

Jesús Alfaro Cruz*

ANTROPOLOGÍA

Resumen: En el presente estudio se analizan dos accidentes navales acaecidos a la flota de la Nueva España en la provincia de Veracruz, para comprender la dinámica funcional del puerto de San Juan de Ulúa en el siglo XVI. En él se observa que a lo largo de esta centuria se manifestaron varios tipos de accidentes navales, incentivados por una multiplicidad de factores, entre los que cabe destacar el fondo marino del puerto, los fenómenos naturales y la interacción del hombre.

Palabras clave: accidente naval, flota de la Nueva España, navegación americana, puertos novohispanos, San Juan de Ulúa, siglo XVI.

Abstract: In this study two naval accidents in New Spain's Fleet in the province of Veracruz will be analyzed to understand the functional dynamics of the port of San Juan de Ulúa in the sixteenth century. It will be seen that throughout this century, various types of naval accidents were encouraged by a multiplicity of factors, most notably demonstrated by the seabed of the port, natural phenomena, and the interaction of man.

Keywords: naval accident, Fleet of New Spain, American navigation, New Spain ports, San Juan de Ulúa, 16th century.



El puerto de San Juan de Ulúa en el siglo XVI: variaciones climatológicas y antrópicas en la manifestación de accidentes navales

*En prisión sujetando al fuerte norte
conducirá el bajel hasta que arribe
a sotavento del castillo Ulúa,
y en sus argollas las amarras trinque.*

Joseph de Toca Velasco

Responden a las musas americanas (romance heroico)

El presente artículo tiene como objetivo analizar la dinámica de la infraestructura portuaria de San Juan de Ulúa en el siglo XVI, ante la incidencia de fenómenos naturales y antrópicos que alteraban su orden cotidiano y ponían de manifiesto un desastre social.

En los últimos años, las investigaciones históricas de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH han estado encaminadas a contextualizar en el espacio y tiempo los objetos arqueológicos y elementos estructurales extraídos de pecios¹ en los cuerpos de agua de la República Mexicana, pero en su ausencia se ha dedicado a plantear cómo operaron los puertos americanos, así como las embarcaciones, aquellos universos flotantes, que atracaban cada determinado tiempo entre los siglos XVI y XVIII. En esta última directriz se encamina el presente trabajo, en configurar de manera hipoté-

* Doctorante de El Colegio de México.

¹ Pecio: Pedazo o fragmento de una nave que ha naufragado; *Diccionario de la lengua española de la Real Academia Española*, en línea [<http://lema.rae.es/drae/?val=pecio>], consultado el 12 de noviembre de 2014.

tica cómo el puerto de San Juan de Ulúa operó en el ejercicio de dos de sus principales actividades cotidianas a lo largo del siglo XVI: el comercio y la navegación en el marco de los intereses del imperio español.

El interés de este artículo no sólo será la descripción y área geográfica en que cada fenómeno natural se manifestó de manera adversa en el puerto de San Juan de Ulúa en el siglo XVI, sino entender el nivel de vulnerabilidad —tanto del gobierno novohispano como de sus autoridades portuarias— para enfrentar y resolver los efectos provocados en su orden cotidiano. Por ello se analizarán dos episodios, uno de 1552 y otro de 1590, los cuales recuperan los conceptos de “accidente naval”, “fenómeno natural” y “desastre social”, pues son los tres ejes rectores de análisis del presente estudio.

Debo referir que si bien se tienen registrados otros accidentes navales en San Juan de Ulúa durante ese periodo, la mayoría carece de la riqueza de indicios históricos, con excepción de los dos ejemplos abordados aquí. De éstos no sólo se relata el discurso oficial que las autoridades dieron a conocer al monarca del imperio español, sino también los testimonios de sus sobrevivientes que aportan detalles precisos para entender qué tipo de accidentes navales y fenómenos naturales se manifestaron en esta localidad costera, para vislumbrar el grado de riesgo y afectación social que experimentaba entonces la Nueva España.

La definición de accidente naval no sólo circunscribe las interrupciones parciales o totales de movimiento de las embarcaciones, sino además permite analizarlas cuando se encontraban estáticas, es decir, ancladas en los puertos de su ruta de navegación o mientras hacían labores de carga y descarga.

El objetivo de estudiar accidentes navales busca crear un diálogo incluyente entre dos disciplinas que llevan la directriz de los productos de investigación en la Subdirección de Arqueología Subacuática: historia y arqueología. Ambas rescatan los indicios de la memoria del hombre, ya sea desde manuscritos antiguos, o bien desde vestigios materiales sumergidos, e incluso construyen el conocimiento en su ausencia, por medio de otros accidentes navales que presentan similitudes o divergencias. Los indicios históricos —por así nombrar a las huellas de archivo y bibliografía complementaria—,

sirven de parámetro de estudio para la interpretación de la cultura material del hombre.²

San Juan de Ulúa en el siglo XVI: historia y desarrollo del puerto

La línea de costa y puerto de San Juan de Ulúa, así como sus zonas adyacentes, presentan características peculiares que permiten entender la razón de los numerosos accidentes navales acaecidos entre los siglos XVI y XVIII. En el siglo XVI la cartografía histórica muestra un puerto de difícil acceso aún para los peritos en el arte de navegar: además de que su bahía y entradas resultaban muy pequeñas y estrechas, debe considerarse la afluencia de sus fenómenos naturales regulares —corrientes oceánicas y costeras, mareas, remolinos ciclónicos y anticiclónicos, nortes, ciclones tropicales y ondas cálidas del Este—, y que sus arrecifes, islas y bajos convertían a la provincia en una zona peligrosa por varamientos y hundimientos.

La disposición geográfica del puerto de San Juan de Ulúa ha cambiado notablemente desde entonces. En la festividad de San Juan de 1518 fue reconocido el islote de La Gallega por el adelantado Juan de Grijalva, cuando desembarcó en las playas de Veracruz.³ Esta pequeña porción insular formaba parte de un arrecife en plataforma⁴ que llevaba el mismo nombre y se extendía hacia el norte. Comparte la característica de estar formado de

² Por *cultura material* se entienden los restos materiales que permiten conocer cómo era la vida social en el pasado. Con ello se hace referencia a los objetos, herramientas y tecnología utilizadas para satisfacer sus necesidades a lo largo del tiempo y muestra sus formas de pensar y relacionarse con su entorno; H. Martin Wobst, “Agency in (spite of) material culture”, en Marcia-Anne Dobres y John E. Robb (coords.), *Agency in Archaeology*, Londres, Routledge, 2000, pp. 40-50.

³ Miguel Lerdo de Tejada, *La fortaleza de San Juan de Ulúa*, México, Suma Veracruzana, 1961; Louise Noelle, *Luis Barragán: Búsqueda y creatividad*, México, IIE-UNAM, 1996, p. 123.

⁴ *Emergent platform reef*. John W. Tunnell Jr. define con el nombre arrecife en plataforma emergente, o como arrecife en plataforma, al tipo característico en el sur del Golfo de México. Se trata de un banco de arrecifes emergentes desde una plataforma continental en lugar de las profundidades del océano. Están ubicados cerca o lejos de la costa continental y pueden incluir una laguna de poca profundidad en los cayos de arena; John W. Tunnell Jr. (ed.), *Coral Reefs of the Southern Gulf of Mexico*, College Station, University of Texas/A & M, 2007, pp. 14-22, 41 (agradezco la referencia al maestro Pedro Horacio López Garrido).

madrépora como los arrecifes en plataforma que le subyacen, conocido en el habla común como “piedra múcara”, empleada a lo largo del siglo XVI para la construcción de varios edificios y la muralla, por no encontrarse en las inmediaciones de la costa otra clase de piedra para ese fin.⁵

Además de los fenómenos naturales regulares en esta provincia, la cercanía entre los arrecifes en plataforma de La Galleguilla y La Blanquilla se vieron obstruidos por un cuarto arrecife (montículo de piedra y de coral) situado en el canal de acceso entre la isla de Sacrificios y La Gallega, llamado el arrecife de Gavias, el cual fue destruido ya entrado el siglo XVII por recomendaciones del castellano Arias de Lozada y Taboada —para impedir que ahí se atrincherasen hasta 600 hombres y evitar el peligro que significaba aquel bajo para la navegación—.⁶ Sin embargo, durante el siglo XVI La Gallega, la isla de Sacrificios y el arrecife de Gavias convivirían y harían del canal de La Gallega un estrecho brazo de mar por el que transitaron y se accidentaron las embarcaciones con destino al puerto de San Juan de Ulúa.

