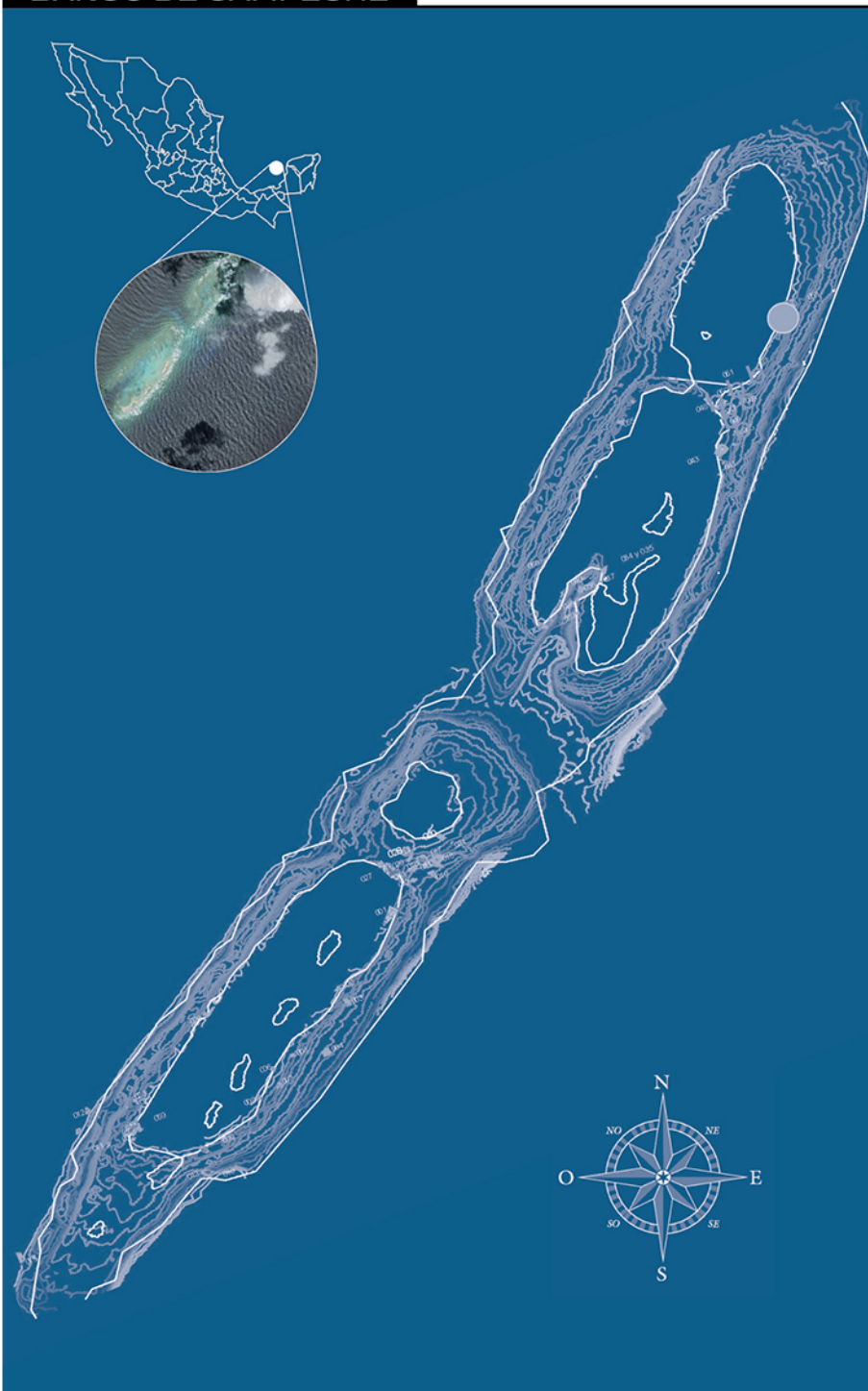


**ACCIDENTE
MARÍTIMO
EN CAYO
TRIÁNGULOS**
¿LOS ÚLTIMOS MOMENTOS
DE UN NAVÍO DE TIEMPOS
DE LA CONQUISTA?
VERA MOYA SORDO

SERIE MONOGRÁFICA • SAS • INAH
CUADERNOS DE ARQUEOLOGÍA DE SITIOS SUBACUÁTICOS
Y MARÍTIMOS DE MÉXICO. • AÑO I • NÚMERO I



ACCIDENTE MARÍTIMO EN CAYO TRIÁNGULOS:

¿LOS ÚLTIMOS MOMENTOS DE UN NAVÍO DE TIEMPOS DE LA CONQUISTA?

