

## El Nuestra Señora del Juncal

La llegada de la flotilla de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo produjo un inmediato aumento de la actividad naval entre ambos continentes. Desde las primeras décadas del siglo XVI el Imperio se convirtió en una potencia marítima en rápida expansión. De Castilla y sus reinos partían soldados, colonos, religiosos, administradores y suministros. De América llegaban ingentes cantidades de riqueza en forma de piedras preciosas, oro y sobre todo plata.

Pero aquel viaje de vuelta —el contraviaje o tornaviaje— con barcos cargados de tesoros era una constante tentación para los rivales europeos de la Corona. Los barcos aislados eran fácil presa de los corsarios, fundamentalmente franceses, que les esperaban cerca de las costas europeas. Así que a mediados de aquel siglo se decretó la "navegación en conserva" o en convoyes de barcos protegidos por la Armada del Mar Océano. Estos convoyes recibieron el nombre de *Flota de Nueva España* y *Flota de Galeones de Tierra Firme*, o simplemente *flotas* y *galeones*. El primero enlazaba la Península con Veracruz, transportando en el tornaviaje los metales preciosos de México, y el segundo con Portobelo donde se embarcaban las riquezas provenientes del Perú. Ambos puertos concentraban más del 80% del comercio del nuevo continente a finales del siglo XVI y principios del XVII.

En el viejo continente fueron Sevilla, y posteriormente Cádiz, las que monopolizaron el comercio con las Indias. Recibían buques cargados de suministros de toda la costa peninsular para embarcarlos en las flotas y galeones, que volvían a sus puertos con mercancías de ultramar. Este aumento del comercio marítimo necesitaba barcos, muchos barcos.

La Corona controlaba todo este comercio a través de la Casa de Contratación, pero no tenía una marina propia porque los buques construidos por los Astilleros Reales eran muy pocos. Tenía que recurrir a la construcción privada. A veces la Corona encargaba la construcción de buques a los astilleros privados o compraba a sus armadores barcos ya construidos, pero en la mayoría de los casos los alquilaba a sus propietarios o directamente los confiscaba.



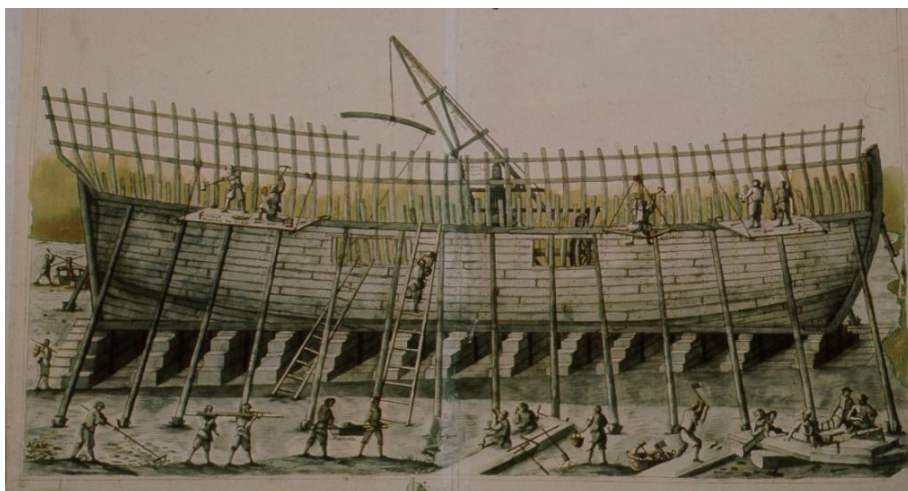
*Ruta americana de la Armada del Mar Océano, Flota de Nueva España y Galeones de Tierra Firme. El resto de la travesía la hacían todos juntos en conserva*

Fue una época dorada para los astilleros del Cantábrico. La abundancia de madera y hierro, y una larga experiencia en construcción de buques, hizo que prácticamente todos los barcos de la Carrera de Indias salieran de los astilleros de las costas de Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria. Se convirtió casi en un monopolio por la prohibición de la participación de buques de construcción extranjera y, desde 1593, también de los construidos en Andalucía, porque según Real Cédula de aquel año, "la experiencia ha mostrado, con haberse perdido todas las que han navegado en la dicha Carrera, los graves inconvenientes que se siguen de hacerse allí, porque como la madera es de pino y la cortan verde, y luego la asientan sin dexarla curar, en secándose la dicha madera despide el clavo con facilidad y se aflojan los pernos, de manera que con cualquier tiempo que les da a estas naos, se abren y pierden". Los astilleros andaluces pusieron el grito en el cielo, pero que todas sus naves se hubieran hundido no era buena propaganda comercial.

Los armadores privados construían buques para participar por sí mismos en el comercio o en el corso, para venderlos o alquilarlos a la Corona, o para vendérselos a buen precio a los comerciantes de otras zonas, especialmente a los andaluces. Todas las localidades costeras cantábricas se esforzaban por participar en aquel lucrativo negocio.

Pero a principios del siglo XVII Hondarribia tenía el problema de siempre. Los astilleros tenían que estar necesariamente fuera de los muros de la fortaleza. Y extramuros de una población fronteriza, en un ambiente bélico casi continuo, no era el lugar más idóneo para invertir el tiempo y el dinero que exigía construir un barco con un mínimo de porte. Además la población ya contaba con dos grandes astilleros dentro de su jurisdicción. El Astillero Real de Bordaborda, construido en 1592 en terrenos de Lezo, y el Real Astillero del Barrio de Vizcaya en Pasajes de San Juan. La bahía de Pasajes era la mayor factoría naval de Guipúzcoa y de allí salían las grandes naves para la Carrera de las Indias. Contaba con una gran infraestructura para materiales, herramientas, cordelería, anclas, etc., en un espacio protegido contra incursiones enemigas. ¿Para qué intentar construir grandes buques en una población situada a unos centenares de metros de territorio enemigo?

Aun así Hondarribia contaba con pequeñas instalaciones, que más que astilleros eran zonas provisionales de construcción de buques. En zonas cercanas al agua había unas gradas muy básicas que se equipaban con el material y los útiles necesarios para la reparación o construcción de un barco. Terminados los trabajos se recogía todo, y la zona quedaba a disposición del siguiente usuario. La villa tenía cuatro de estos pequeños astilleros. El primero aparece en los documentos de la época como "*astilleros de los molinos viejos*", y estaba situado junto a la ermita



*Construcción de un buque a finales del siglo XVII*

de Santa Engracia. Se utilizó en pocas ocasiones y sólo para construir pequeñas embarcaciones. El segundo, llamado el astillero de la ribera, lo formaban "*los astilleros desta ciudad que estan frente al cuerpo de guardia de Santa Maria*". Parece que su ventaja fundamental era que los materiales y herramientas podían ser vigilados desde el cuerpo de guardia.