En nuestros días las variaciones climatológicas manifestadas en el arrecife de La Gallega, y por ende en el puerto de San Juan de Ulúa, están representadas por dos periodos: el de lluvias y el de nortes. El de lluvias, que comprende los meses de mayo a agosto, es un periodo cálido con temperaturas elevadas y altas precipitaciones entre junio y agosto y vientos débiles del Este. El de nortes abarca de septiembre a abril, y si bien hay escasa precipitación pluvial y temperaturas bajas, son más recurrentes las invasiones de aire frío del Norte, por cuya

⁵ Antonia Pi-Suñer Llorens (coord.), *México en el Diccionario Universal de Historia y de Geografía, vol. IV. Instituciones civiles y religiosas novohispanas*, México, FFYL-UNAM, 2004, p. 123; Hipólito Rodríguez y Jorge Alberto Manrique, *Veracruz. La ciudad hecha de mar (1519–1821)*, Veracruz, Ayuntamiento de Veracruz, 1991, p. 13. Según los autores, los muros civiles y la muralla del puerto se alzaron con piedra múcara proveniente de la *Diplora laryrinthiformis*, un coral cerebro que los esclavos negros extraían de los arrecifes adyacentes de La Gallega para recubrir las estructuras arquitectónicas.

⁶ José Antonio Calderón Quijano, *Fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Escuela de Estudios Hispanoamericanos/ Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, pp. 35-37.

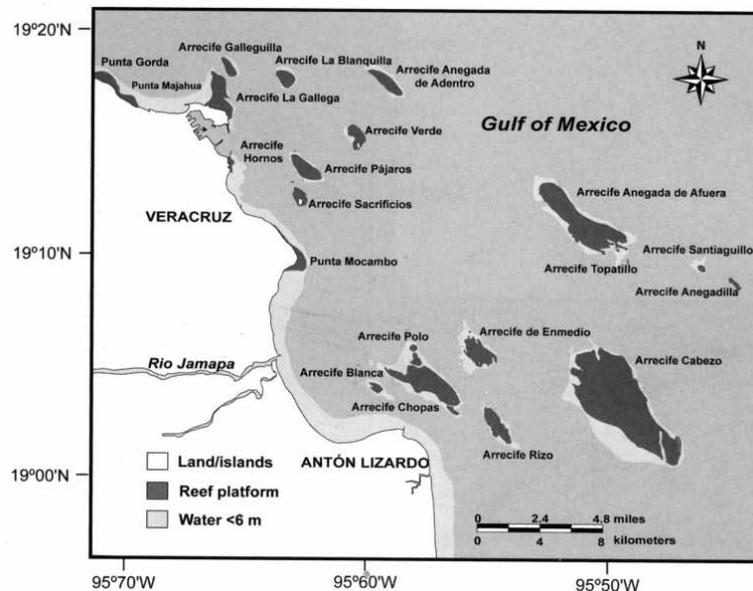


Figura 1. Arrecifes en plataforma de Veracruz (tomada de John W. Tunnell Jr., *op. cit.*, p. 19, fig. 23).

fuerza se manifiestan vientos débiles frescos hasta violentos y huracanados.⁷

El arrecife de La Gallega así como el complejo portuario de San Juan de Ulúa se tratan de estructuras artificiales modernas. Es decir, hasta el año de 1600, La Gallega estuvo completamente circundada por los afluentes del mar, pues el arrecife costero Punta Caleta, fue destruido para construir el castillo y fortaleza del puerto de San Juan de Ulúa, y así proteger a la ciudad y a la bahía, además de permitir la anexión del islote a tierra firme.⁸

⁷ Pablo Montero (coord.), *San Juan de Ulúa, t. I: Puerta de la Historia*, México, INAH, 1996, pp. 54-55.

⁸ *Fringing reefs*. Paul Humann y Ned Deloach llaman arrecife costero o en barrera a los que crecen hacia fuera de la costa o están separados por una laguna poco profunda. Geológicamente son considerados el tipo de arrecife más joven, suelen estar paralelos a la línea de costa y en su parte más superficial es donde rompen las olas. Son comunes alrededor de casi todas las islas caribeñas, de las Bahamas y del Golfo de México, pero están ausentes a lo largo de la costa de Florida; Paul Humann y Ned Deloach, *Reef Coral Identification. Florida Caribbean Bahamas Including Marine Plants*, Singapur, New World Publications/Star Standard, 2002, p. 10 (agradezco la referencia al maestro Pedro Horacio López Garrido); John W. Tunnell Jr., *op. cit.*, p. 17.

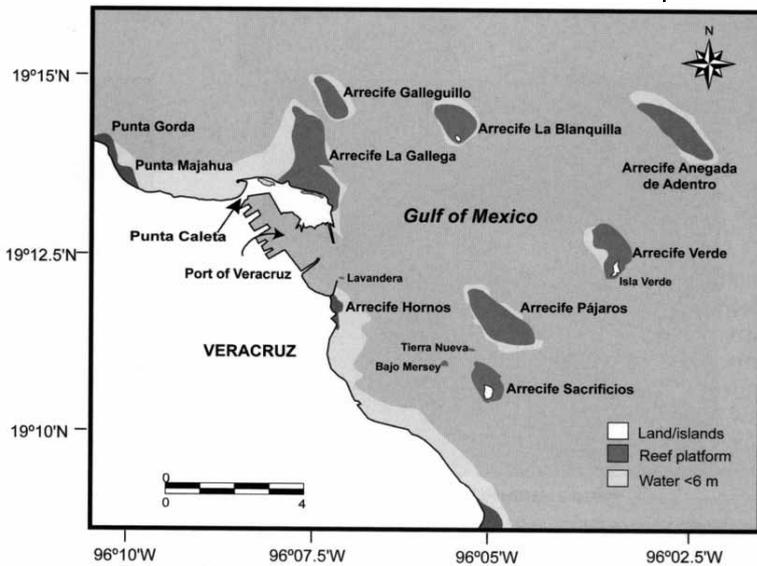


Figura 2. Detalle de arrecifes en plataforma de Veracruz (tomada de John W. Tunnell Jr., *op. cit.*, p. 19, fig. 24).

Ahora cabe preguntarnos sobre la situación geográfica de la zona portuaria de San Juan de Ulúa en el siglo XVI. Desde el desembarco del adelantado Juan de Grijalva, en 1518,⁹ el islote de La Gallega era tenido como un lugar seguro para el abrigo y anclaje de las embarcaciones grandes durante la época de nortes, cuestión que no compartió Hernán Cortés cuando, un año más tarde, encomendó a sus hombres que recorriesen la costa hacia el norte y buscasen un mejor sitio para anclar las embarcaciones.¹⁰

Luego de establecer el ayuntamiento de la Villa Rica de la Vera Cruz, en octubre de 1522, Hernán Cortés, en su calidad de gobernador y capitán general de la Nueva España, asentó jurídica y militarmente el cuerpo administrativo de la provincia. Sin embargo, al poco tiempo

⁹ Pablo Montero (coord.), *op. cit.*, pp. 82-83; Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España* (12ª ed.), México, Porrúa, 1980, p. 25; René Acuña, *Relaciones geográficas del siglo XVI: Tlaxcala*, México, UNAM, 1985, t. II, p. 329.

¹⁰ Aunque no hay una razón clara y explícita por la cual el extremeño haya preferido otro emplazamiento, y no San Juan de Ulúa, para establecer un puerto —y por ende la primer sede de un ayuntamiento en Nueva España—, quizá se debió a que desde su llegada a estas tierras sufrieron los estragos del hambre y las picaduras de insectos que retrasaron su avance hacia la gran capital del imperio mexica.

la ciudad se trasladó al norte, al Peñón de Bernal, a fin de que los navíos estuviesen seguros en la época de los nortes y dejó como alguacil mayor de San Juan de Ulúa a Juan de Escalante, para que la mantuviese como una puerta libre hacia la península ibérica y fuese el lugar de resguardo de sus empresas de conquista. Sin embargo, al poco tiempo del traslado se dieron cuenta que el nuevo sitio tampoco dejaba de ser desabrigado y tormentoso en época de nortes.¹¹

El traslado de la ciudad no cumplió con las expectativas de seguridad que debían de tener las embarcaciones que anclaban en la provincia, por lo cual continuó su ingreso por el puerto de San Juan de Ulúa, pues aun cuando se reconocían las adversas condiciones naturales del entorno del arrecife de La Gallega, se consideró el mejor sitio de anclaje en toda la costa desde Coatzacoalcos hasta Pánuco, y por ende el más próximo a la ciudad de México. En consecuencia, el asentamiento definitivo de la ciudad de Villa Rica fue el de La Antigua.¹²

A partir de la documentación generada en ambas partes del Atlántico, y de los escasos ejemplares cartográficos del siglo XVI, puede tenerse una idea precisa del área geográfica del puerto de San Juan de Ulúa. La Gallega era una porción insular pequeña, anegadiza y árida, si bien poseía una cualidad a sotavento para contrarrestar los efectos de la naturaleza en época de nortes: un fondo capaz de albergar embarcaciones de mediano calado.¹³

El continuo movimiento portuario en San Juan de Ulúa requirió de una infraestructura compleja, entre ellas instalaciones y corporaciones que garantizaran de manera permanente su buen funcionamiento en el anclaje, despacho y carga de embarcaciones. Durante las primeras décadas del siglo XVI las instalaciones construidas sólo cumplían el fin más inmediato: auxiliar el anclaje de los buques y preparar la salida con rumbo a Sevilla y a otros puertos americanos. Tras una larga travesía y sorteo de

¹¹ Pablo Montero (coord.), *op. cit.*, p. 98.