VERA MOYA SORDO

RESTOS DEL SIGLO XVI EN UN CEMENTERIO DE BARCOS

Los primeros exploradores europeos que con sus navíos buscaron bordear la plataforma continental, cuyo trazo imita el contorno suroeste de la península de Yucatán —en lo que hoy se

conoce como Banco de Campeche, Golfo de México—, se encontraron con la dificultad de navegar en aguas poco profundas. Como para una buena travesía había que mantener las quillas de los barcos a distancia del fondo marino, descubrieron que ello solo era posible alejándose del litoral, hacia el interior del Golfo, cuando tras avanzar progresivamente por un talud que va de 9 a 50-75 brazas,¹ en aproximadamente 15 km de distancia, se perdía la vista de la costa.

Para entonces, con la popa cortando el espejo del mar, daba comienzo una aventura para muchos navegantes todavía desconocida. Cada vez más cerca de los límites exteriores de la plataforma (en el llamado Escarpe de Campeche), con buen clima, desde la distancia se podían avistar, como puntos concretos en la retina, los trazos sinuosos de bancos, cayos y arrecifes. Barreras intermitentes de sur a norte que parecen advertir que, de seguir adelante, uno puede hallarse de súbito en la zona más insondable del Golfo, la Fosa de Sigsbee, cuyo abismo hasta ahora conocido cae hasta los 4,384 metros de profundidad.

Dispersos por este promontorio natural, reposan cadáveres de viejos bajeles y otros más recientes, yacimientos formados a lo largo de siglos de historia de la navegación en la región que comenzó en el temprano siglo xvi. Este cementerio de naufragios resulta de la composición de los relieves geológicos que, a la vez que atraen a los que buscan referencias geográficas durante su navegación, los obliga a adentrarse en zonas de alta tracción, donde confluyen fuertes corrientes y asechan escollos y bajos de arena. El infortunio podía llegar acompañado de una tormenta, huracán o norte enemigo, por no poseer una carta náutica adecuada, por un cálculo desacertado, exceso de confianza o bien, por falta de pericia del piloto. Avistadas

¹ Una braza equivale a 1.8 metros.

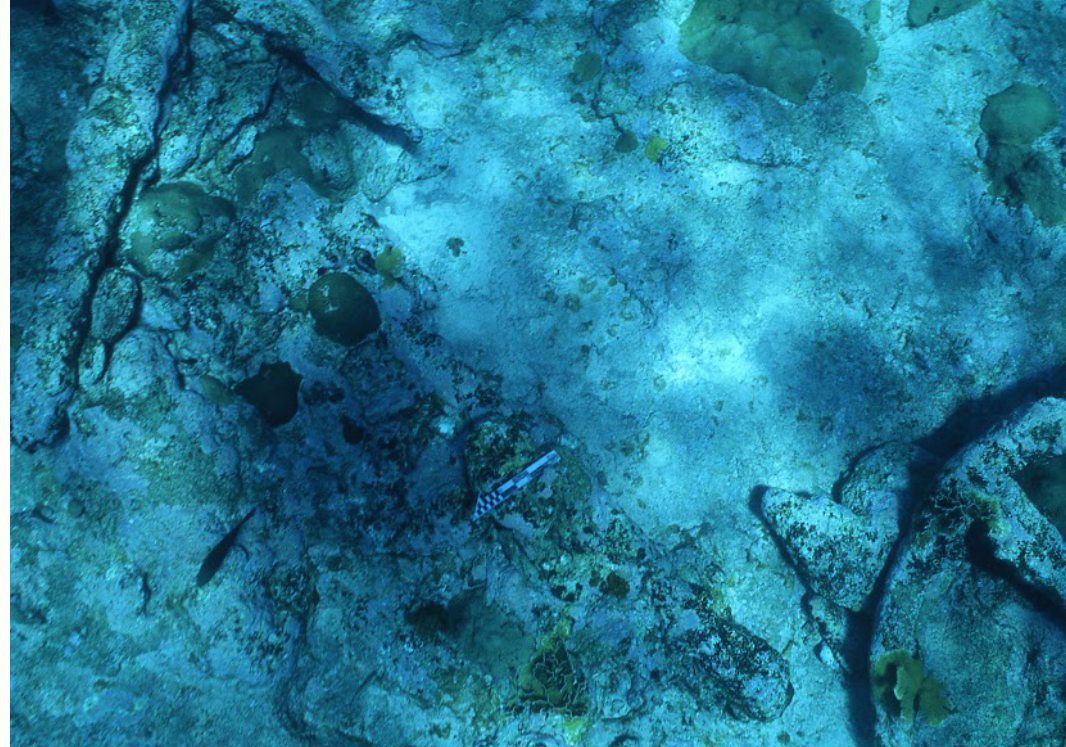
tardíamente, los barcos tenían que hacer un gran esfuerzo para esquivar estas trampas naturales y el peligro de quedar atrapados en su red de corales y arena, con el mar entero abierto ante los fragmentados maderos de sus cascos.

Los accidentes navales parecen haber sido particularmente numerosos en los cayos conocidos como Triángulos (Sur, Este y Oeste): una triada de arenales emergentes circundados a unos kilómetros al sur por los bajos Obispos, al sureste por Cayo Arcas, al este por Banco Nuevo y Banco Pera, y otro tanto al noreste por Cayo Arenas. Aquí, restos de barcos que ya no existen, de diversas épocas y orígenes, comparten rasgos indicativos del intento de sus tripulaciones por evitar un final fatal. Entre ellos, un contexto en particular es evidencia del paso de uno de los primeros navíos españoles por la zona.

