

Flor Trejo Rivera (coordinadora), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003.

En la historia del mundo colonial americano pocos fenómenos tuvieron la trascendencia y la duración de las flotas de la Carrera de Indias. Los convoyes anuales de navíos de carga y guerra que con el nombre de “flota” y “galeones” unieron a la Península Ibérica, respectivamente, con los virreinos de Nueva España y el Perú, fueron durante siglos el vehículo natural y necesario del comercio, la migración de personas y el trasvase cultural entre Europa y América. Desde su formal establecimiento en la segunda mitad del siglo XVI, la ruta de las flotas fue una de las líneas de comunicación y defensa más importantes de la monarquía española, y el reflejo fiel de los altibajos del imperio americano desde su surgimiento bajo Felipe II hasta el fracaso de los experimentos del reformismo borbónico.

Como es de suponer, las flotas españolas del Atlántico han sido objeto de las atenciones de la historiografía americanista desde hace muchas décadas, dentro de estudios que han analizado a los convoyes transoceánicos como parte del fenómeno global del intercambio comercial atlántico; baste recordar al efecto los trabajos clásicos sobre navegación y comercio hacia y desde las Indias de autores como Haring, Chaunu, García Fuentes, García Baquero, Morineau y muchos más. No tan frecuentes, pero de no menor importancia, han sido los estudios monográficos dedicados a los casos particulares de navíos y convoyes, con enfoques diversos de lo económico a lo militar, lo técnico-científico, etcétera, como los muy notables de Fernando Serrano Mangas, o los aparecidos en torno a los 300 años del hundimiento en 1702 en la ría de Vigo de la flota de Nueva España.

Resultaba sorprendente la falta de estudios sobre esta temática dentro de nuestra historiografía —salvo excepciones como *Pasajeros a Indias* de José Luis Martínez—,¹ por lo que no puede menos que

¹ Dejo de lado, evidentemente, la amplia bibliografía acerca de la navegación del Galeón de Manila y su comercio, que tradicional y continuamente ha atraído la atención de los historiadores mexicanos y extranjeros.

saludarse la publicación del libro que aquí se reseña. Tras varios años de trabajo de campo en naufragios en aguas mexicanas, Flor Trejo Rivera, de la Dirección de Arqueología Subacuática del INAH, reunió un grupo de investigadores con el objeto de profundizar en la desgraciada historia de *La flota de la Nueva España 1630-1631*, y en especial de su nave almiranta, *Nuestra Señora del Juncal*, hundida en su travesía por el golfo de México por una combinación de factores entre los que se contaron, junto a la ira de los elementos, la negligencia y corrupción humanas.

De acuerdo con la coordinadora, el objeto del volumen era describir a la formidable maquinaria náutica de la flota como un “mundo abreviado”, es decir, “una especie de prolongación del imperio español” sobre las ondas del mar, “una pequeña república flotante regida por leyes y jerarquías en donde se reproducían a bordo todos los ámbitos cotidianos de una sociedad [...]”. Pero, como ocurría en todos los demás ámbitos de ese imperio, tras el estricto ordenamiento que regía las flotas se escondía un vasto mundo, no siempre explícito y a menudo clandestino, de prácticas, creencias, relaciones, convenciones, sin los cuales el viaje trasatlántico hubiera sido imposible, y cuyo descubrimiento no es tarea fácil para el investigador. La súbita falla de esa maquinaria en 1631, al crear un corte —ampliamente registrado en la ingente masa de documentos de archivo producida por el naufragio— a través de los estratos visibles e invisibles de la cotidianidad, ha dado hoy a los autores del libro la oportunidad única y muy bien aprovechada de indagar a través de una compleja realidad pretérita, de estudiarla desde distintos ángulos e inclusive de aventurar hipótesis acerca de las causas de la tragedia.

De ese modo, el volumen se divide en dos partes: la primera, “Fragmentos de un naufragio”, se abre con una crónica de Flor Trejo acerca de de la flota de 1631, su momento histórico y los incidentes que condujeron al desastre, que se combina con una descripción muy puntual de los procedimientos de preparación, despacho y retorno de los convoyes trasatlánticos. A continuación, Patricia Meehan indaga en los procedimientos legales y técnicos que llevaban a la designación de los navíos insignia de las flotas, a partir del preciso ejemplo de la elección del *Nuestra Señora del Juncal*. Finalmente, Jorge Manuel Herrera confronta, a partir de la evidencia documental, la conducta y acciones de los oficiales y marineros del navío desastrado con las que los principales teóricos españoles de

la navegación de los siglos XVI y XVII recomendaban para hacer frente a los embates del mar y los vientos.

La segunda parte, "Entre el cielo y el infierno", abre con una tónica muy distinta: Gabriela Sánchez Reyes estudia las manifestaciones en la flota de las creencias y prácticas del catolicismo de la época, y especialmente las devociones (a la Virgen, los santos, las imágenes milagrosas) presentes en diferentes momentos del viaje. Enseguida, Cyntia Moreno insiste en las prácticas religiosas, esta vez las relacionadas con la muerte, sin duda una de las mayores y más temibles certezas para quienes emprendían aquellos viajes. Luego, en un vuelco temático un tanto sorprendente, se incluye un estudio de Juan Ricardo Jiménez sobre el aspecto jurídico y normativo, no sólo de la preparación y travesía de las flotas, sino también de muchas de las incidencias de sus viajes. Por fin, Lourdes Odriozola se desmarca un tanto de la ruta seguida por los demás autores y nos ofrece un estudio mucho más general acerca de la historia de los astilleros cantábricos donde se fabricaron entre 1550 y 1700 navíos de la Carrera de Indias como el *Nuestra Señora del Juncal*. Al final del libro se han incluido una serie de apéndices informativos entre los cuales debe destacarse con justeza el glosario de términos técnicos, que sin duda será de gran utilidad para otros investigadores al enfrentarse a las dificultades del léxico de marina y navegación, o aquel que recoge la descripción física de los tripulantes de dos de las embarcaciones de la flota.