¹² *Ibidem*, pp. 100-101.

¹³ *Ibidem*, p. 109.

los arrecifes, los navíos españoles que lograban anclar en San Juan de Ulúa llegaban en tan mal estado que requerían reparaciones antes de su tornaviaje.¹⁴

Para 1538 el puerto estaba muy desabrigado y representaba un peligro en la época de nortes, por ello los oficiales de la Casa de la Contratación tenían por costumbre que por cada tonelada de ropa y por cada pipa de vino se cobraba a los mercaderes un peso de minas destinado para el edificio y reparación del muelle frente a la isla, y así evitar que las naos se perdiesen en su navegación. Con la suma de ese cobro se compraron 20 esclavos negros y se daba salario a varios canteros para extraer y labrar la piedra múcara necesaria en la obra del muelle.¹⁵

Entre las obras defensivas realizadas en el puerto conviene destacar que entre 1540 y 1552 existía una torre con paredes de mampostería con altura de un hombre y una casa grande, en una de cuyas paredes exteriores había grandes argollas de metal, donde se amarraban las embarcaciones ancladas en San Juan de Ulúa.¹⁶ La construcción de este muro con argollas (o muralla incipiente) cumplía la finalidad de dar aforo a múltiples embarcaciones que viniesen a descargar y comerciar sus mercancías, así como reducir los tiempos de despacho de las flotas que debían de salir cuando el tiempo apremiaba.

Entre 1570 y 1588 San Juan de Ulúa servía más como un sitio que protegía a las embarcaciones que lograban anclarse, que como sistema defensivo del virreinato de la Nueva España, pues con frecuencia recibía noticias de piratería y saqueo de naciones enemigas. Entonces la ciudad portuaria tenía apenas alrededor de 20 casas erigidas con materiales como madera; al sur había una muralla incipiente de cal y canto, que daba abrigo a las

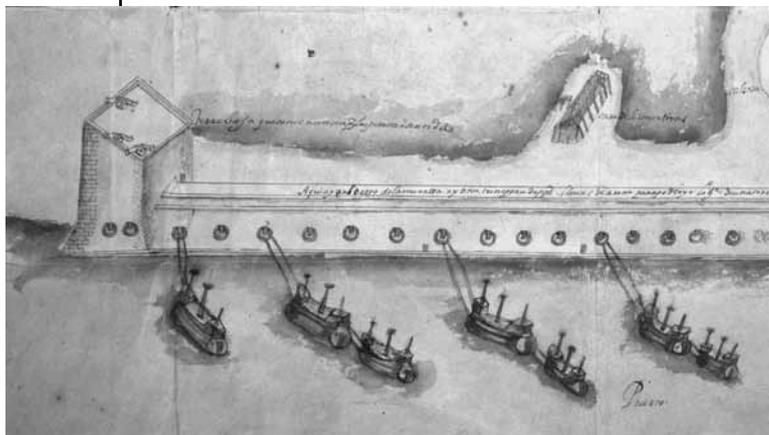


Figura 3. Detalle de la torre vieja (poniente) y el muro de las argollas del puerto de San Juan de Ulúa (tomada de AGI, Mapas y Planos-México, 35. 1590. "Perspectiva de las defensas de la isla de San Juan de Ulúa efectuada por Bautista Antonelli").

embarcaciones de los vientos del norte¹⁷ y estaba rematada por dos torres, una al poniente (Torre vieja) y otra al oriente (Caballero alto), con una sala de armas, un caballero,¹⁸ un aljibe, una mazmorra, piezas de artillería, una iglesia con vicaría y un hospital.¹⁹

Aunado a lo anterior, tenía La Gallega dos entradas o canales muy angostos y peligrosos (canal del Norte y canal de la Gallega), y en su cercanía había muchos arrecifes y bajos que no eran visibles en época de nortes, pues cuando el viento era muy contrario y huracanado solía aventar el agua de la resaca sobre la muralla y pasaba por encima de la otra banda.²⁰ Por el canal de la Gallega —situado entre la isla de Gavias o de los

¹⁷ Norte: manifestación climática que se caracteriza por la invasión de las masas de aire polar continental que penetran desde las Rocallosas al Golfo de México, con velocidades que oscilan entre 40 y 120 kph, y a veces con vientos huracanados; Pablo Montero (coord.), *op. cit.*, p. 43, n. 14.

¹⁸ *Caballero*: fortificación defensiva interior y elevada hasta 12 pies de alto, sobre la cual se forma el parapeto, para mejor protección de la ciudad o puerto; suele estar guarnecida de armas de fuego contra una invasión enemiga; *Diccionario de la Lengua Castellana...*, Madrid, Imprenta de Francisco del Hierro, impresor de la Real Academia Española, 1729, t. II, f. 6.

¹⁹ AGI, Patronato Real, 179, núm. 6, Ramo 1. 1590, "Instrucción de Bautista Antonelli sobre los reparos y defensa del puerto de San Juan de Ulúa".

²⁰ Víctor Manuel Castillo Farreras y Josefina García Quintana, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España de Antonio de Ciudad Real*, México, IIH-UNAM, 1993, t. I, p. 118.

¹⁴ Archivo General de Indias (AGI), Patronato Real, 256, núm. 2, Grupo 1, Ramo 5. 1580, "Derrotero de la flota de Nueva España de 1580 a cargo del general Francisco de Luján al puerto de San Juan de Ulúa".

¹⁵ AGI, México, 1088, Libro 3, ff. 140f-140v. 1538, "Real cédula sobre la fábrica del muelle y amparo de las naos que anclan en el puerto de San Juan de Ulúa".

¹⁶ José Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, pp. 6-8.



Figura 4. Disposición geográfica de la entrada a San Juan de Ulúa, ca. 1592 (imagen digitalizada de Baltasar Vellerino de Villalobos, *loc. cit.*, f. 101f).

Hebreos e isla Verde— entraban, del lado de barlovento, las naves más pequeñas y algunas fragatas, mientras por canal del Norte pasaban las embarcaciones medianas y de mayor tonelaje.²¹

El reducido espacio de aforo de este puerto fue un problema a lo largo de su historia, pues cuando se congregaban embarcaciones hasta casi la totalidad de su ocupación, y además había fenómenos naturales extraordinarios, ello no sólo incentivó el retraso en el despacho de las embarcaciones sino la ocurrencia de accidentes navales por falta de margen de maniobra y errores humanos. Por ejemplo, en la época de nortes de 1568 el puerto de San Juan de Ulúa no daba cabida a más de

veinte navíos amarrados y juntos, pues aun cuando estuviesen enlazados a las argollas debían sujetarse hasta con cinco o seis cables para evitar golpearse unas con otras, con riesgo de romper sus cascos—incluso en ocasiones las amarras se rompían, por lo que las embarcaciones se volteaban y perdían totalmente—.²² Por otra parte, la infraestructura portuaria estaba tan en malas condiciones que las labores de descarga de mercancías y despacho de embarcaciones solía demorarse hasta cuatro y cinco meses.²³

En aras de que el anclaje de las embarcaciones en el puerto siempre fuese lo más ágil y seguro, el 29 de junio

²¹ Baltasar Vellerino de Villalobos, *Luz de navegantes* (ed. facsim.), Madrid, Museo Naval de Madrid/ Universidad de Salamanca, 1984, f. 100f.

²² Othón Arroniz, *La batalla naval de San Juan de Ulúa (1568)*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1982, p. 22.

²³ José Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 358.

de 1599²⁴ el virrey de la Nueva España ordenó que las autoridades portuarias llevaran a cabo la limpieza de su fondeadero, por estar en él varias naves hundidas y echadas al través²⁵ que hacían de él un paraje nocivo. Esa tarea fue de suma importancia para la navegación y fortificación efectiva del puerto, pues las embarcaciones que en el futuro llegasen a esta latitud novohispana no se verían imposibilitadas de quedar bien asidas al fondo por medio de anclas.