El más importante era el tercero, el tinglado de la Lonja o del Puntal. Las gradas estaban entre el baluarte de San Felipe y la Lonja, en terrenos del Puntal. Sus instalaciones eran casi permanentes, y era el lugar ideal para reparar los desperfectos que sufría la flota hondarribiarra. Casi todos los barcos de cierto porte de Hondarribia se construyeron aquí. Debía estar muy cerca de la Lonja porque en 1660 hubo que derribar una parte de ella para la construcción de dos barcos. La cuarta y última instalación estaba situada "*en el sitio conocido con el nombre de la Roca junto a la ermita de la Magdalena*". Era la zona de mayor calado, y fue también utilizada para la construcción de grandes buques.

Esta era la situación que ofrecía Hondarribia para la construcción naval. Con esta perspectiva parece difícil que se pudieran construir grandes barcos junto a la fortaleza. Y, sin embargo, en los 25 años que median entre 1598 y 1623 hubo quienes tuvieron el valor o la locura suficientes para construir junto a ella al menos diez barcos de más de 400 toneladas, la mayoría en la zona del Puntal. Uno de ellos, el *Nuestra Señora del Juncal*, se ha convertido en una leyenda de la Carrera de Indias.

El hondarribiarra Antonio de Ubilla y Estrada era contador de artillería de las fortalezas de Fuenterrabía y San Sebastián, y casó en diciembre de 1599 con la también hondarribiarra María de Izaguirre y Martín. Aunque Antonio era el hijo primogénito de una de las más destacadas familias de la villa, la riqueza siempre encontró la forma de esquivarle. Su padre se casó en segundas nupcias, y a su muerte en 1597 su hermanastro Sancho heredó por vía materna todo el patrimonio de los Ubilla. Antonio se había quedado sin nada. En 1600 escribía al rey comunicándole que el sueldo que recibía por su puesto oficial a duras penas le permitía mantener a su familia. El rey le concedió una ayuda de costa de 1.192 reales que se habían requisado a unos franceses, lo que alivió momentáneamente la situación de la pareja. Del matrimonio de Antonio y María nacieron 10 hijos que aportaron mucha alegría a la familia, pero

olvidaron traer bajo el brazo el pan que les correspondía. Necesitaban más ingresos, y allá por 1620 tomaron la peor decisión económica de su vida. Decidieron construir un galeón en el tinglado del Puntal de Hondarribia.

A pesar de que todo indica que no se habían dedicado nunca antes al comercio marítimo ni habían sido propietarios de ningún barco, se lanzaron a la construcción del galeón más grande jamás construido en Hondarribia. Antonio había recibido la herencia de su hermanastro Sancho y María la de su madre, y pusieron todo su patrimonio al servicio de este proyecto.

*Recreación contemporánea del Nuestra Señora del Juncal (La Gaceta, 2014). Hay un pequeño error en las banderas. La bandera con dos franjas rojas y una amarilla no empezó a utilizarse hasta 1785, y sólo en la Marina de Guerra. En aquella época la bandera imperial era la cruz de San Andrés o aspa de Borgoña*



Parece que encargaron la construcción del barco a Antonio de Lafust (o Lajust). Pero no está claro porque según el registro el barco empezó a construirse en 1622 y Lafust afirma haberlo construido en 1621. Durante el año 1622 se construyó el casco en el Puntal<sup>1</sup>. Pero el buque ya empezaba a mostrar lo que iba a ser un problema durante toda su vida útil. Era demasiado grande.

Y esta fue, muy probablemente, la razón por la que el buque no se pudo terminar en el Puntal. Era muy complicado terminar la arboladura por la altura que alcanzarían los palos -su palo mayor llegaría a medir 47 metros desde la quilla-, y el tradicional poco calado de la zona haría imposible sacar el barco si seguía aumentando de peso. Así que en octubre de 1622 el casco del galeón fue llevado en lastre a los astilleros de Bordalaborda en Lezo, para terminar allí de aparejarlo. El galeón, al que llamaron *Nuestra Señora del Juncal*, estaba en condiciones de navegar a mediados de 1623. Pero, como ya hemos comentado, es difícil explicar por qué resultó finalmente tan grande.

Los barcos grandes planteaban problemas de velocidad y maniobrabilidad para navegar en convoy, y tenían serias dificultades para atravesar los bajos de Veracruz, a la ida, y la barra de Sanlúcar de Barrameda a la vuelta. Por ello Las *Reglas para fabricar los Navíos que se hicieren por cuenta del Rey y de particulares*, decretadas por Felipe III en 1618, establecían las medidas máximas que no podía sobrepasar una nave para participar en la Carrera de Indias. Una manga máxima de 18 codos y un porte en ningún caso superior a las 600 toneladas. El *Nuestra Señora del Juncal* tenía una manga de 19 codos y un porte de 669 toneladas. A pesar de que en su registro se afirmaba que estaba construido siguiendo las Ordenanzas de 1618, superaba las especificaciones máximas establecidas por la Corona.

En 1622 Felipe IV había ordenado la construcción de la Escuadra Naval de Guipúzcoa, ofreciendo créditos y subvenciones a los armadores privados que se sumaran al proyecto. Ese mismo año Antonio y María construían un galeón mercante sin los beneficios de contratar con la Corona, pero evitando contraer obligaciones con ella. Y una vez terminado, el *Nuestra Señora del Juncal* fue enviado a Cádiz en septiembre de 1623 cargado de mineral, lo que parece tanto mercancía como lastre. Todo apunta a que buscaban obtener un beneficio rápido vendiendo el barco a comerciantes andaluces. De hecho el 12 marzo de 1624 otorgaban poder a su hijo Antonio de Ubilla, y a Juan de Casanova y Domingo de Atallomendia, para que gestionaran en Cádiz y Sevilla la venta del barco en su nombre.

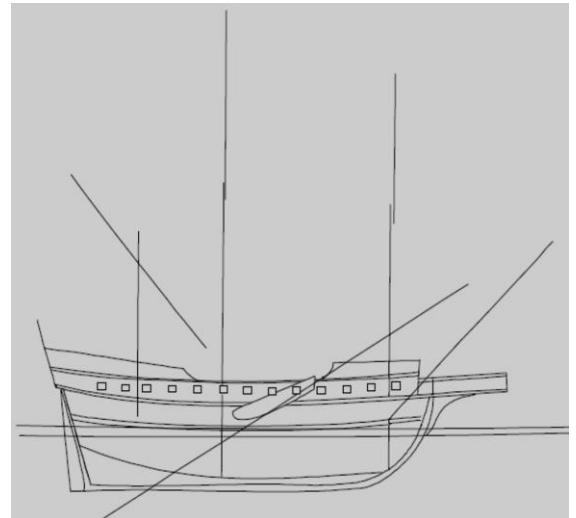
---

<sup>1</sup> Puede haber dudas sobre si se construyó en el tinglado del Puntal con su escaso calado, o en los astilleros de la Magdalena donde el calado era mayor. La documentación existente no permite despejar esta duda. Pero el capitán San Juan de Olaçabal, que ya había construido en 1617 un galeón en La Magdalena, optó por el Puntal para construir en 1621 su galeón *Spiritu Santo*, de 500 toneladas. Así que, a falta de más datos, mantenemos la hipótesis de que el casco del *Nuestra Señora del Juncal* se construyó un año después donde se construían la mayoría de los grandes buques. En el Puntal.