UN HALLAZGO FORTUITO

Fue descubierto de manera accidentada en 1998, cuando se realizaba una búsqueda con tecnología geofísica (magnetómetro y sonar) de vestigios de naufragios en los alrededores de los cayos Sur y Este, como parte de un inventario de patrimonio cultural sumergido en el Golfo de México (véase Luna Erreguerena, 1999). Bajas profundidades, vigorosas corrientes y cambios de mareas dificultaron el trabajo de los investigadores, sobre todo en la cara sureste del conjunto, donde el oleaje golpea incesantemente casi de manera perpendicular. Ello provocó que la embarcación de rastreo estuviese en peligro de volcarse o chocar en su cordillera, e impidió acercarse a los canales que anidan al interior de los cayos cuando la marea es alta, así como en el más ancho y hondo que los separa.

Justo en esta zona de mayor riesgo, al bucear a lo largo de la pared para ubicar los objetos que generaban las anomalías magnéticas, se detectó una gran concentración de artefactos de entre los siglos XVI-XVIII pertenecientes a diferentes accidentes navales. Al registrarlos mediante dibujo, foto y video, también se observaron huellas de saqueo y hasta del uso de explosivos con la intención de liberar aquellos que quedaron atrapados o concrecionados en el coral. Cerca de la punta noreste del Cayo Este, entre los 2 y 3 metros de profundidad, se hallaron los vestigios más antiguos. Sus características y distribución hacen pensar que fueron parte de un navío que combatió para evitar encallar ahí mismo o estrellarse al interior del islote, quizás en el punto en que la señal de la anomalía se volvía más intensa y donde no se pudo verificar debido a las condiciones adversas.



ARRIBA: Dos fragmentos de ancla. **ABAJO:** Verso y dos bombardetas
Fotografía: Arturo González, Archivo de la SAS-INAH

EMBLEMAS DE ESPERANZA Y DE GUERRA

Ningún otro sitio en el área se sumerge tanto en el pasado como este. Atrás quedaron los remolinos de la estela de la embarcación, quizás en su último viaje, y algunas de sus pertenencias yacen herrumbreadas y concrecionadas por la sal, en silenciosos restos arqueológicos. En una superficie de unos 40 x 20 metros, se encuentran cinco anclas, seis piezas de artillería (dos cañones del tipo *bombarda* y cuatro *versos*), siete cámaras de carga y una bala de cañón, todos ellos con rasgos de haber pertenecido al siglo xvi. No hay señal del cargamento o del lastre (que solía ser un conjunto de piedras, mercancía o simplemente arena), del tablazón del casco, mástiles, aparejo u otros componentes de aquel edificio flotante. Ya dijimos que en el lugar rige el dinamismo de las corrientes que impiden

la acumulación de sedimento y lo arrojan todo hacia la pared de coral o lo arrojan entre y fuera de los canales, por lo que es difícil que sobre el suelo marino permanezcan objetos que no sean tan pesados, precisamente, como un ancla o un cañón.

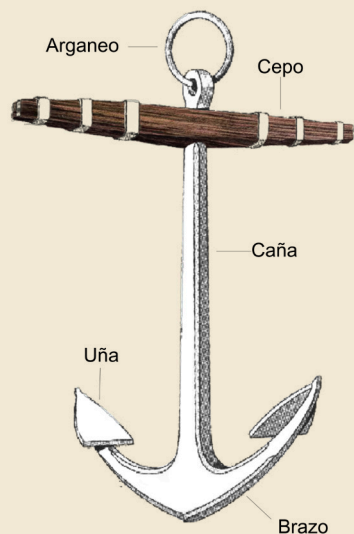
Las anclas son de hierro forjado, y su diseño indica que fueron fabricadas anteriormente a la mitad del siglo xvi: sus cañas son largas y delgadas, y tienen unas “llaves” o dados (dos piezas de metal adheridas a la caña para sujetar el cepo) de forma paralela a los brazos. El cepo, que en aquellos tiempos debió ser de madera, era una pieza larga que permitía formar una cruz con la caña a fin de facilitar que al “largarse” (dejarse caer), una vez en las profundidades, la uña del ancla se clavara firmemente en el fondo. En nuestro contexto, solo una de ellas está completa, con su arganeo —aro con el que se sujetaba a los cabos o cables del navío—, roto. El resto de sus hermanas están quebradas de la caña (cerca, el fragmento faltante o su arganeo), y algunas tienen las uñas arrancadas o desgastadas, lo que indica que “garrearón” o deslizaron en el lecho al no poder sujetarse a él.