Entre las diligencias encomendadas por el virrey estaba la de buscar una persona idónea, por pregón en las plazas e iglesias principales de San Juan de Ulúa, Puebla de los Ángeles y Veracruz, a fin de que se hiciese cargo de la limpieza del fondeadero. Del mismo modo, el virrey facultó al castellano y oficiales reales del lugar para la contratación de gente de la marinería a fin de auxiliar en la tarea, e incluso permitir, en caso necesario, el contrato de más gente a razón de jornal, cuyos costos correrían a cargo de la renta de avería.²⁶

Antonio Ortiz del Castillo y Cristóbal Romero, maestros mayores de las obras de cantería y carpintería del puerto, expusieron que eran necesarios hombres prácticos del mar (pilotos) y no albañiles ni carpinteros, pues podrían incentivar la pérdida total de la flota que estaba próxima para arribar a sus costas. Por ello recomendaron al castellano del puerto convocar a todos los pilotos, maestros, arráeces y marineros, a fin de obtener la mejor recomendación. También señalaron la necesaria provisión de un filibote,²⁷ en el cual debía armarse

²⁴ Archivo General de la Nación (AGN), AHH, leg. 0218, exp. 24, s/f. 1599, "Diligencias para limpiar y reparar el puerto de San Juan de Ulúa".

²⁵ Echar al través: refiere al hecho de hundir una embarcación después de desguazarla; se deshacía parcialmente o en su totalidad, por excluirse de la navegación y hallarse inútil o vieja, para reutilizar sus partes útiles y desechar el resto en el mar. Esta locución está muy relacionada con el de "ir al través", que definía cuando una embarcación, por su estado de deterioro, iba sirviendo por última vez en la Carrera de las Indias, ya fuese con destino a Europa o América; Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 533.

²⁶ Avería: denominación de cierto derecho que se imponía a los mercaderes, por las mercaderías que se traían y llevaban a las Indias y demás posesiones ultramarinas; *ibidem*, p. 68.

²⁷ Filibote: voz inglesa que denota una embarcación arqueada con cien toneladas de porte. En algunos autores como Veitia se escribe

un pontón²⁸ para arrancar las naos perdidas y extraer los restos del fondo del puerto. Además sugirieron el aprovisionamiento de aparejos para el acarreo y extracción de materiales: chatas,²⁹ anclas, garfios de hierro, cabrestantes, cables, vetas, chalupas y otros adherentes para su óptima limpieza.

Sin embargo, lo anterior no pudo llevarse a cabo porque el puerto carecía entonces de esos materiales para transporte y extracción, y de personal práctico para esas faenas. Ante eso, las autoridades portuarias trataron de efectuar casi todo lo solicitado por el virrey y convocaron a todos los pilotos, marineros, ingenieros, vecinos y moradores del puerto. En el pregón se indicó la preferencia por aquellos con mayor práctica y experiencia y se señaló la urgencia de efectuar las tareas, pues sólo contaban con 30 días antes de la llegada de la próxima flota.³⁰

Los convocados a participar en la obra añadieron que eran necesarias cuatro anclas, cuatro cables, seis guindalezas, cuatro buzos y 24 marineros españoles. El número de buzos y marineros solicitados refleja el interés para que las obras se atendieran, promoviendo un trabajo continuo para asir las naos sumergidas a los aparejos a bordo y al servicio de la chalupa y el batel. Además de estos añadidos, el documento señala que los gastos serían de doce mil pesos, más cien para los jornales del carpintero y capataz.

felibote, tal y como aparece en el presente documento; Timoteo O'Scanlan, *op. cit.*, p. 274.

²⁸ Pontón: barco chato o de fondo planudo con la popa y proa cuadradas y sin lanzamiento alguno, que armado de cabrestantes, ruedas u otras máquinas sirve para la limpia de canales, puertos y ríos; para el transporte de pesos de consideración; para la formación de puentes, etcétera. *Ibidem*, p. 430.

²⁹ *Chata*: embarcación que sirve para que caiga sobre ella el navío de quilla cuando se carena; *Diccionario de la lengua castellana...*, ed. cit., f. 312.

³⁰ Sabemos por el documento que al pregón acudieron muchas personas de ambas localidades a reclamar la plaza que estaba siendo aclamada por voz de unregonero mulato. Sin embargo, Álvaro de Baena, apoderado del Consulado de Comerciantes de México, presentó una petición al castellano del puerto para que admitiese a varios capitanes, pilotos, maestros y dueños de navíos que conocían las particularidades de la zona, argumentando que los pregones que se habían publicado en esas ciudades no habían tenido efecto alguno. AGN, AHH, leg. 0218, exp. 24, 1599, "Diligencias para limpiar y reparar el puerto de San Juan de Ulúa".

Por indicios históricos posteriores, las obras del saneamiento del fondeadero del puerto no se llevaron a cabo, pues el plazo disponible fue insuficiente y se requerían al menos ocho meses para completarlas con éxito. La historia portuaria de principios del siglo XVII dará cuenta de las repercusiones navales que se manifestaron en San Juan de Ulúa, pues en septiembre de 1600 la flota de la Nueva España, a cargo del general Pedro de Escobar Melgarejo, tendría muchas complicaciones para entrar en el puerto y provocaría que 12 embarcaciones se accidentasen a la entrada del mismo, como consecuencia de un norte y un huracán.³¹

Por último, se debe señalar que el actual puerto de Veracruz (la Nueva Veracruz), no es otra que la ciudad trasladada en 1599 a la banda de tierra firme, frente a la isla de San Juan de Ulúa y donde entonces se encontraban las ventas de Buitrón, paraje en el que solían hacer aguada las embarcaciones que anclaban ahí. San Juan de Ulúa se diferenció del resto de puertos novohispanos, en particular de los asentados en la península de Yucatán. Por ejemplo, ya entrado el siglo XVII, San Francisco de Campeche tuvo buen renombre al ser el centro de navegación de cabotaje regional, pero no superó el movimiento naval de Veracruz desde la época de los descubrimientos americanos. Por su parte, aun cuando Santa María de Sisal competía en el transporte y comercio de mercancías hacia el interior de la península, no dejó de ser visto como un mero puerto de descarga de mercancías destinadas a los comerciantes de Mérida.³²

La ruta de la Nueva España en el siglo XVI

En la historia de la navegación americana, y más precisamente en la ruta de la península ibérica al virreinato de la

³¹ Luis de Cabrera de Córdoba, "Relación del 21 de abril de 1601", en *Relaciones de las cosas sucedidas en la Corte de España. Desde 1500 hasta 1614*, Madrid, Imprenta de J. Martín Alegría, 1857, p. 99; AGN, Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 5, ff. 169f-174f, 9 de febrero de 1609, "Papeles y diligencias fechas sobre dos marquetas de cera de Castilla que aparecieron en la playa de Tonalá".

³² Manuela Cristina García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche/ INAH, 2006, pp. 100-101.

Nueva España, es necesario analizar las corrientes marinas que confluyeron en vía de tránsito.³³ Esas corrientes fueron utilizadas por los navegantes europeos desde el descubrimiento del Nuevo Mundo y les permitieron trazar dos rutas de navegación a través del Atlántico: una para la flota de Nueva España y otra para la de Tierra Firme, que a su vez permitieron enlazar el comercio, la migración de personas y el intercambio cultural entre Europa y América.

El conocimiento de este complejo sistema de corrientes oceánicas permite identificar otros movimientos de masas de agua secundarios que podían afectar la trayectoria del tránsito de embarcaciones a través del océano Atlántico. En este aspecto, me refiero a los remolinos ciclónicos y anticiclónicos que cada año se producen en la sonda de Campeche, y que convergen hacia Veracruz y Tamaulipas.³⁴

Las primeras reglamentaciones para establecer el sistema de flotas datan desde 1561, pero no será sino hasta el año de 1564, cuando se estipuló de manera definitiva que las flotas de Nueva España y Tierra Firme fuesen las dos rutas oficiales de comunicación y defensa del imperio español, las cuales fueron un reflejo de la prosperidad y crisis existentes en la historia de la monarquía.³⁵

³³ Corriente marina: se define como desplazamiento de las masas de agua de mar que se producen por cambios de densidad, a los que se suma el hecho de que en la atmósfera se generan diferentes temperaturas por el calentamiento solar, y se generan los vientos que causan el movimiento del agua superficial del océano. Las corrientes marinas tienen velocidad, sentido y velocidad, y a ciencia cierta son rutas de tránsito para la navegación y el comercio. También definen el clima de ciertas áreas continentales, así como, las características de las especies animales y vegetales que en ellas habitan; Néstor Julio Fraume Restrepo, *Diccionario ambiental*, Bogotá, ECOE, 2007, p. 125.