Pero no pudieron conseguir este objetivo, porque el buque fue seleccionado para participar en la Flota de Nueva España de 1624. La selección dependía de los oficiales de la Casa de Contratación, que ante la escasez de barcos pasaron por alto sus incumplimientos de las Ordenanzas. Y así zarpó de Cádiz como galeón mercante el 14 de julio de 1624 al mando del capitán Bartolomé de Amezqueta. Pasó el invierno en Veracruz, hasta que zarpó con rumbo a Cádiz el 17 de julio de 1625, para llegar en noviembre de aquel año. Su primera participación en la Carrera de Indias fue un rotundo éxito. Navegó sin especiales incidentes y consiguió un importante rendimiento económico para sus propietarios hondarribiaras.

Pero de las Indias se trajo un problema más. Durante su estancia en Veracruz el *Juncal* fue embonado. El embono aumentaba artificialmente la manga, lo que permitía subir las cubiertas y así aumentar la capacidad de carga del buque, aunque a costa de reducir su estabilidad. Se consideraba una práctica fraudulenta y las Ordenanzas prohibían terminantemente la participación en la Carrera de las Indias de cualquier barco embonado. Esta operación aumentó aún más el porte del galeón, con lo que prácticamente lo apartaba de aquel negocio. Los oficiales de la Casa de Contratación lo eliminaron de la lista de buques utilizables y, consecuentemente, perdió todo interés para los compradores.

Durante cinco años (1625-1630) quedó fondeado en la ensenada gaditana de la Carraca, abandonado a su suerte. Estaba tan deteriorado que el 2 de agosto de 1628 los inspectores obligaron a sus propietarios a repararlo, porque se estaba hundiendo en la bahía.



Reconstrucción hipotética del galeón *Nuestra Señora del Juncal* por el ingeniero naval Cruz Apestegui (1998)

A pesar de ello, la recia construcción y el tamaño del galeón no dejaban indiferente a nadie. Nunca dejó de ser una tentación para los oficiales de la Casa de Contratación que cada año lo inspeccionaban y, aunque finalmente lo eliminaban, se marchaban mirándolo de reojo. No podía ser. Era un gran barco, pero incumplía todas las normas de la Corona. A finales de 1628 los inspectores volvieron a visitar el barco, y esta vez plantearon su rehabilitación para que participara de nuevo como galeón mercante en la Flota de Nueva España de 1629. Pero llegaron las terribles noticias de que la flota de 1628 había sido capturada por la flota holandesa de Piet Heyn el 8 de septiembre en aguas de Cuba. Hasta entonces se habían perdido barcos aislados, pero por primera vez desde el descubrimiento de las Indias el enemigo se apoderaba de una flota completa y de todos los tesoros que transportaba. Se produjo una conmoción en todo el reino. Lo imposible había sucedido. En el mes de enero de 1629, la prudencia –y el miedo– aconsejaron cancelar las dos flotas de aquel año. El *Juncal* volvía a quedar en la Carraca.

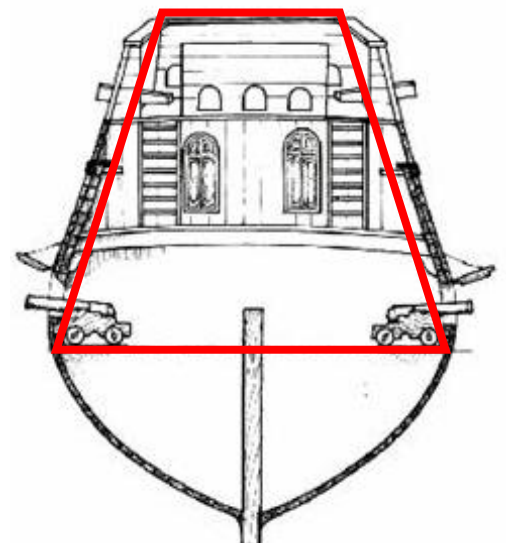
Pero en aquel mismo año del Señor de 1629 se acumularon una serie de factores que actuaron en favor del *Nuestra Señora del Juncal*. La Corona tenía tantas deudas con los astilleros cantábricos que la mayoría había perdido la capacidad de invertir en la construcción de nuevos buques para vender o alquilar al rey, las Armadas estaban dispersas por todo el Imperio, y las naves de guerra que acompañaban a las flotas estaban en las Indias o habían sido capturadas por los holandeses el año anterior. Los últimos buques de guerra que quedaban habían zarpado en abril para escoltar a la flota de Tierra Firme. No quedaban barcos de guerra. Las miradas de los administradores se volvieron hacia el *Nuestra Señora del Juncal*. Era un galeón mercante, pero era un barco grande y fuertemente construido que podía ser convertido en *galeón de escolta*. El 4 de marzo de 1629 los administradores decidieron embargarlo a sus dueños y convertirlo en la Capitana de la flota.

La Casa de Contratación actuaba en nombre del Rey y tenía la facultad de "tomar a sueldo navíos con o sin la aprobación del dueño". Así que no había nada que discutir. Es cierto que había una contraprestación económica porque el Rey afirmaba en las Ordenanzas que "cuando yo mandare tomar navíos de particulares para servir en mis Armadas, les mandaré pagar a razón de nueve reales por tonelada cada mes". Pero las indemnizaciones por los barcos embargados se alargaban tanto que acababan por salirle a la Corona a coste cero, porque llegado el momento el propietario del buque había ya fallecido.

Se puso inicialmente al mando del barco al general eibarrés Carlos de Ibarra, quien dirigió toda su rehabilitación, carenado y aparejado. Se reemplazó toda la madera dañada del casco, se cambió la cubierta principal y la arboladura. Todo a costa de Antonio de Ubilla y María de Izaguirre. Y se comenzó su reconversión en *galeón de escolta* o de guerra. Este último gasto, para alivio de la pareja hondarribiarra, corría a cargo de la Casa de Contratación.

Pero el *Nuestra Señora del Juncal* era un galeón mercante construido para llevar el máximo volumen de carga en su interior, y no para llevar cañones. Los galeones de escolta se construían desde el astillero con una entrada del costado muy pronunciada, que hacía que el buque se fuera estrechando hasta alcanzar la menor anchura en la cubierta superior. Esto compensaba el peso de la artillería porque los cañones de la cubierta principal quedaban muy cerca de la línea central o de crujía, y se apuntaba mejor porque el barco se balanceaba menos tras los disparos.

El buque hondarribiarra estaba construido "*a bocas abiertas*", justo todo lo contrario. Y ya en la visita del año anterior el informe de la Casa de Contratación había juzgado que no era apto para la guerra "*por abrir mucho en bocas y trabajar demasiado con la artillería*", lo que le haría muy inestable. Pero aunque la lógica aconsejaba no cargar de cañones aquel barco "*boquiabierto*", la necesidad era imperiosa y se desoyeron todos los consejos. Se le instalaron los 23 cañones de bronce y uno de hierro que exigían las Ordenanzas para una nao Capitana, fabricados por la Real Fundición de Sevilla. 30.000 kilos más en sus dos cubiertas superiores, sin contar la pólvora y la munición mínima reglamentaria de veinte balas por cañón.