EN SU LUCHA POR EVITAR QUE EL NAVÍO ENCALLARA, LAS ANCLAS DEBIERON ESTAR EXPUESTAS A UNA GRAN FUERZA QUE PROVOCÓ QUE SE QUEBRARAN Y FINALMENTE SE PERDIERAN EN EL FONDO MARINO.

Pensemos en la fuerza que debió provocar que estos instrumentos indispensables para la vida de un barco se quebraran de tal forma. Para cumplir su cometido, primero debieron ser despertadas cuando reposaban, como dormidas, amarradas a proa o dentro del buque. Luego, durante su maniobra, fueron obligadas a un esfuerzo mayor del que podían soportar, en el intento por evitar que el barco quedara encallado entre los bajos o que las corrientes lo empujaran hacia el cayo. La ausencia de lastre o componentes metálicos del casco, aún considerando que no se llevó a cabo una intervención intrusiva —excavación— en el área registrada, hace pensar que el barco logró escapar del peligro. Sin embargo, existe la posibilidad de que no fuera así y naufragara más adelante, al interior del cayo, en alguna de las áreas aún sin explorar. Todas las anclas, las cinco que un barco de la época —cabela, bergantín, carraca, nao o galeón— pudiera llevar, advierten que fueron usadas hasta el final, hasta perderse. Sin ellas, dadas las condiciones físicas del lugar, sería casi imposible que la embarcación hubiera virado,

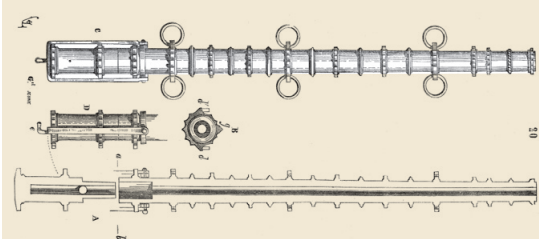
LAS ANCLAS

Las anclas son de hierro forjado, y su diseño indica que fueron fabricadas en la primera mitad del siglo xvi: sus cañas son largas y delgadas, y tienen unas “llaves” o dados (dos piezas de metal adheridas a la caña para sujetar el cepo) de forma paralela a los brazos.



Ancla típica del siglo xvi y sus partes; así como detalle de la posición de las llaves del cepo. Dibujo: Vera Moya Sordo y Andrea Noguera Carrillo.

BOMBARDETA



Dibujo de un cañón francés tipo *veuglaire* de hierro forjado y retrocarga (equivalente a la bombardeta pero más ligero). Tomado de Eugène Viollet-le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVIe siècle* (1856).

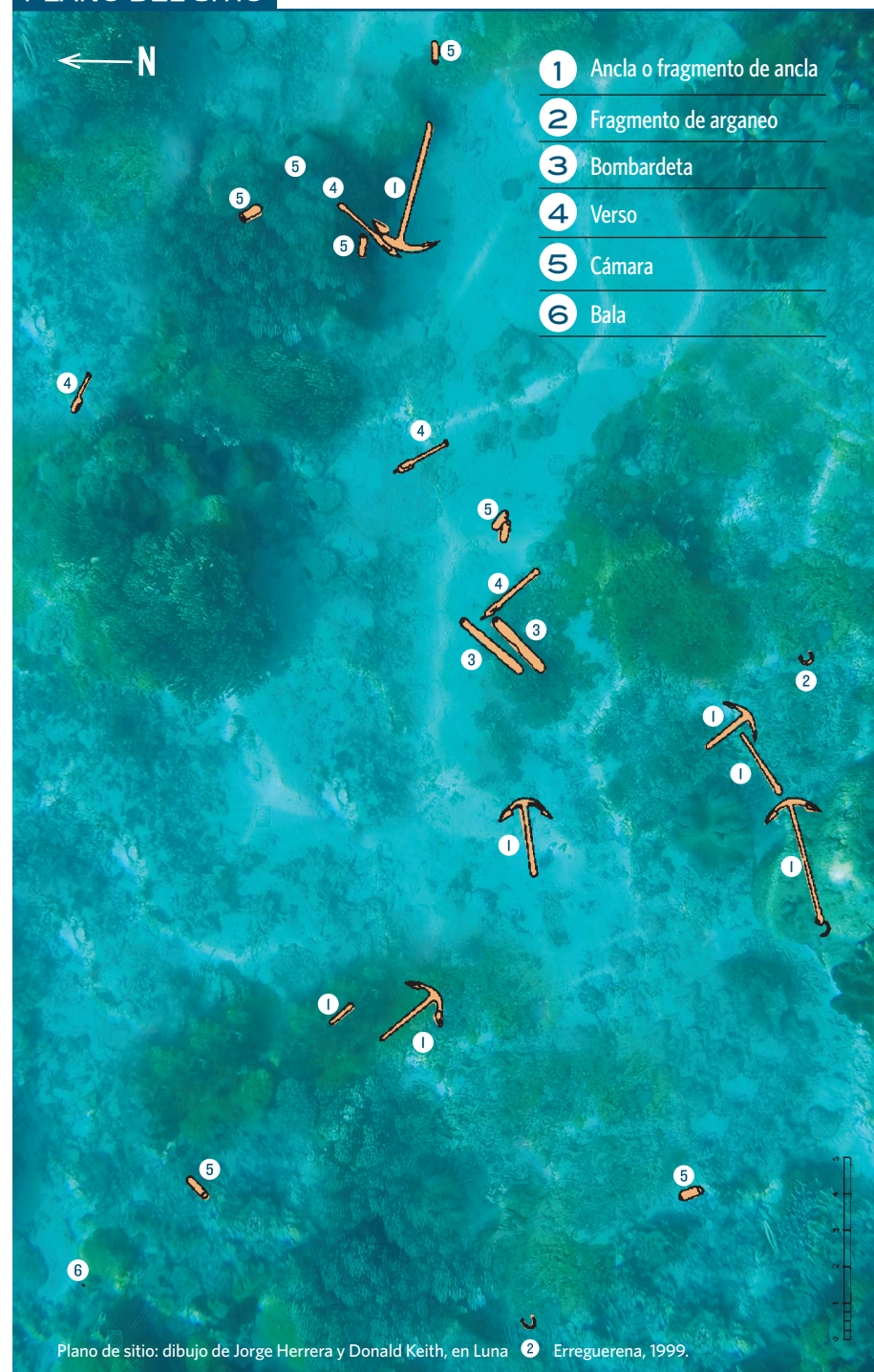
dando marcha atrás, contracorriente. La orientación de cuatro de las piezas, dos con la caña apuntando hacia el noroeste, al muro del cayo, y otras dos ligeramente al suroeste, pudieran indicar posibles direcciones a las que el navío pudo ser arrastrado, aferrado a los cabos que lo sujetaban a estos emblemas de esperanza.