³⁴ Sobre este tipo de movimiento giratorio y secundario de las masas de agua, debe señalarse que en la Corriente de Lazo, al este del Golfo de México, se forman remolinos anticiclónicos, es decir, producidos a favor por los cambios y choques de masas de agua de diferentes temperaturas y de presiones atmosféricas. Además de éstos, se añaden los remolinos ciclónicos (en contra de las manecillas del reloj) que son casi permanentes en el Golfo de México; el primero en su extremo este, frente a la costa oeste de la península de Florida; el segundo frente a las costas de Texas, abarcando toda la plataforma continental; el tercero, en la bahía de Campeche, y el cuarto al nordeste de la Laguna de Tamiahua, al norte de Veracruz; Margarita Caso et al. (comp.), *Diagnóstico ambiental del Golfo de México*, México, SEMARNAT/ INE/ Instituto de Ecología, vol. 1, p. 94.

³⁵ Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, FCE, 1939, p. 259.

La importancia del puerto de San Juan de Ulúa radica en que no sólo fue la primera puerta marítima en construirse en el golfo de México, también se debe considerar el punto de llegada y salida de manera continua, que con nuevos saberes, mercancías, personas, arte y objetos suntuarios nutrieron al mundo entonces conocido, e inspiró a la cartografía moderna con una serie de mapas, planos y vistas a vuelo de pájaro.³⁶ Además estuvo expuesto al ataque de corsarios de varias naciones, a las inclemencias de fenómenos naturales, sobre todo los manifestados en invierno (época de lluvias) y que provocaron diversos tipos de accidentes navales. A continuación se sintetizan las rutas seguidas por las embarcaciones que entraban al puerto en época de lluvias y de nortes.³⁷

Para la derrota de La Habana al puerto de Veracruz en época de lluvias las embarcaciones salían del cabo de San Antón y navegaban hacia el Oeste cuarta al Sudeste hasta recorrer 60 leguas y quedar a 21°, donde los bajos de los Alacranes quedaban al norte. Después seguían al Sudoeste, teniendo cuidado de Triángulos, tres isletas de arenas bajas ubicadas a las 68 leguas en demanda de las Sierras de San Martín o de Roca Partida, hasta el Noroeste cuarta del Oeste, donde se divisa la Punta de Antón Lizardo y queda a 16 leguas del puerto de San Juan de Ulúa. Tras esto seguían los buques hasta 19½ grados al Oessudeste, donde se reconocía la Punta de la Villa Rica. Luego iban entre los arrecifes de Las Cabezas hasta resguardarse en la isleta Blanca y recorrer toda la línea de costa hasta el fondeadero de la banda norte del puerto de San Juan de Ulúa.

Por otra parte, la derrota en época de nortes iniciaba con la partida de cabo de San Antón para navegar al Oesnoroste hasta una altura de 24° grados al norte, quedando al sur, Alacranes, Negrillos y Arenas, por ser zonas peligrosas por los bajos, cayos y arrecifes que accidentaban a las embarcaciones. Después continuaban al Oeste hasta recorrer 40 leguas en demanda de la tierra, para evitar que el norte les desviara de su rumbo. Si la navegación había sido a su favor, los buques reconocían la isla de Lobos y se dirigían al Sudsudeste hasta pasar por unos arrecifes ubicados sobre el río Tuxpan, a la al-

tura de 22° menos ¼, desde donde se podía avistar la cordillera de las sierras de Tuxpan.³⁸

Seguían al Sur hasta 21°, donde podían reconocer el río de San Pedro y San Pablo, y desde ahí navegaban al Sudsudeste hasta los Llanos de Almería, a 20° de altura. Luego continuaban al Sur hasta la costa de Torre Blanca, que está a 20°, y seguían al Sur a 19° hasta reconocer la punta de Villa Rica. Continuaban al Sudsudeste hasta avistar la fortaleza de San Juan de Ulúa que estaba dispuesta en La Gallega y pasaban al Oeste, hasta ver a lo lejos la casa de Buitrón El Mozo y el Monte de Carneros, evitando a toda costa izar el velamen cuando pasasen por la canal del Norte, por ser muy angosta y provocar el encallamiento de las embarcaciones.

En caso de no pasar oportunamente por ese canal, podían hacerlo con ayuda de la brisa a través del canal Gallega, rodeando la isla en que se encontraba dispuesta la fortaleza de San Juan de Ulúa por el Este y así resguardarse del norte en la isla de Gavias. Por último, cuando llegaban a la fortaleza, y en caso de no haber en el puerto más embarcaciones, dejaban caer de popa un ancla, mientras por la proa soltaban cables para agarrarse a las argollas de la muralla.

Los desastres no son naturales

En los dos accidentes navales que se analizarán en el presente estudio no sólo se debe tomar en cuenta la derrota y pericia del hombre para navegar las aguas y arrecifes que circundaban la entrada al puerto de San Juan de Ulúa, sino también cómo se manifestaba la naturaleza de manera extraordinaria durante la travesía.

Por *fenómeno natural* se entiende toda manifestación de la naturaleza como resultado de su funcionamiento, y pueden ser de dos tipos: los que suceden con cierta regularidad —lluvias de todo el año, crecida de ríos, vientos— y los que ocurren de manera espontánea —sismos, tormentas y erupciones volcánicas—.³⁹ En el caso de los

³⁸ Se debe de llamar la atención que estas maniobras solían hacerlas cuando el norte no les permitía tomar la altura a la que se encontraban las embarcaciones por la fuerza de los vientos.

³⁹ Andrew Maskrey y Gilberto Romero, "Como entender los desastres naturales", en *Los desastres no son naturales*, México, La Red, 1993, p. 8.

³⁶ Veracruz: *Primer puerto del continente*, México, Gobierno del Estado de Veracruz-Llave/ Fundación ICA, 1999.

³⁷ Derrota reconstruida a partir de la propuesta por Baltasar Vellerino de Villalobos, *op. cit.*, ff. 15f-18v.

de frecuencia extraordinaria —tema de estudio de este artículo—, han sido predecibles en función del grado de conocimiento que el hombre ha tenido de su entorno y de las tecnologías utilizadas para su mejor comprensión.

Debemos considerar que si un fenómeno natural extraordinario se torna catastrófico, modifica el orden de la sociedad mediante la emergencia de un “desastre social”, un evento particular en el cual una comunidad ve alterado su funcionamiento normal con pérdidas de vidas y daños de magnitud variable en sus propiedades y servicios, lo cual impide el cumplimiento de sus actividades cotidianas.⁴⁰ En esta perspectiva, la sociedad puede volverse vulnerable cuando uno o más fenómenos naturales extraordinarios ponen en riesgo y desencadenan diversas situaciones de peligro, como inundaciones, crisis agrícolas, hambre o epidemias.

Sin embargo, un fenómeno natural extraordinario, como una tormenta, un huracán o un norte, no es un agente activo que provoque una situación de desastre, sino que funge como otro detonador para su manifestación.

El desastre social en épocas antiguas en la historia de México conllevaba el rompimiento de la estructura social y la destrucción de las infraestructuras más inmediatas al evento: llámense edificios, sistemas de comunicación, sistemas de drenaje y agua, puertos. La investigación sobre fenómenos naturales extraordinarios durante el virreinato está por hacerse, lo cual en gran parte se debe a una falta de datación habitual en su tiempo; sin embargo, a través de estudios multidisciplinarios, así como de recopilaciones documentales e inferencias analíticas, se puede construir de manera paulatina.⁴¹

⁴⁰ Gustavo Wilches-Chaux, “La vulnerabilidad global”, en *Los desastres no son naturales*, México, La Red, 1993, p. 14.

⁴¹ Conviene revisar el material bibliográfico que ha generado a lo largo de las últimas dos décadas La Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (La Red): [<http://www.la-red.org/>], consultado el 13 de noviembre de 2014. Este sistema ha configurado nuevas formas de estudio en la gestión del riesgo y la prevención de desastres, organizando seminarios, talleres, editando publicaciones e instrumentos de análisis y de intervención, tanto para épocas muy remotas como para la historia inmediata. Su postulado acerca de que “los desastres no son naturales” ha permitido a esta investigación centrarse en proponer una nueva ontología del desastre social en la época novohispana, a partir de los aportes de la historia, la antropología y la sociología, entre otras disciplinas.

La manifestación de un desastre social implica necesariamente la afluencia de varios elementos, en tanto aquél es el resultado del encuentro entre una amenaza determinada y una población en condiciones de riesgo.⁴² Por ejemplo, una tormenta cerca de una ciudad portuaria puede volverse catastrófica si la sociedad afectada no contase con una eficaz capacidad de recuperación ante el siniestro.

A partir de referencias históricas disponibles es posible determinar que los fenómenos naturales predominantes en Veracruz, durante el siglo XVI, fueron las tormentas, huracanes, tempestades y nortes; pero también, y en menor medida, los derivados de la actividad humana como los incendios, guerras y colisiones provocados por errores y la falta de capacidad de maniobra en el puerto.