*Disminución de la manga de un galeón de escolta del siglo XVII a medida que sus costados ascendían hacia la cubierta superior.*

En diciembre de 1629 murió Antonio de Ubilla, y María de Izaguirre dio poder en 1630 a Juan Martínez de Aldabe y Pedro de Aramburu para que vendieran el galeón en cuanto volviera de las Indias. Habían construido un galeón mercante para venderlo en Andalucía a los comerciantes, no un barco de guerra que sólo podía alquilarse a una Corona que no pagaba. Pero su nombramiento como Capitana de la flota había vuelto a poner al *Nuestra Señora del Juncal* en el mercado, y no había que desaprovechar la ocasión para recuperarse de aquella ruinoso situación económica.

El 21 de abril terminaron todas las operaciones necesarias para convertir el buque en la nao Capitana de la flota de Nueva España. Tras varios retrasos causados por los comerciantes, que buscaban que la flota llegara a su destino cuando empezara el desabastecimiento y los precios fueran más altos, el 3 de octubre zarpó por fin de Cádiz al mando del general donostiarra Miguel de Echezarreta. Bajo su protección navegaba una flota de ocho galeones y un patache que transportaban 5.820 toneladas de azogue (mercurio), un material necesario para amalgamar la plata en las minas del nuevo continente, y todo tipo de mercancías. La Capitana llevaba también a los pasajeros más ilustres. Entre ellos una donostiarra que volvía al nuevo mundo tras haber conseguido que el Rey le diera permiso "*para andar como varón en hábito militar*" y el Papa le permitiera "*usar el traje de hombre*". Todos la trataban con el máximo respeto y procuraban no cruzarse en su camino, porque la espada de Catalina de Erauso, la monja alférez, saltaba sola de su funda a la menor provocación. Y en manos de aquella mujer menuda, mucho alférez y poca monja, había enviado a mejor vida a decenas de atrevidos.

Fue una travesía corta y sin incidentes. Dejándose llevar por los alisios tardaron 69 días, cuando la media entre Cádiz y Veracruz pasaba de los ochenta días. Lo que no evitó las incomodidades de navegar en aquella época. Los testimonios de los viajeros describían con claridad las condiciones. Sobre el agua: "*a los muy regalados les da licencia el capitán para que, al tiempo de beberla, con una mano tapen las narices*". La carne seca o tasajo: "*puesto en la mesa es asqueroso de ver, duro como el diablo de masar, salado como rabia para comer, indigesto como piedras para digerir y dañoso como zarzas para dello se hartar*". Y especialmente el hacinamiento: "*pegados unos a otros, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas, vos almorzais, y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza*". El 5 de octubre arribaban a Veracruz.

La visión a lo lejos del Pico de Orizaba producía un estallido festivo en los buques de la Flota de Nueva España. Mientras los cañones de la flota eran contestados por los de la fortaleza, llegaba el momento de desembarcar con la máxima dignidad. Las camisas y vestidos limpios salían de los baúles y, como relataban los viajeros, las pocas mujeres que iban a bordo se transformaban “*tan bien tocadas, rizadas, engrifadas y repulgadas que parecían nietas de las que eran en alta mar*”.

Frente a Veracruz se había construido un muro que protegía al puerto y a los buques de los vientos del norte que pegaban duro en aquella zona. En aquel muro había 32 argollas de bronce a las que se amarraban los buques para evitar su pérdida cuando llegaba el mal tiempo, pero que no evitaban que se golpearan unos con otros. Allí permaneció amarrado el *Nuestra Señora del Juncal*. Y, por lo que parece, con pocos cuidados de mantenimiento.



*Muro de argollas de San Juan de Ulúa (Archivo General de Indias)*

Llegó el verano de 1631, época en que la flota debería haber iniciado su tornaviaje a la Península. Pero un conjunto de problemas retrasaron su salida. Primero fue la presencia anunciada de piratas por la zona. Después los problemas administrativos que encontró Echezarreta. Y, finalmente, la muerte por enfermedad del propio general de la flota. Estaba llegando el mes de octubre y empezaba la época de vientos del norte en el golfo de México y el Caribe. La flota de Nueva España debía dirigirse a La Habana para encontrarse con la de Tierra Firme y la Armada del Mar Océano, e iniciar su tornaviaje en conserva hacia Cádiz. Pero ya era demasiado tarde y todo aconsejaba retrasar su salida para el siguiente verano, evitando navegar en los meses entre octubre y marzo.

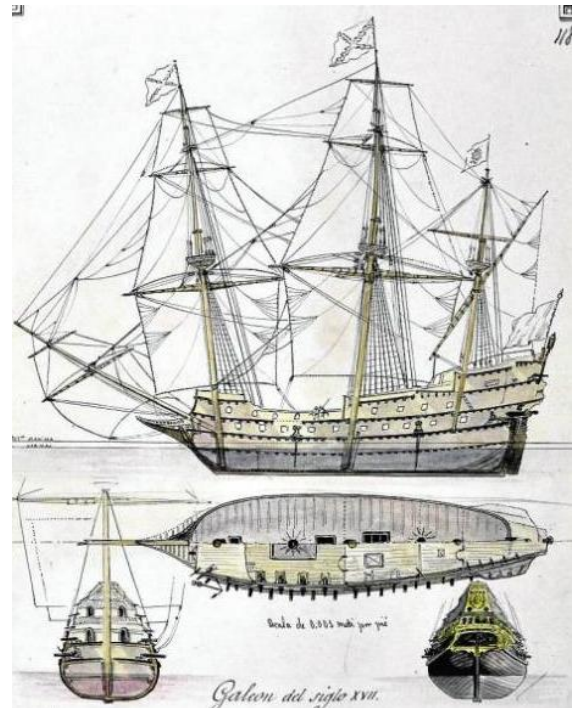
El nuevo general, Manuel Serrano de Rivera, reunió a los oficiales. La Corona llevaba ya cinco años sin recibir la necesarias remesas de metales preciosos y el Imperio se sostenía con los créditos de los banqueros alemanes. Era urgente que las riquezas que transportaban llegaran a la Península, y decidieron que el servicio al Rey estaba por encima de sus vidas. Ciertamente que quizá influyó que se les recordara que retrasar un año su salida conllevaría un juicio sumarísimo que podría arrojar sobre ellos penas capitales a puñados. El proceso penal era tan largo que uno podía tener que esperar una década cargado de grilletes hasta que le cortaban el cuello. No merecía la pena. La sentencia de la mar era más rápida y clemente que la del Rey.

La primera decisión del general Serrano al tomar el mando fue continuar en su nave, la *Santa Teresa*, a la que se trasladó el estandarte real convirtiéndola en nao Capitana, quedando el *Nuestra Señora del Juncal* relegado a nao Almiranta. Los galeones ya estaban estibados para zarpar y el *Juncal*, que había sido la nao Capitana hasta dos días antes, llevaba en sus bodegas la mayor parte del oro y la plata de la flota. Todo este cargamento se puso en manos del capitán Andrés de Aristizabal, un militar de gran prestigio que probablemente influyó muy poco en los sucesos posteriores. Pero Aristizabal no era marino, era un capitán de infantería ascendido aquel mismo día a almirante.