Ahora bien, es imposible adentrarse en océanos historiográficos poco cartografiados sin enfrentarse a problemas que la insistencia de grupos de investigación como el reunido por Trejo Rivera seguramente permitirá superar. En la mayoría de los textos la evidente urgencia de sacar a la luz los abundantes resultados de la investigación ha resultado en exposiciones fundamentalmente descriptivas; es de esperar que en futuros acercamientos al tema de las flotas los autores se decanten por un enfoque analítico de la información. Así, la crónica de Flor Trejo, rica en detalles sobre la situación de la Nueva España, desatiende el contexto más amplio de la monarquía en su análisis del momento histórico del naufragio; sin duda su interesante reflexión acerca de las causas de las prisas, omisiones y negligencias que condujeron al desastre habría resultado aún más rica de haber tomado en cuenta, por ejemplo, la crítica situación militar y financiera producida por el fracaso de la política del conde-duque

de Olivares en el norte de Italia entre 1629 y 1631. Del mismo modo, sorprende la mención de pasada que Patricia Meehan dedica a la presencia del Protonotario del reino de Aragón, Jerónimo de Villanueva, como uno de los beneficiarios de la introducción forzada por el rey de navíos de privilegio en las flotas, exentos de inspección de acuerdo con la regulación vigente para la selección de los barcos más idóneos para esa navegación. No sólo se trata aquí de la cuestión técnica del empobrecimiento de la calidad de los buques de las flotas, sino de un problema político que, en este caso, afectaba directamente a una de las principales arterias del imperio: Villanueva fue uno de los más importantes y corrompidos colaboradores del régimen de Olivares, al que con el tiempo se reprocharía haber propiciado, con este tipo de privilegios, los mismos males del cuerpo político que se propuso combatir desde el inicio de su valimiento.

El trabajo de Juan Ricardo Jiménez merece también algunas puntualizaciones importantes tratándose, como aquí sucede, de un tema en el que convergen los intereses de los investigadores de la historia del derecho, pero también los de la historia económica. En primer lugar, merecería haber recibido más atención un aspecto del sistema legal que salta de inmediato durante la lectura del trabajo: la existencia, al lado de los procedimientos judiciales establecidos por la normatividad del tráfico a Indias, de un sinfín de casos resueltos mediante procedimientos extralegales, una faceta de las facultades de las autoridades de la Corona sin la cual es a veces imposible explicarse la estabilidad longeva del imperio español. Otro asunto interesante para la comprensión del funcionamiento de la Carrera es la intervención de los consulados de comerciantes a ambas orillas del Atlántico, tanto en los trámites ordinarios para la preparación de las flotas, como en la solución de problemas producidos por desastres como el de 1631. Como lo prueba una abundante historiografía, no puede exagerarse la importancia del papel de los consulados en la subsistencia del régimen de flotas a lo largo de los siglos XVI, XVII y parte del XVIII. En contraste, se tiene la impresión de que el marco legal e institucional que posibilitaba la participación de estas asociaciones mercantiles no queda suficiente o claramente explicada por el autor. Muestra de ello es la referencia al cobro de la avería, o mejor dicho, averías, pues fueron varias las contribuciones que con ese nombre se pagaron como parte del sistema fiscal impuesto por la Corona sobre el tráfico indiano: Jiménez no parece hacerse cargo de

este hecho e incurre en confusiones que la revisión del marco reglamentario (por ejemplo, de las ordenanzas de los consulados de Sevilla y México) permitirían clarificar.

Con todo, más allá de cualquier observación o crítica puntual a los textos que lo integran, *La flota de Nueva España 1630-1631* se anota en conjunto importantes aciertos: uno de los mayores —a fin de cuentas, el de toda investigación relevante y novedosa— es, sin duda, el sinfín de rutas nuevas de indagación que su lectura sugiere. Ya es tiempo de establecer con claridad, y a partir de aportes como los de este volumen, las ligas entre la supuesta “periferia” novohispana, la maquinaria imperial española y el denso entramado de relaciones del mundo atlántico, que intuimos en la vinculación con las flotas con los circuitos que llevaban la plata de las minas americanas a Europa o los esclavos hacia las Indias, o con el mercado interno de las distintas regiones del virreinato. Merece igualmente destacarse por sí misma la conjunción en este libro de temáticas tan distintas, como demostración práctica de las virtudes del enfoque interdisciplinario para acercarse a cuestiones de tan grande complejidad histórica. Lograr la diversidad aquí reseñada hubiera sido imposible sin la gran cantidad de fuentes primarias empleadas por los autores (expedientes de los archivos General de Indias y de Simancas, fondos documentales de la Biblioteca Nacional de España, tratados de navegación, protocolos notariales), y debe elogiarse la generosidad con que esta mina de información especializada es compartida con los lectores en el aparato crítico y en los apéndices del libro.

En conclusión, se puede afirmar que *La flota de la Nueva España 1630-1631* será siempre el primer e indispensable puerto en la recuperación por nuestra historiografía de ese universo flotante del que habla atinadamente la coordinadora del libro.

Iván ESCAMILLA GONZÁLEZ
Instituto de Investigaciones Históricas,
Universidad Nacional Autónoma de México