En la Nueva España lo que se entendía por navegación implicaba el conocimiento profundo del comportamiento de fenómenos naturales habituales y extraordinarios, así como las rutas que debían seguir las embarcaciones que viajaban entre España y las Indias.

Fenómenos naturales y accidentes navales en San Juan de Ulúa (1519-1597)

A continuación se presenta un cuadro de los accidentes navales acaecidos en las cercanías de San Juan de Ulúa entre 1519 y 1597, periodo considerado como la primera época de ese puerto novohispano. Se expondrá a detalle la época de año, el lugar y tipo de accidente naval experimentado, el número de buques perdidos, así como la ocurrencia de fenómenos naturales recurrentes y extraordinarios que derivaron en desastre social.

El archivo de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH tiene registrados 62 accidentes navales para Veracruz en el periodo de referencia, y destacan en los siguientes sitios: al norte del puerto en los ríos Pánuco y Tuxpan, punta de Villa Rica y río de Veracruz; a la entrada del puerto de Veracruz: canal del Norte, fortaleza de San Juan de Ulúa, isla de Sacrificios, canal Gallega e isla

⁴² Virginia García Acosta, “Una visita al pasado. Huracanes y/o desastres en Yucatán”, en *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, vol. 17, núm. 223, 2002, p. 3.

Accidentes navales en la Provincia de Veracruz (1519-1597)

<i>Año</i>	<i>Lugar</i>	<i>Núm. de buques</i>	<i>FNR</i>	<i>FNE</i>	<i>Accidente naval</i>
1519	Villa Rica	9	–	–	Varamiento
1519	Río Pánuco	1	–	–	Naufragio
1525	Puerto de San Juan de Ulúa	1	–	Huracán	Naufragio
1534	Provincia de Pánuco	1	–	–	Varamiento
1535 (ELL)	Puerto de San Juan de Ulúa	1	–	–	Naufragio
1545	Arrecifes de San Juan de Ulúa	1	–	–	Naufragio
1552 (EN)	Provincia de Pánuco	–	Crecida de ríos	Tempestad	–
	Villa Rica Costa de San Juan de Ulúa Puerto de San Juan de Ulúa	No identificado	Crecida de ríos	Huracán Tormenta	–
1555 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	2	–	–	Naufragio
1558 (ELL)	Río Alvarado	2	–	Tempestad	Naufragio
1565	Costa de Coatzacoalcos	1	–	Norte	Naufragio
1566 (EN)	Costa de Coatzacoalcos	1	–	–	Naufragio
1566 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	1	–	Norte	Naufragio
1567 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	3	–	Norte	Naufragio
1568 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	1	–	Tormenta Batalla	Incendio
1571 (EN)	Costa de Coatzacoalcos	4	–	Tormenta	Naufragio
1574	Costa de Coatzacoalcos	4	–	Tormenta	Naufragio
1580 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	1	–	Norte	Varamiento
1582 (EN)	Bahía de San Juan de Ulúa	2	–	–	Naufragio
1584 (EN)	Las Cabezas	4	–	Norte	Varamiento
1588 (EN)	Escollos de la bocana del puerto de San Juan de Ulúa	1	–	Norte	Varamiento
1590 (EN)	Canal Gallega Las Cabezas Pan de Mizapa Puerto de San Juan de Ulúa Río Cañas Río Veracruz Sierras de San Martín	17	–	Norte	Colisión Varamiento Zozobra
1595 (EN)	Costa de Coatzacoalcos	1	–	–	Naufragio (provocado)
1597 (EN)	Puerto de San Juan de Ulúa	3	–	Huracán	Colisión Zozobra
Total		62			

ELL (época de lluvias); EN (época de nortes); FNR (fenómeno natural recurrente) FNE (fenómeno natural extraordinario). Elaboración propia.

de Gavias; al sur del puerto: Roca Partida, río de Cañas, sierras de San Martín, Barra de Mizapa, río de Alvarado, costa de Coatzacoalcos, playa de Tonalá y Aguascalcos.

De ellos, el 70% el clima fue uno de los factores que incentivaron la manifestación de algún tipo de accidente naval y, por ende, desastres sociales de ligeros a notables. El restante 30% representa la interacción del hombre y la disposición natural del fondo marino en el puerto. Dado que la investigación se encuentra en proceso, sería muy aventurado dar cifras más precisas sobre los tipos de accidentes navales en el siglo XVI; sin embargo, se describirán sólo dos que a mi parecer, y hasta el momento, permiten interpretar los indicios históricos a fin de comprender la diferencia entre fenómeno natural extraordinario y accidente naval en el puerto de San Juan de Ulúa. En la literatura sobre el tema se mencionan los siguientes tipos de accidente naval:



Figura 5. Norte del puerto de San Juan de Ulúa.



Figura 6. Entrada del puerto de San Juan de Ulúa.



Figura 7. Sur del puerto de San Juan de Ulúa.

- a) Varamiento.⁴³ Maniobra en que un buque llega con su quilla al fondo del mar por no haber suficiente agua para flotar. Es sinónimo de embarrancar, embicar, encallar, enfangarse, clavarse y zabordar.
- b) Colisión.⁴⁴ Maniobra en que un buque choca sobre la costa o bajo ella, o bien sobre otra embarcación.
- c) Hundimiento. Maniobra en que una embarcación queda sumergida en el mar y se pierde.
- d) Zozobra.⁴⁵ Maniobra en que una embarcación se inclina y tumba con la fuerza del viento, hasta que se vuelca y le entra el agua, ocasionando que se vaya a pique.

⁴³ Varar. Timoteo O'Scanlan, *op. cit.*, pp. 544-545.

⁴⁴ Embestir. *Ibidem*, p. 232.

⁴⁵ Zozobrar. *Ibidem*, p. 568.

El huracán de 1552

En agosto de 1552 la presencia de vientos fuertes y tempestad en la provincia de Pánuco provocó descalabros considerables, entre ellos el derrumbe de varias construcciones donde murieron personas y ganado, además de que se destruyeron las labranzas y sementeras. Luego las variaciones climatológicas fueron en aumento, pues el viento norte se convirtió en impetuoso y huracanado cuando llegó a las costas de la Villa Rica y San Juan de Ulúa, el 1 de septiembre.⁴⁶ En esa sede portuaria los árboles fueron arrancados de cuajo y los aguaceros hicieron que el nivel del río de Veracruz (ahora río de La Antigua) creciera de manera considerable, al grado de desbordarlo e inundar con fuerza a la urbe: no sólo anegó calles y plazas, sino que arrastró casas y bodegas que resguardaban mercaderías de los navíos anclados en la bahía de San Juan de Ulúa.⁴⁷

Las embarcaciones ancladas en el puerto fueron despedazadas por completo.⁴⁸ La fuerza del viento fue tal, que la campana de dos quintales dispuesta en la espadaña de la iglesia de la vicaría de La Gallega fue hallada a

⁴⁶ Virginia García Acosta *et al.*, *Desastres agrícolas en México, t. I. Catálogo histórico. Época prehispánica y colonial (958–1822)*, México, FCE/CIESAS, 2003, pp. 107-109.

⁴⁷ AGI, Patronato Real, 181, Ramo 25, 1552, “Traslado de un memorial sobre los estragos acaecidos en el puerto y provincia de San Juan de Ulúa por una tormenta y huracán en septiembre de 1552”. Me remitiré a los testimonios recopilados en este memorial, mientras otros indicios históricos no demuestren lo contrario.

⁴⁸ Entre los buques perdidos estaban los once navíos de la flota de la Nueva España que habían entrado al puerto el 1 de septiembre, y aunque se previnieron con hasta ocho cables y sus anclas al muro de las argollas, el viento los arrastró y destruyó por completo. Entre éstos, estaba un navío del rey de 200 toneladas que estando cargando las mercaderías para hacer el tornaviaje a los reinos de Castilla fue destrozado hasta su quilla y la nao de Juan Pérez de Larrauri, que cayó en seco con sus siete amarras. Por su parte, las dos barcas de Tabasco fueron arrojadas en pedazos hacia la costa, perdiéndose su cargamento de cacao en las aguas, así como el navío de Yucatán, que traía vino, fue arrojado sobre la arena de La Gallega. Las barcas que servían para el cargo y descargo de mercaderías y que se encontraban surtas detrás del abrigo de la isla, volaron por encima de la Torre vieja, “como si se tratasen de plumas sobre el agua”. Otras dos barcas, que estaban en un ancón de piedra dentro de la isla, fueron quebradas y sus mástiles fueron lanzados “cual si fuesen lanzas por el aire”. Finalmente, una barca cargada de hierro que estaba siendo carenada por haberse dañado cuando intentó entrar en el puerto en conserva de la mencionada flota, voló por encima de las piedras de la torre vieja y desparramó su carga en seco.

una legua de distancia, en el cieno de la playa y con el badajo quebrado. Por los aires también volaba piedra de las calzadas de la banda este de La Gallega, que destruían a su paso las casas donde se realizaba el descargo de mercaderías de las embarcaciones, y descalabraban a quienes trataban de resguardarse al centro de la isla.