La decisión de zarpar de inmediato no gustó a nadie porque todos eran conscientes del riesgo que corrían. El arzobispo de México, Francisco Manso de Zúñiga, se negó a volver a la Península en aquella flota y ordenó desembarcar sus baúles, reprochando a los oficiales aquella decisión y avisando de “*los percances que cabría esperar de ejecutarse, en octubre, la salida de una flota que debió zarpar meses antes*”

El 14 de octubre de 1631, dos días después de la muerte de Echezarreta, partieron de Veracruz los 19 barcos que componían la flota. Como mandaba la tradición se colocó a la Virgen de la Escalera en el baluarte más alto “*por donde salen las naos, todas le hacían salva y encomendaban el buen viaje*”. Los marineros, con el bonete en la mano, sabían que esta vez su protectora de San Juan de Ulúa tendría que emplearse a fondo. Al llegar a mar abierto cumplieron con la formación que exigían las Ordenanzas. La nao Capitana al frente y la nao Almiranta cerrando el convoy. Entre ambas el resto de los barcos formando una media luna, con los buques más artillados a barlovento para tener más movilidad ante un eventual ataque enemigo. Aunque esto era poco probable, porque los corsarios y piratas –con más prudencia y sensatez que los súbditos de Felipe IV- no solían arriesgarse a navegar en tiempos de viento norte.

Los testimonios que tenemos indican que el buque hondarribiarra ya zarpó lleno de problemas, probablemente porque no se había hecho el necesario mantenimiento en su carena y porque muchas tablas del casco habían recibido golpes de otros barcos en el muro de San Juan de Ulúa. Uno de los pasajeros, un sacerdote jesuita, testificaría después que el buque estaba mal cargado y hacia agua ya antes de salir del puerto. Tenía su palo mayor inclinado a una banda. Y, sobre todo, iba absolutamente sobrecargado. Según el registro de Veracruz el buque cargaba con 120.000 kilos de oro y plata, piedras preciosas “*como nunca se ha visto*”, el tesoro capturado en Extremo Oriente por corsarios españoles a una embajada del reino de Siam, y valiosas mercancías (29.500 kilos de grana o 16.500 kilos de palo del Brasil, por poner sólo dos ejemplos). Esto era lo registrado. Porque lo no registrado era con toda seguridad una absoluta locura. Los oficiales, la marinería y los soldados cobraban parte de su sueldo por adelantado para comprar mercancía y hacer su propio negocio de contrabando. Y en el *Juncal* venían de contraviaje 400 personas entre tripulación, militares y unos pocos pasajeros. Y pasó lo que el lector ya se irá imaginando que tenía que pasar.



Vistas de un galeón de escolta del siglo XVII

Tres días después el viento norte empezó a golpear a la flota con toda su fuerza. Como “*en la mar no hay mayor señal de estar en grande peligro la vida que cuando los marineros suben y bajan muchas veces las antenas*”, la actividad frenética de la marinería en los palos ya avisaba del tamaño de las olas que llegarían en breve. Todos los buques empezaron a embarcar agua y la formación en media luna del convoy comenzó a romperse. En el *Nuestra Señora del Juncal* el almirante Aristizabal impuso turnos a la tripulación para trabajar con las bombas, lo que estabilizó la altura de agua en la sentina. La estabilizó, pero no la disminuyó, y con aquella cantidad de agua el buque era muy difícil de gobernar. En cualquier otra situación se hubiera vuelto a Veracruz. Pero se decidió continuar a La Habana.

El 20 de octubre el viento norte volvió a arreciar. Los golpes de las olas y el brutal balanceo del buque provocaron que se rompiera la proa y se dañara una aleta de popa. A la voz de Aristizabal se lanzaron todos a sellar las vías de agua y a achicar la sentina, incluidos los nobles que viajaban como pasajeros. El *Nuestra Señora del Juncal* llevaba dos calafates, dos carpinteros y un buzo. Mientras los calafates trataban de contener las vías de agua del casco con estopa y velas embreadas, los carpinteros se afanaban en cerrar las más grandes con chapas de plomo y apuntalarlas con maderas. El trabajo más arriesgado era para el buzo, que trataba de envolver con velas los huecos más grandes desde el exterior del casco. El resto de la tripulación se turnaba trabajando con las bombas y achicando el agua con vasijas, cubos, barriletes, con cualquier cosa, mientras intentaban aligerar el barco tirando por la borda cajas de mercancías y viejas maromas. Al anochecer la flota se dispersó. Sólo tenían a la vista al *Santa Teresa*.

El 21 de octubre desde la nao Capitana se da la orden de virar hacia la costa mexicana de Tabasco, pero ya es demasiado tarde porque, cargados de agua, ninguno de los dos barcos responde al timón. Esa noche avistaron desde el *Juncal* por última vez al galeón *Santa Teresa*. Tiempo después sonó un disparo. La nao Capitana se despedía y comunicaba a la Almiranta que pasaba a tomar el mando. El galeón del general Serrano se fue a pique sin dejar ningún

superviviente. Allá por los 20 grados norte en un interminable descenso a 2.500 metros de profundidad. Aunque esto nos importa hoy a nosotros. Ellos ni lo sabían, ni les importaba.

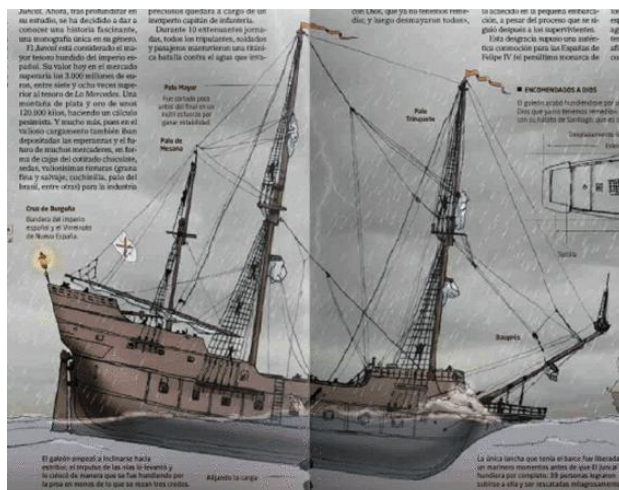
Cuando amaneció, el *Nuestra Señora del Juncal* estaba totalmente solo. Aristizabal dio la orden de virar en dirección a Campeche, y esta vez el barco obedeció lentamente al piloto. Según un pasajero: “*siempre tomando la mar por popa que de otra manera no estaba la dicha nao para hacer fuerza*”. Pero prácticamente no avanzaba. El día 25 el *Juncal* se atravesó al oleaje, y ya no se pudo variar su rumbo. El peso de los cañones de la cubierta superior de aquel buque embonado y boquiabierto aumentaba su balanceo. El agua de la sentina, que alcanzaba “*dos palmos por encima de los baos*”, aumentaba aún más el balanceo al desplazarse de banda a banda. Y este movimiento desplazaba las cureñas de los cañones, que rompían los portillos. Y se embarcaba más agua.

Se intentó reducir el balanceo cortando y dejando caer al agua el palo mayor. Se arrojaron al agua los ocho cañones de bronce y uno de hierro de los castillos de proa y popa, un ancla, las cocinas y todas las cajas de mercancías que podían moverse. El continuo golpear de las olas y el movimiento del buque debilitó dramáticamente el casco, y los tablones de madera comenzaron a escupir clavos, pernos y cerrojos. Parecía que ya se había llegado al final.