Por su parte, la artillería, tanto las bombardas —caracterizadas por su anillado de refuerzo— y los versos —cañones que usaban bases giratorias para colocarse en la borda del barco—, así como sus cámaras de carga, son tipos comunes en naufragios de la época documentados arqueológicamente en otras zonas del Golfo-Caribe, como en la Isla del Padre (Texas), Emanuel Point (Pensacola, Florida), Bahía Mujeres (Quintana Roo), Molasses Reef (Islas Turcos y Caicos) y Highbourne Cay (Bancos de Bahamas). Al ser de hierro forjado, es probable que fueran fabricadas antes de mediados del siglo XVI, pues a partir de entonces dicha técnica comenzó a ser remplazada por la fundición. Las dos bombardas yacen juntas, paralelas, sin rastros de la cureña o carruaje en el que solían montarse en cubierta y a su lado, de forma perpendicular, un verso; estos, junto con dos cámaras de carga y un segundo cañón giratorio a unos metros, forman el centro del conjunto. El resto, otro verso, más cámaras y la bala, se hallan dispersos por el área. Su distribución nos lleva a imaginar que estas piezas de pesado metal, ya estuviesen colocadas en cubierta o almacenadas en la bodega, fueron arrojadas en el último instante en un intento por aligerar al buque, con su quilla atascada en los bajos y escollos, a fin de reflotarlo y salir.

¿EL NAUFRAGIO DE UNA MISIÓN DIPLOMÁTICA?

Consideremos la posibilidad del naufragio. De haber sido el caso, sin duda debió suceder en una ocasión muy angustiada, los picos de las cordilleras de los arrecifes avistados de repente, ya encima, el navío en una posición difícil en medio del sortilegio de un temporal y sus vientos. Sin tiempo para

PLANO DEL SITIO



Plano de sitio: dibujo de Jorge Herrera y Donald Keith, en Luna 2 Erreguerena, 1999.



Islario del Golfo de México y el Caribe, en Alonso de Santa Cruz, *Islario general de todas las islas del mundo, siglo XVI*, BNE. Reprografía: Biblioteca Digital Hispánica (CC-BY 4.0)








pensar nada a fondo. Nada que los más hábiles de los hombres pudieran evitar amainando velas, dando fondo con sus anclas, extendiendo amarras o arrojando por la borda barriles, cargamento y, en su desesperación, la valiosa artillería. Entonces, empujado por las corrientes temperamentales, ingobernable y extenuado, el navío pudo haber sucumbido al interior del cayo y sus restos, esparcidos desde aquel instante y durante más de cinco siglos, arrastrados a lo largo de la pared coralina o entre las arenas del bajo y los torcidos canales.


¿Quiénes irían a bordo de aquel artilugio de infortunio? ¿Habría sobrevivientes? La referencia histórica de un naufragio ocurrido en 1524 en

EL LIBRO “INFORTUNIOS Y NAUFRAGIOS” (1535) DEL CRONISTA GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO HACE REFERENCIA A UN NAUFRAGIO DE LA ÉPOCA EN LA REGIÓN, QUE PUDIERA AYUDARNOS EN LA IDENTIFICACIÓN DE LOS RESTOS DEL NAVÍO Y LO QUE PUDO HABERLE SUCEDIDO.