El fenómeno natural extraordinario del 2 de septiembre fue un huracán desecho.⁴⁹ Como medida inmediata al desastre, todos los moradores se trasladaron a los médanos y montes aledaños a la ermita franciscana de Santiago, antes de que las casas de adobes y tapias restantes fuesen llevadas por la corriente del río. Las calles se anegaron y flotaba una cantidad considerable de pipas de vino, barriles, botijas de aceite y vinagre, así como cajas de mercaderías pertenecientes a los navíos anclados en el puerto. La mayoría de los inmuebles de las corporaciones civiles y religiosas sufrieron saqueos y robos.

Fue tal el estruendo del cielo que se llegó a oír en el puerto de San Juan de Ulúa a quienes decían que “parecía como si ángeles malos se hubiesen quedado en el aire”. El alcalde mayor y un vecino, empeñados en rescatar a las personas que se encontraban atrapadas en las viviendas y atarazanas que seguían en pie en La Gallega, fueron en su auxilio en una chata y con cuerdas para sujetarse con fuerza.⁵⁰ Oyeron cómo las casas de piedra y paja se desquebrajaban mientras sus habitantes morían con gran gritería en su interior. Del mismo modo, vieron cómo grandes fragmentos de árboles y palos de pino y de encino que pertenecían al maderamen de las embarcaciones ancladas en el puerto recorrían el afluente del río tierra arriba. De esta acción se logró rescatar a cerca de veinte personas.

Una vez que la corriente cesó la furia de sus olas y amainaba el caudal de agua, la ciudad y puerto de San Juan de Ulúa quedaron ensolvados de arena y lama por cerca de dos leguas tierra adentro, mientras la gran mayoría de sus edificios fueron derruidos hasta el suelo. Los efectos del huracán en la ciudad y puerto de San Juan de

⁴⁹ [Tiempo] *norte desecho*: viento en extremo fuerte que proviene del rumbo norte de la América septentrional y más señaladamente en el Seno mejicano; Timoteo O’Scanlan, *op. cit.*, p. 218.

⁵⁰ Atarazana: establecimiento militar en que se construyen, reparan y conservan las embarcaciones, y donde se guardan los pertrechos y géneros necesarios para equiparlas; *Diccionario de la lengua española de la Real Academia Española*, en línea [<http://lema.rae.es/drae/?val=atarazana>], consultado el 13 de noviembre de 2014.

Ulúa se extendieron a lo largo del territorio costero del seno mexicano, pues sus efectos llegaron hasta la provincia de Yucatán e incluso tierra adentro a las ciudades de México, Puebla de los Ángeles, Tlaxcala e Hidalgo.⁵¹

El norte de 1590

En agosto de 1590 zarparon los 111 buques que conformaban la flota de la Nueva España, gobernada por el general Antonio Navarro de Prado. Según información de la época, meses antes se había intentado preparar su salida y se demoró hasta cinco meses después, debido a la difícil elección de los navíos capitana y almiranta para resguardar al convoy, pues pocas embarcaciones —de las que se encontraban ancladas en los puertos de Cádiz y Bonanza— cumplían con las condiciones necesarias para efectuar la travesía por el Atlántico. Aunado a lo anterior, una crisis agrícola en España dificultó el abastecimiento de alimentos y mercaderías que cada buque debía embarcar en sus bodegas, y encareció uno de los bastimentos indispensables para el viaje: el bizcocho.⁵²

Es posible que el elevado número de bajeles estuviese determinado por el hecho de que la gran mayoría eran pequeños y ligeros, pues no superaban las 400 toneladas de porte y carecían de suficiente armamento. Ya desde su salida el convoy tuvo problemas en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, cuando se perdió la nao vizcaína San Nicolás, con 216 quintales de azogue, así como 84 oficiales y marinería.⁵³

Del número total arriba referido, 52 embarcaciones tuvieron como destino el puerto de San Juan de Ulúa y cuatro más el de Campeche.⁵⁴ Para esa parte del trayecto

⁵¹ Virginia García Acosta, *op. cit.*, 2002, p. 9.

⁵² En julio de 1590 el factor Francisco Duarte se quejó de que tuvo que financiar, de la plata del rey, el pago de trigo a importadores extranjeros ante la mala cosecha en Andalucía entre 1588 y 1589; Huguette y Pierre Chaunu, “1590 Aller”, en *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, Paris, Librairie Armand Colin, 1955, t. III. s/p, nota 19.

⁵³ AGI, Contratación, 1090, núm. 3, 1590, “Registro de ida de la nao San Nicolás de 500 toneladas, maestre Pedro de Allo, que salió en conserva de la Flota de Nueva España al mando del general Antonio Navarro de Prado”, consultado en línea el 13 de noviembre de 2014.

⁵⁴ Las 55 embarcaciones restantes se dirigen a los destinos siguientes: 24 para La Habana/Santo Domingo, cuatro para Honduras, siete para Tierra Firme, cuatro para las islas de Barlovento (tres a Margarita y uno a Yaguana) y 16 más sin destino definido; Huguette y Pierre Chaunu, *op. cit.*

los indicios históricos resguardados en el AGN y el AGI aportan datos sustanciosos sobre la travesía poco afortunada de 16 embarcaciones, además de un batel con destino a San Juan de Ulúa.

Flota de la Nueva España de 1590					
	Navío	Tipo de buque	Tonelaje (tons.)	Lugar de pérdida	Accidente naval
1	<i>La Trinidad</i>	nao vizcaína	208	Pan de Mizapa	Varamiento
2	<i>Santa Ana y Santa Catalina</i>	nao vizcaína	120	Las Cabezas	
3	<i>Nuestra Señora del Socorro</i>	nao vizcaína	220	Canal Gallega	
4	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	nao portuguesa	130	Puerto San Juan de Ulúa	Colisión
5	<i>San Juan Bautista</i>	saetia	400	Aguilulcos	Hundimiento
6	<i>La Piedad</i>	nao portuguesa	180	Río de Veracruz	
7	<i>Nuestra Señora de la Gracia</i>	nao	300	Sierras de San Martín	
8	No se menciona (maestre Gregorio Gentil)	nao	300	Río de Cañas	
9	No se menciona (maestre Pedro de Iriarte)	nao	—	Puerto San Juan de Ulúa	
10	Patache del <i>San Nicolás</i> (dueño Pedro de Allo)	patache	30-40	Sierras de San Martín	
11	<i>Santa Catalina</i>	nao	200	Puerto San Juan de Ulúa	
12	<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	nao	180	Se desconoce	
13	<i>Nuestra Señora de la Victoria</i> (1) (dueño Juan de Chagoya)	nao vizcaína	110	Se desconoce	
14	<i>Nuestra Señora de la Victoria</i> (2) (dueños los Ome)	nao	350	Se desconoce	
15	No se menciona (maestre Duarte de Quirós)	nao	300	Se desconoce	
16	No se menciona (dueño Baltasar Núñez)	nao	—	Se desconoce	
17	Batel de la <i>Santa Catalina</i>	batel	—	Puerto San Juan de Ulúa	Zozobra

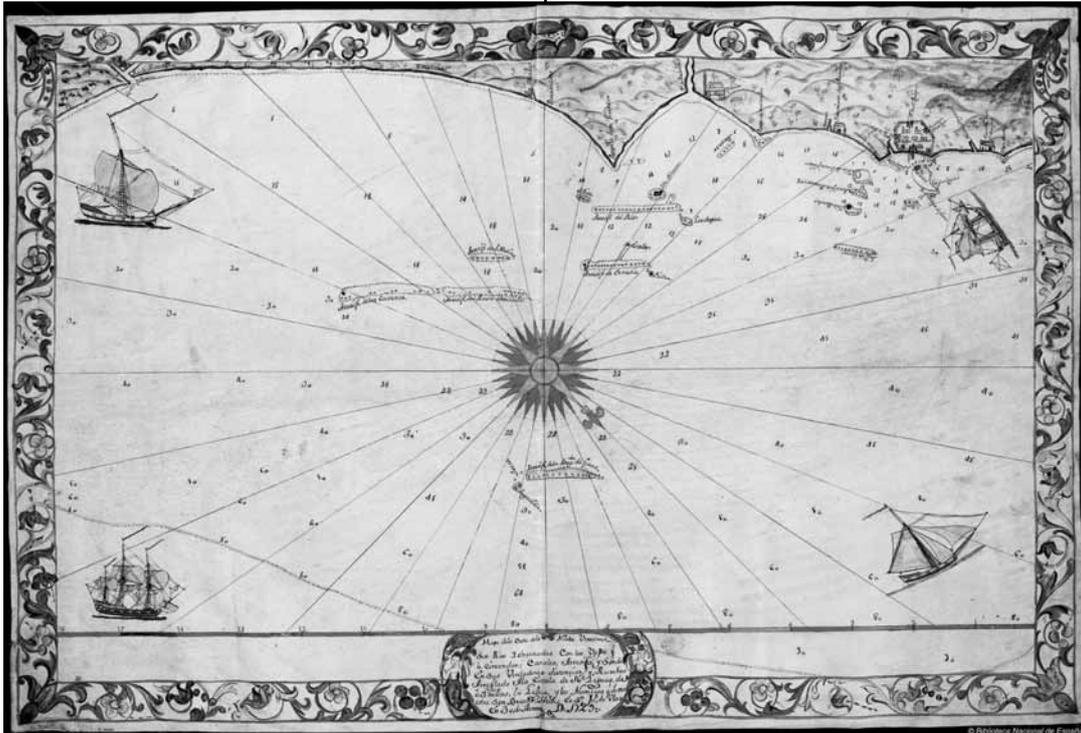


Figura 8. Mapa de la costa de la Nueva Veracruz, sus ríos y ensenadas con los bajos que la circundan. 1729. Biblioteca Nacional de España.