Pero aquel buque y sus tripulantes eran duros, y aguantaron cuatro días más. El día 30 volvió a arreciar el viento, y la mañana del 31 de octubre de 1631 el piloto subió a cubierta cabizbajo. Dirigiéndose a todos dijo en voz alta: “*Pongámonos bien con Dios, que ya no tenemos remedio*”. La pelea había llegado a su fin. Las Ordenanzas dejaban muy claro el orden de salvamento en un buque de la Carrera de Indias. Lo primero a salvar “*debe ser la moneda de oro y plata y perlas y todas las demás cosas de poco volumen y mucho valor*”. Iban en un buque cargado de riquezas para financiar al Imperio, no en una excursión marítima. “*Lo segundo todas las mujeres, niños y viejos, enfermos e impedidos, clérigos y religiosos que dentro se hallaren. Lo tercero todos los pasajeros y esclavos. Lo cuarto los pajecillos de la nao*”. Los esclavos constituían una mercancía valiosa y los pajes eran chavales de corta edad, en su mayoría sin familia. Y dejaba muy claro quiénes debían ser los últimos en abandonar el buque: “*Los que últimamente deben salir de ella son el capitán, maestre piloto, contra maestre, despensero, guardián y los marineros más apreciados*”.

Pero los barcos de la flota no llevaban lanchas salvavidas, sólo un lanchón de servicio que iba bajo la cubierta principal y se izaba mediante poleas amarradas al palo mayor. Habían cortado el palo mayor y no había poleas. Aristizabal ordenó al contra maestre Francisco Granillo que “*sacase debajo de la jareta la lancha y se subiese arriba y se previniere para que en la lancha se pudiesen escapar el marqués de Salinas y los otros caballeros que venían en la cámara de popa*”. Granillo hizo todo lo posible con cabos desde los castillos de proa y popa, pero, al no poder izarla en vertical, la lancha “*quedó imposibilitada de poderla sacar porque quedó encabucada debajo de la crujía*”, encajada contra la base interior del palo mayor. Ante esta situación el General de Filipinas dijo al marqués de Salinas: “*Señor, yo no siento ningún remedio para que esta lancha se eche arriba y el tiempo que hemos de gastar aquí será mejor lo gastemos en ponernos bien con Dios*”. Y el grupo de nobles se retiró al camarote, donde “*hicieron cruces de palitos e hicieron demostraciones de contricción abrazándose los unos a los otros pidiendo perdón*”.

El almirante Aristizabal, contrariamente a las Ordenanzas, pero siguiendo los usos y costumbres de la época, consideró que debían salvarse las personas más valiosas para el Reino, porque el valor y la dignidad de un noble siempre serían superiores a la habilidad manual de un marinero o a la inútil juventud de un paje. Con el oro y la plata no había nada que hacer porque era imposible salvarlos, y ya no había nada que hacer por temor de la justicia del Rey. La Mar Océana iba a ejercer la suya de forma mucho más inmediata. Aristizabal se puso su hábito de la Orden de Santiago y se encomendó a la piedad del Señor. Ya no quedaba otra que irse a hacer puñetas con dignidad.



Hundimiento del *Nuestra Señora del Juncal* (Infografía de *El Mundo* 15/04/2012). Esta vez la bandera sí corresponde



Una hora después de anoecer, y mientras el contra maestre Granillo y el piloto Juan Ruiz seguían con los marineros más veteranos intentando liberar la lancha, el *Nuestra Señora del Juncal* “dio un balance por la banda de estribor”, pero volvió a adrizarse. Instantes después “dio otro y se quedó de aquella banda metiendo las portañolas debajo del agua y luego dio una cabezada por la proa y se fue hundiendo en el mar levantando la popa”. Según el capellán del buque, fraile de la Orden de San Juan de Dios, el *Juncal* “se hundió en lo que se rezan tres credos”. Dos minutos y medio.

*Nafragio del Juncal (ABC de Córdoba, 2016). La ilustración refleja la popa típica de un galeón de escolta artillado. Pero, como sabemos, el casco boquiabierto del Juncal no tenía esta sección*



En aquellos últimos momentos “cada uno sin consejo ni prevención buscaba el mejor remedio que le parecía, y unos se metían en la chalupa estando dentro de la dicha nao y otros se volvían a salir de ella, pareciéndoles mejor remedio estar en la dicha nao y todo era confusión y ruido, la mar y viento y gritos de la gente sin entender ni conocerse unos a otros”.

Pero cuando el buque empezó a hundirse la lancha empezó a quedar a flote, “quedó sobre aguada y el condestable que se había hallado más a mano, entró dentro de la lancha y cortó el aparejo que tenía de la banda de babor y el agua, que dio un bate al alcázar, la echó fuera del lugar donde la nao se iba a pique sin que le alcanzase el molino ni el resolladero que hizo la popa, que fue lo último que se hundió, y los que se hallaron cerca de ella se metieron dentro”.

De esta forma subieron a la lancha los que habían peleado hasta el último momento por liberarla. Quedaron sobre ella 39 personas que escaparon al remolino del buque: el contra maestre Granillo, el piloto Juan Ruiz, el condestable Alonso Martín, dos clérigos (el capellán de San Juan de Dios y un jesuita), el dispensero, guardián, carpintero, calafate, dos pajes de unos diez años y otros miembros veteranos de la tripulación. Se iban a salvar en su mayoría los que, según las Ordenanzas, debían abandonar los últimos el buque. Pero ahora era la mar la que dictaba las normas, y siempre ha sido más dada a otorgar sus favores a quien no deja de luchar. Aunque el peligro estaba lejos de haber desaparecido porque la lancha había recibido muchos golpes y cargaba agua en abundancia. Y además llevaba un secretillo a bordo. En la confusión de los últimos momentos, la habían cargado con 1.400 kilos en sacas de oro y plata. Bajo el agua no iban a provechar a nadie.

Mientras los náufragos se esforzaban por gobernar la lancha y achicar con todos los medios posibles el agua que cargaban, el capellán se afanaba por impartirles a gritos la extremaunción. Nada resulta tan desquiciante como luchar al límite por salvar la propia vida mientras un cura rollizo, que ni rema ni achica, te tortura recordándote la inminencia de tu muerte. Así que pasado un tiempo, “estando ya los cuerpos extenuados y los sentidos enajenados por la evaporación de los espíritus”, decidieron aligerar de peso a la lancha y aliviar de tortura a sus espíritus arrojando por la borda al capellán. El fraile de San Juan de Dios se aferró como una lapa a los que le agarraban por el pescuezo y entre sollozos, amenazas, oraciones y mordiscos consiguió quedarse a bordo. El fraile dejó de torturarles y no volvió a abrir la boca, pero a cambio tuvieron que arrojar al agua la mitad de la plata que llevaban para seguir a flote. Pronto se demostraría que habían hecho un mal negocio.