OTROS CONTEXTOS ARQUEOLÓGICOS

DE NAUFRAGIOS DEL SIGLO XVI EN EL GOLFO-CARIBE*

No	Localización	Fecha	Nombre	Artillería	Tipo de navío / Español
1	Arrecife Molasses, Turcos y Caicos	ca. 1520	Sin identificar 	3 bombardetas 16 versos	Carabela de 100-130 ton
2	Bahía Mujeres, Quintana Roo	ca. 1525	Sin identificar 	1 falconete, 1 bombardeta, 1 verso 1 cañón sin identificar	¿?
3	Highbourne Cay, Bahamas	ca. 1525	Sin identificar 	2 cañones de hierro forjado 13 versos	Navío de 100-130 ton
4	Playa Damas, Nombre de Dios, Panamá	ca. 1530	Sin identificar 	5 ¿bombardas? ¿18? versos	Navío mayor a 50 ton
5	Pequeño Banco de Bahamas	1543 en adelante	Sin identificar 	1 cañón de bronce fechado en 1543 con marca de fundición inglesa Artillería de hierro forjado 2 cañones de hierro fundido	¿Carabela, nao? (Podría tratarse de una nave portuguesa)
6	Isla Saona, República Dominicana	ca. 1550	3 naufragios sin identificar 	(1) 4 versos, 1 cerbatana (2) 8 versos, 1 cerbatana (3) 2 cañones, 4 versos	¿Carabelas, naos?
7	Padre Island, Texas	1554	Santa Maria de Yciar (1) (contexto destruido por dragado accidental), San Esteban (2) y Espíritu Santo (3)	3 bombardetas, 5 versos (2) 1 verso (3) 3 bombardetas 5 versos	Galeón mercante de 220 ton (2) Carraca de 164-286 ton (3) Galeón
8	Emanuel Point I, II y III, Pensacola, Florida	¿1559?	I: San Juan Nepomuceno II y III: sin identificar (asociados a la flota de Tristán de Luna?)	No se descubrió artillería, pero sí balas de plomo para verso y otros cañones	I: Galeón de 418-441 ton II y III: navíos menores sin identificar
9	Pequeño banco de Bahamas	1564	Santa Clara de Pedro Menéndez de Avilés (conocido como St. John Wreck)	3 cañones de hierro forjado 8 versos	Galeón o nao de comercio de 300 ton
10	Arrecife Colorados, Cuba	ca. 1572	Sin identificar (conocido como Inés de Soto) 	1 cerbatana 5 versos	¿Galeón o nao?
11	Western Ledge Reef, Bermudas	ca. 1584 ¿Santa Lucía?	Sin identificar	8 cañones de hierro fundido, uno con fecha de 1577. 2 versos	Navío de entre 137-164 ton

 Saqueados por cazadores de tesoros

*Basado en: *The Nautical Archaeology Data Library (NADL)*, Texas University A&M, <https://shiplib.org/>; y Corey Malcom, “Solving a Sunken Mystery: The Investigation and Identification of a Sixteenth-Century Shipwreck” (tesis sin publicar), The University of Huddersfield, 2017.

la zona de isletas y arrecifes del Banco de Campeche arroja algunas pistas de lo que pudo haber sucedido a una embarcación de la época expuesta a un peligro semejante. En su libro de "Infortunios y naufragios" (1535), el cronista-navegante Gonzalo Fernández de Oviedo narra la "pequeña odisea" (Bénat-Tachot, 2019: 289), protagonizada por su amigo, el jurista y juez de residencia en Cuba, Alonso de Zuazo, durante un viaje que este realizó por petición del recién nombrado gobernador del Pánuco, Francisco de Garay, con la misión de servirle de intermediario en su disputa con Hernán Cortés sobre la gobernación de aquella provincia. En una carabela de 45 toneladas que alguna vez fue propiedad de Oviedo y que ahora fletaba, armada en guerra, Zuazo se hizo a la vela desde el puerto de Santiago de Cuba en fecha imprecisa, en lo que sería su primer viaje rumbo a la Nueva España. A bordo iban entre 55 a 60 personas; entre ellos, algunos frailes de la Merced, mujeres, indios, esclavos negros y gente prominente de las colonias (Oviedo, 1992: 324; Baracs, 2000: 324).

Tras bordear la costa cubana hasta el cabo de San Antón y dirigir proa hacia Veracruz, una vez "engolfados" fueron sorprendidos por un temporal que los llevó a navegar por "mucho tiempo", empujados por las corrientes, sin que al parecer el piloto supiese el camino. A la medianoche del 21 de enero, cercados por la tormenta, desorientados y cubiertos por las olas del mar, aquellos hombres vieron delfines "volar sobre los mástiles y antenas de la carabela", como diablos y otras señales "horribles y espantosas" de una orquesta invisible que parecía anunciar una fatalidad.