Las primeras embarcaciones que lograron avistar la punta de Villa Rica lo hicieron el 1 de noviembre de 1590, postergándose la llegada de las últimas a la fortaleza de San Juan de Ulúa hasta el 8 de noviembre. Sin embargo, el día de Todos Santos hubo un norte sobre la Villa Rica que provocó la pérdida de 17 embarcaciones entre el puerto de San Juan de Ulúa y Tabasco. Después de avistar la isla de Lobos, es probable que la nao de los Ome, al tratar de evitar un accidente naval en los arrecifes situados a tres leguas de la salida del río de Tuxpan hacia el mar, se haya perdido en sus cercanías debido a la fuerza de los vientos y la furia del mar.

Las otras 16 embarcaciones continuaron la travesía después de avistar la punta de la Villa Rica. Sin embargo, la fuerza del fenómeno natural provocó que cuatro naos se perdiesen antes de llegar al puerto de Veracruz: la de Juan de Chagoya, la *Nuestra Señora de la Candelaria*, la que venía al mando del maestre Duarte de Quirós y la de Baltasar Núñez. Es posible que las doce embarcaciones restantes, tras avistar la entrada al puerto de Veracruz, experimentasen mayores complicaciones por un norte, pues ocho de ellas se desviaron más allá de la entrada al puerto hacia el Sur y sólo una pudo

navegar en contra del viento.⁵⁵ La nao *La Piedad* se perdió cuando trataba de hallar costa al norte del puerto de San Juan de Ulúa, sobre el río La Veracruz, y la nao *Santa Ana* y *Santa Catalina* se perdió al sur, sobre Las Cabezas.

Por su parte, la nao *Nuestra Señora de Gracia*, el patache de Pedro de Allo y la nao a cargo del maestre Gregorio Gentil, se perdieron junto a las sierras de San Martín. La nao *Trinidad* se extravió sobre Pan de Miza pa y la saetía *San Juan Bautista* en la costa de Agualulcos.

Al parecer sólo cuatro embarcaciones trataron de entrar al puerto de Veracruz para amarrarse detrás de las embarcaciones ya enganchadas a las argollas de la fortaleza de San Juan de Ulúa.

La primera de ellas, *Nuestra Señora del Socorro*, probablemente se perdió entre la isla Verde e isla de Gavias, precisamente cuando vino de noche por La Gallega.

⁵⁵ En ocasiones, los nortes en el Golfo de México mandaban las embarcaciones a varar hasta las costas de Tabasco; Roberto Junco, "La ruta de Veracruz a La Habana en la época colonial", en Vera Moya Sordo (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, México, INAH, 2012, p. 106.

Seguida de ésta, la *Santa Catalina* y la nao al mando del maestre Pedro de Iriarte, mientras trataban de anclarse y engancharse de la fortaleza, se perdieron por falta de buenos amarres tras echar sus anclas en el puerto.⁵⁶ Sin embargo, algunos tripulantes de la *Santa Catalina* escaparon en un batel, hasta que éste también se accidentó en el puerto. Por último, se tiene el caso de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, que si bien se encontraba anclada en el puerto, no pudo evitar un siniestro por motivos antrópicos. Es decir, fue embestida por la nao *Nuestra Señora de la Consolación*, que por tener los vientos contrarios sobre sí misma y poco espacio para maniobrar a su favor, ante la ocupación de casi todo el puerto de San Juan de Ulúa por las embarcaciones que habían arribado antes, no pudo evitar echarla al fondo del mar.⁵⁷

Conclusiones

Se ha visto que, en la travesía de las embarcaciones españolas hacia el puerto de San Juan de Ulúa, los fenómenos naturales extraordinarios fueron una fuerza coadyuvante para la emergencia de un desastre social. En este caso, un huracán en 1552 y un norte en 1590 provocaron que la marinería tomara medidas necesarias para evitar la pérdida total de los buques en mar abierto y llevar a buen puerto las mercancías y el azogue del rey, entre otros productos que beneficiarían al comercio y la minería en la América española.

Aunado a esto, cabe destacar el interés particular de los comerciantes en ambos lados del Atlántico por bene-

⁵⁶ En la fortaleza de San Juan de Ulúa las naos se amarraban, para su abrigo y defensa, cuando los vientos soplaban en sentido contrario a ella, y también para guardarse de los nortes de invierno que asediaban a los arrecifes aledaños a las islas de Sacrificios, de Pájaros, Verde y de Gavias y al canal de La Gallega. La disposición natural del llamado río de Veracruz, como en ocasiones se le conocía a la entrada del puerto de San Juan de Ulúa, por ser pequeña, baja y dificultosa impedía entrar o salir a las embarcaciones de tonelaje considerable, por lo cual era preciso que navíos pequeños y barcas hiciesen la carga y descarga de las mercaderías; Baltasar Vellerino de Villalobos, *op. cit.*, ff. 99v-100f.

⁵⁷ AHN, Diversos-Colecciones, 39, núm. 18, ca. 1590, "Pleito seguido por el capitán Garcí Pérez de Cáceres, dueño de la nao *Nuestra Señora de la Concepción* en contra de Sanctörin de Bengoechea, dueño de la nao *Nuestra Señora de la Consolación* por los daños que causó a su embarcación cuando estuvo anclada en el puerto de San Juan de Ulúa", consultado en línea el 13 de noviembre de 2014.

ficiarse de la compra-venta de diversas mercaderías en las flotas de la Nueva España entre 1552 y 1590. Durante el registro de la carga de las embarcaciones en Sevilla, destacan los ricos cargamentos de los azogues del rey, así como libros de iglesia, aceite, vino, ceras, telas, ropajes y muebles de diversas calidades y lujos, libros de música para la iglesia catedral de México, esclavos, plata acuñada en reales, acero, resmas de papel blanco y brebajes diversos. Sin embargo, la Universidad de Mercaderes de la Nueva España y otras corporaciones hispanoamericanas, mermaron sus arcas al no ver llegar con éxito a las embarcaciones al puerto de San Juan de Ulúa.

No debe quitarse el dedo del renglón de que la mayoría de accidentes navales acaecidos en San Juan de Ulúa en el siglo XVI fueron provocados por "la furia de Neptuno" y de los vientos. En estos dos ejemplos puede corroborarse que el hombre y el lecho marino fueron, en menor proporción, factores que provocaron el infortunio de las embarcaciones, ancladas o por anclarse en el puerto.

A partir de una investigación interdisciplinaria en la Subdirección de Arqueología Subacuática, con la participación de biólogos, arqueólogos y oceanógrafos, el puerto de San Juan de Ulúa se ve más allá de la lírica de Bernardo de Balbuena, como "un mundo que entra y otro que sale", pues podrá apreciarse como el sitio geográfico predilecto por los indicios que arroja a la vista a los historiadores y arqueólogos que reconstruyen el pasado naval de los pecios diseminados a lo largo de las costas del golfo de México.⁵⁸

Estas han sido algunas ideas generales de una investigación todavía por hacerse, pues la información recabada a partir de unas cuantas huellas de archivo, cartografía de la época y bibliografía complementaria, tanto en México como en el extranjero, me han permitido entender cómo se manifestaban los fenómenos naturales, las corrientes marinas, los cálculos náuticos y, en sí, toda medida preventiva por parte del perito en el mar, para resolver los inconvenientes y peligros de su travesía y evitar un desastre social.

⁵⁸ Bernardo de Balbuena, *Grandeza mexicana*, México, Imprenta de Melchor Ocharte, 1604.