Al amanecer del día siguiente, 1 de noviembre, día de Todos los Santos, avistaron a lo lejos el patache de la flota al mando de Francisco de Olano. Era un barco ligero y rápido que actuaba de enlace entre los buques de la flota y transmitía las órdenes del general, al que había salvado su propia capacidad de maniobra. Cuando el último de los naufragos subió al patache la lancha del *Juncal* se hundió. Varios días después arribaron al puerto de San Francisco de Campeche, donde 38 de ellos fueron detenidos y encarcelados por “*traición y desacato al Rey*”, acusados por el fraile de San Juan de Dios de haberse amotinado provocando el naufragio del *Juncal*, y apropiarse de la lancha abandonando a su suerte a los nobles que viajaban en el buque. La presencia del oro y la plata en la lancha no ayudaba a aliviar las sospechas. Tras unos días retorciéndose los higadillos por no haber convertido al vengativo cura en festín para los peces, fueron finalmente absueltos por falta de pruebas. Aunque el asunto le causó un serio disgusto al contraamaestre Granillo a quien requisaron una saca con 5.300 pesos en oro que había conseguido mantener junto a él. Alegó que el oro era de su propiedad, pero nadie le creyó.



*Naufragio (Ivan Aivazovsky, 1873)*

Estando en prisión supieron que aquella noche, además del *Santa Teresa* y el *Nuestra Señora del Juncal*, también había naufragado el galeón *San Antonio* en la costa de Yucatán. Entre tripulantes, militares y pasajeros había perdido la vida un millar largo de personas. Estos tres buques naufragados pertenecían a armadores vascos, lo que da una pista de la importancia de la participación vasca en aquel negocio de Indias.

Los testimonios de los supervivientes en este juicio, junto a los duros interrogatorios a los que les sometió el gobernador de Yucatán, Fernando Centeno, permitieron reconstruir lo sucedido en el naufragio -y a nosotros contar ahora esta historia-. Granillo fue muy específico en sus cálculos sobre el lugar del hundimiento y afirmó que el *Nuestra Señora del Juncal* se había hundido a “*30 leguas de la costa de Campeche y a 8 leguas al norte del Cabo de las Arcas*” (hoy Cayo Arcas), a unas 27 brazas de profundidad.. Con este material el virrey de Nueva España, marqués de Cerralbo, elevó un informe al Rey en el que afirmaba que “*se ha perdido la flota más rica que hasta ahora ha salido del Nuevo Mundo*”.

Los supervivientes llegaron a Cádiz el 16 de abril de 1632 para prestar nuevamente declaración ante la Casa de Contratación de Sevilla, siendo declarados inocentes. Francisco Granillo insistió en solicitar al Rey, el 12 de noviembre de aquel año, que le fueran devueltos los 5.300 pesos en oro que le habían requisado en Campeche, reafirmando en que eran de su propiedad. No sabemos cuál fue la respuesta del Rey, pero no estaría muy dispuesto el Monarca a devolver un dinero que tenía toda la pinta de proceder de un fraude a su propia Hacienda. Todo hacía sospechar que ese dinero le habría ido apareciendo en las manos, como a muchos oficiales de aquellos buques, mientras miraba atentamente a estribor cuando se cargaba el contrabando por la banda contraria.

La noticia del naufragio llegó a Hondarribia cinco meses después y la armadora, María de Izaguirre, la recibió con absoluta desesperación. Antonio y María habían invertido todo su patrimonio en la construcción del *Nuestra Señora del Juncal* para venderlo cuanto antes en Andalucía; la Corona lo había embargado obligándoles a pagar su puesta a punto y el sueldo de la tripulación; y después María, ya como única armadora, se había visto obligada a pedir un préstamo para afrontar los gastos que le supuso el exceso de tiempo que el barco había tenido que esperar en Cádiz y en Veracruz. Con el naufragio lo perdía todo. Tenía diez hijos y no podía quedarse a esperar tiempos mejores.

El barco se había hundido mientras estaba embargado al servicio de la Corona. Así que reclamó una compensación al Rey. Felipe IV atendió su súplica concediéndole licencia para que dos naves pudieran participar en la Carrera de las Indias. Pero tras la captura de la flota de 1628 y el desastre de la de 1631, el comercio con ultramar entró en recesión, había muchas concesiones y poco interés por hacerse con una. María no pudo vender ninguna de las dos licencias.

Volvió a reclamar al Rey dos años después, planteándole esta vez una compensación diferente: “Una buena ayuda de costa y un hábito para remedio de alguna de sus hijas y a Antonio de Ubilla, su hijo mayor, que es interesado en la mayor parte de la pérdida del dicho galeón, el título de secretario de Vuestra Majestad, por los servicios del dicho contador Antonio de Ubilla, su marido, y los de su padre y abuelo, continuados por más de cien años con mucho trabajo y pérdida de hacienda”. El hábito militar atraería pretendientes para sus hijas, y el título de secretario mejoraría la situación de su heredero en la Corte, en la que ya desempeñaba un cargo modesto. El Consejo de la Guerra vio con buenos ojos la petición, pero Felipe IV respondió con un cortés “quedo con cuidado”, con el que el Monarca indicaba a María de Izaguirre la conveniencia de tomar asiento para la espera.

Antonio y María, que no tenían una especial relación con el mar hasta que se enrolaron en su aventura con el *Juncal*, influyeron en la dedicación de sus descendientes. Su hijo Miguel de Ubilla e Izaguirre fue nombrado almirante de la Flota de Nueva España. Su nieto Ignacio de Ubilla y Sequera fue capitán de la Flota de Tierra Firme. Y su bisnieto Juan Esteban de Ubilla y Echeverría, general de la flota de Nueva España, se haría famoso por haber ocultado el fabuloso tesoro del convoy en una isla del archipiélago de Juan Fernández. Todos ellos llevaron hábito de Santiago, con lo que los deseos de María de alguna manera se cumplieron.