A LA MEDIANOCHES DEL 21 DE ENERO DE 1524, DESORIENTADOS Y CERCADOS POR UNA TORMENTA, AQUELLOS HOMBRES VIERON ENTRE LAS GRANDES OLAS, UNOS DIABLOS Y OTRAS SEÑALES "HORRIBLES Y ESPANTOSAS" QUE PARECÍAN ANUNCIAR UNA FATALIDAD.

En la confusión, lograron divisar una isleta cercana que podía servirles de resguardo e intentaron acercarse para recalar. En territorio de bajos, para evitar encallar, probaron alijar la nave echando al agua un cargamento de tocinos y otros bastimentos que, a su pesar, atrajeron un espectáculo de tiburones que alcanzaron a destrozar a un marinero lanzado a la deriva (Díaz del Castillo, p. 173). Al alba del día siguiente: "sin saber adónde estaban, ni poder gobernar el navío, ni poder aprovechar del aguja ni cuadrante, ni de otra cosa en que pudiese quedarles confianza de salud alguna" (Oviedo, p. 324), la embarcación quedó atrapada entre los bajos y arrecifes.

La aventura apenas comenzaba. Los sobrevivientes, desnudos y heridos, lograron encaramarse a peñas ásperas. Cuando bajó la marea, algunos divisaron una canoa en el arenal —testigo de otro infortunio pasado—, a la que Zuazo y otros tres hombres se subieron. Entonces, prometiendo al resto que irían en busca de tierra donde reposar los tormentos y "morir mejor", tras echar suertes para decidir el destino, partieron hacia donde "el sol salía". Al atardecer llegaron a otra isleta, donde

LÍNEA DE TIEMPO





hallaron “lobos marinos” —quizás la foca-monje, especie hoy extinguida que habitaba los cayos de la región—. No debieron ir muy lejos, pues al día siguiente, otros náufragos los habían alcanzado a nado o avanzando aferrados a los escollos, perseguidos por tiburones. Algunos murieron ese mismo día y los que no, permanecieron varios meses en aquel yermo arenal, entre la desesperación y la esperanza, pasando hambre, sed y otros pesares de una salvaje estadía.

Los detalles del naufragio son significativos, no solo porque se trata de una carabela artillada de la primera mitad del siglo XVI, sino porque aconteció en una geografía similar a la de nuestro contexto arqueológico: según Zuazo, paladín y guía de aquel grupo de desamparados, en los “bajos de las Víboras”, cerca del arrecife Alacranes. Todavía más curioso parece ser el que Oviedo dudara de esta versión y en la siguiente edición de su libro hiciera la corrección del lugar del accidente. Basándose en la descripción pormenorizada que el licenciado le hiciera del itinerario y paisaje en el que zozobraron y luego sobrevivieron, comparando los detalles con cartografía reciente del año 1537 (que incluía cuatro nuevas isletas antes no figuradas en los mapas), aseguró que en realidad ocurrió en Triángulos; y que su informante erró porque “perdió la cuenta del tiempo, y el nombre de los días lo trocó [...] e se les había ya muerto el piloto e ignoró en qué grados estaban en aquella penitencia” (Oviedo, 1992: 343).

De ser posible que las anclas y artillería en Cayo Este pertenecieran a aquel navío, la misma narración nos da razones que explicarían la ausencia (a primera vista) de más restos en el área: el hecho de que, durante tres

meses, algunos de los sobrevivientes regresaron una y otra vez al lugar del accidente a recoger las maderas que quedaban de la carabela, el mástil, los cables, la jarcia y todo lo útil que fuese posible sacar a rastras y de las profundidades. Con todo ello, armaron una pequeña barca en la que cuatro hombres navegaron durante 11 días en busca de tierra firme, llegando finalmente cerca de la Villa Rica. Desde ahí, días después se mandó otra carabela a su rescate. Que aquel barquillo, además, haya llegado a Veracruz, tanto a Oviedo como a nosotros nos parece más razonable si hubiera partido de Triángulos, pues de haberlo hecho desde Alacranes, al doble de distancia, además de que el periplo en tales condiciones hubiera sido otra odisea, extrañaría que sus nautas no se hubieran topado primero con litorales de la Península de Yucatán, mucho más cercanos.

Como sea, solo 17 personas sobrevivieron a aquel infortunio, y en el tiempo en que Zuazo logró llegar a la Ciudad de México para cumplir con su misión diplomática, Garay ya había fallecido. Sin embargo, dejando atrás los días de sufrimiento, en octubre de ese mismo año, cuando Cortés partió a la pacificación y conquista de Hibueras (Honduras), lo dejó en su lugar como alcalde y justicia mayor del gobierno de la ciudad.

EL INFORTUNIO NAVAL EN LA HISTORIA GLOBAL

Todavía queda por probar cuál de las hipótesis es más acertada para los restos detectados en Triángulos: si la del navío que se accidentó, pero logró escapar, o la de su pérdida. Para ello habrá que realizar una nueva búsqueda en las áreas que no han sido prospectadas: al interior del cayo (donde

Francisco de Garay
es nombrado
adelantado del
Pánuco.

1521

JUNIO- JULIO
Diego Velázquez
promueve una
información con
acusaciones contra
Cortés.

1521



JUNIO
Derrota en la **Noche Triste**
y salida de los españoles
de México.

AGOSTO
Caída del sitio
de Tenochtitlan.



Carlos V nombra una
comisión para decidir la
contienda entre **Cortés** y
Velázquez. Fallo a favor
de Cortés.

JUNIO
Sale de Jamaica
expedición de **Garay**
para el Pánuco.

1523

Garay pide a **Alonso de Zuazo** interceder en la
disputa con Cortés sobre
el territorio.



ENERO
Naufragio de
Zuazo.

MAYO
Juicio de residencia
contra Velázquez y Zuazo.

1524

OCTUBRE
Sale la expedición de
Cortés a las Hibueras.
Zuazo es nombrado
Justicia Mayor.

MARZO
El **Rey** nombra a Cortés,
como “adelantado de la
Nueva España”.

1525

MAYO
Zuazo es apresado,
sujettato con cadenas y
enviado a Cuba.

la anomalía magnética presentó una señal elevada), entre los canales por donde fluyen las corrientes; ahí mismo, de forma más intrusiva, e incluso en la superficie de los tres islotes.

Pese a no contar todavía con más pistas, la importancia del hallazgo radica no solo en ser uno de los primeros indicativos de la presencia europea en aguas americanas, sino en su significado en términos de las experiencias que derivan del conocimiento de un evento catastrófico que fue vital en el conjunto de identidades e ideales de la época. La navegación que permitió recorrer los océanos del mundo supuso la integración del naufragio en la historia global. Así, el naufragio del siglo xvi —o tan solo su posibilidad—, es una categoría que surge de experiencias de navegación inéditas en nuevos contextos geográficos y climáticos. Como experiencia universal, representa el paradigma catastrófico en el desarrollo de la modernidad y forma parte de la gestación de la cultura americana (Bénat-Tachot, p. 286-289). Nos recuerda que, en la configuración del Imperio español, el infortunio naval (humano y material) representó la posibilidad constante de pérdida de un “nuevo mundo” apenas en construcción. ●

BIBLIOGRAFÍA

- Bénat-Tachot, Louise, “De la catástrofe a la redención. El naufragio del licenciado Alonso de Zuazo (1524)”, en María Dolores Lorenzo, Miguel Rodríguez y David Marcihacy, *Historiar las catástrofes* (coord.), México, UNAM, 2019.
- Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, facsímil, México, 1632.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo, “Libro último de los infortunios y naufragios”, en *Historia General y Natural de las Indias*, Tomo V, facsímil, Sevilla, Imprenta de Cromberger, 1534; y versión transcrita de Juan Pérez de Tudela y Bueso (estudio preliminar), Madrid, Ediciones Atlas, 1992.
- Luna Erreguerena, Pilar, “Informe de Actividades (1998)”, Subdirección de Arqueología Subacuática, INAH, 1999.
- Moya Sordo, Vera, “Un accidente marítimo: procesos sociales y fenómenos naturales en un naufragio de la época de exploración y reconocimiento trasatlánticos en el Golfo de México”, Tesis de licenciatura en arqueología (sin publicar), México, ENAH, 2003.
- Zuazo, Alonso de, *Cartas y Memorias (1511-1539)*, Rodrigo Martínez Baracs (ed.), México, Cien de México, Conaculta, 2000.



¿QUIERES
SABER MÁS?

Escanea este código QR
para tener acceso a más
información de este proyecto

Próximamente:

“Nahualac, un templo de nahuales de agua en el volcán Iztaccíhuatl”, por Iris Hernández Bautista. En el marco de un proyecto arqueológico de alta montaña se estudia la ritualidad en torno a un templo prehispánico construido en un estanque artificial, mismo que parece representar un microcosmos.

SERIE MONOGRÁFICA • SAS • INAH
CUADERNOS DE ARQUEOLOGÍA DE SITIOS SUBACUÁTICOS
Y MARÍTIMOS DE MÉXICO • AÑO I • NÚMERO I

SUBDIRECTOR SAS INAH

Dr. Roberto Junco Sánchez

ILUSTRACIÓN

Ulises Mora

EDICIÓN

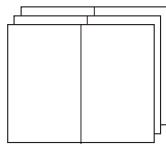
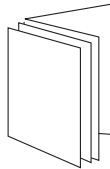
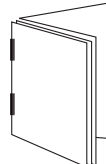
Vera Moya Sordo
Laura Carrillo Márquez

DISEÑO EDITORIAL

Leonardo Vázquez Conde

Fotografía de portada:
AlexZaitsev. Shutterstock

INSTRUCCIONES ARMADO

- 1**
Imprime en **hoja carta**
al 100% frente y vuelta
 - 2**
Dobla y vigila
la foliación
 - 3**
Engrapa o engargola
 - 4**
Comparte
- 
- 
- 
- 



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



INAH