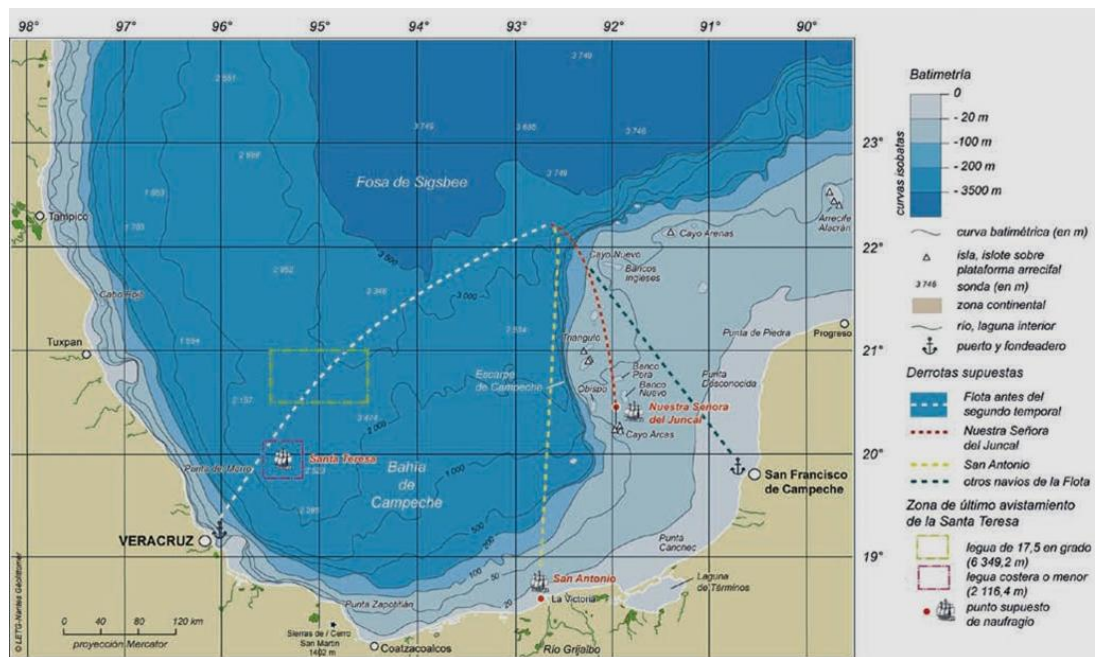
Y también se cumplió el deseo de que su hijo mayor Antonio de Ubilla e Izaguirre fuera Secretario de Su Majestad, porque efectivamente llegó a serlo, aunque parece que influyeron más los años de servicio a la Corona que el hundimiento del galeón familiar. El hijo de este último, Antonio de Ubilla y Medina, marqués de Ribas del Jarama, alcanzó un enorme poder en las cortes de Carlos II y Felipe V como Ministro Secretario de Estado, de Justicia, Guerra, Hacienda, del Despacho Universal de Indias y Notario Mayor del Reino. Casi todo lo que se podía ser. Y gracias a este poder, el nieto de Antonio y María consiguió que Carlos II les concediera el 3 de octubre de 1697 licencia para navegar 900 toneladas en la Carrera de las Indias. El comercio con el nuevo continente iba viento en popa, y en los años siguientes comerciaron con la carga de la flotas de Nueva España y de Tierra Firme. Y así, por fin, los herederos de Antonio de Ubilla y María de Izaguirre consiguieron recuperar una parte de las pérdidas de sus abuelos en aquel negocio ruinoso iniciado en el Puntal de Hondarribia 80 años antes.

La gran cantidad de documentación que generó el naufragio del *Nuestra Señora del Juncal*, y la declaración del contramaestre Granillo dando la posición y profundidad del lugar en el que se encontraba el buque, animaron desde muy pronto los intentos de rescatarlo, porque estaba en el límite de la profundidad alcanzable en aquella época. Diego de Florencia, contratado por la Corona, intentó localizar y rescatar cuarenta años después los restos del buque. Pero no tuvo éxito, y durante tres siglos y medio el *Nuestra Señora del Juncal* quedó olvidado en un lugar conocido como la *sonda de Campeche*, al sur del Golfo de México, cerca de Cayo Arcas.

Hubo que esperar a 1978 para que los cazatesoros se interesaran por el barco. El primer intento contemporáneo de encontrarlo lo realizó *Seaquest International LTD* en 1983. En 1993 fue el buque ruso *Akadémik Mstislav Kéldysh*. En 2006 y 2008 lo intentó *Odyssey Marine Exploration*, pero se lo impidió el gobierno mexicano. Ahora es el propio gobierno azteca el que lo busca como un asunto de estado. Pilar Luna Erreguerena, arqueóloga submarina del Instituto Nacional de Arqueología e Historia de México, afirma que 2016 puede ser el año en que encuentren el buque, en un lugar en el que se centran todas las esperanzas: “tiene un montículo de lastre que es muy prometedor. A lo mejor tenemos allí el *Juncal*, ¡imagínese lo que podría ser hallarlo este año!”. Aunque en los ambientes náuticos veracruzanos se rumorea que no sólo saben dónde está, sino que ya lo han encontrado.

La discreción estaría justificada porque, según los arqueólogos, el pecio del *Nuestra Señora del Juncal* contendría el mayor tesoro transportado hasta entonces por la flota imperial. Si lo comparamos con el famoso tesoro del *Nuestra Señora de Atocha*, rescatado de las aguas de Florida en 1985, que contenía 40.000 kilos de plata entre mercancía registrada y contrabando, el *Nuestra Señora del Juncal* había salido de Veracruz con una carga registrada de 120.000 kilos en oro y plata. Lo que traía de contrabando, mientras no se rescate el barco hondarribiarra, sólo lo podremos imaginar.

Carta de localización del Nuestra Señora del Juncal publicada por Serrano Mangas en 2012. Aunque se intentó retirar la edición, muchos ejemplares ya se habían vendido



Y un aviso final para el lector que desee profundizar en este tema. En aquella época los nombres de los buques tenían mucho más que ver con la devoción a una virgen o un santo, a cuya protección se encomendaban, que con un interés por diferenciarlos. Así que nada tiene de especial la gran cantidad de barcos que llevaban el nombre de *Nuestra Señora del Juncal*, lo que nos ha generado muchos quebraderos de cabeza y más de una confusión. En especial con uno de ellos, porque en 1616 se construyó otro galeón de 450 toneladas, propiedad de los hondarribiarras Joanes de Cigarroa y Magdalena de Ribera, que llevaba este mismo nombre. Participó en la Carrera de Indias dando pocos problemas y muchos beneficios a sus propietarios. Fue incluso la nao Almiranta en la primera participación del buque de Antonio y María como galeón mercante en la Flota de Nueva España de 1624, y siguió navegando muchos años después. Pero así se escribe la historia. Los barcos que no se hunden y los tesoros que no se pierden lo tienen muy difícil para convertirse en leyenda.

Tetxu HARRESI, 29 de mayo de 2016

Fuentes:

- Pérez Mallaina, P.E (1996), *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla
- Meehan, P. y Trejo, F. (1992), *Nuestra Señora del Juncal: Her story and her shipwreck*, Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean, Left Coast, California.
- Rojas, C.(2001), *En busca del galeón Nuestra Señora del Juncal*, Tesis, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México
- Odriozola, L. (2003), *La construcción naval en Hondarribia*, Ayuntamiento de Hondarribia
- Lozano, C. (2007), *Las Ordenanzas Reales de construcción de galeones y el Nuestra Señora del Juncal*, Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo, Universidad de Huelva
- Hormaechea, C; Rivera, I. y Derqui, M (2012), *Los galeones españoles del siglo XVII*, Tomos I y II, Museu Marítim de Barcelona
- Serrano, F. (2012), *Los tres credos de don Andrés de Aristizabal*, Fondo de Cultura Económica, México
- Meehan, P. (2013), *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal*, Capitana de la flota de Nueva España en 1630, en "La Flota de Nueva España 1630-1631", INAH, México
- Hamer, A. (2013), *El Secretario del Despacho don Antonio de Ubilla y Medina. Su vida y obra (1643-1726)*, Tesis, Universidad de Córdoba
- Meehan, P. (2014), *Algunas consideraciones sobre la construcción naval española en el siglo XVII y su influencia en el naufragio del Nuestra Señora del Juncal*, El Correo del Restaurador n° 10
- Archivo Histórico de Hondarribia, Archivo General de Indias, El Mundo, La Gaceta, ABC de Córdoba, etc., etc.