

LA VIDA Y LA MUERTE A BORDO DE UN NAVÍO DEL SIGLO XVI: ALGUNOS APORTES

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

Antes de comenzar con el desarrollo del tema propuesto conviene dejar claro el concepto de navío que utilizamos en estas páginas. En todo caso nos referimos a él genéricamente, aludiendo a cualquier tipo de barco utilizado en el mar a lo largo del quinientos. Fundamentalmente, galeras en el Mediterráneo y carabelas, bergantines, naos, galeazas y galeones en el Atlántico (1). Todos ellos y algunos otros se utilizaron en las travesías marítimas y oceánicas en ese siglo. En el caso de la Carrera de Indias, con el paso del tiempo, los galeones desbancaron a las naos y a las carabelas porque eran más apropiados, dada la robustez de su casco, su mayor capacidad de carga así como su rapidez y maniobrabilidad (2). Y aunque las diferencias entre ellos eran grandes, especialmente entre las galeras mediterráneas y los navíos atlánticos, todos tenían en común su escaso tonelaje. La mayor parte de los navíos que surcaron los mares y océanos durante el siglo XVI no superaron las 600 ó 700 toneladas, incluso en el caso de los galeones. Y ello, debido entre otras cosas a que los de mayor tonelaje tenían dificultades para acceder a algunos puertos, como el de Sevilla, por la siempre peligrosa barra de Sanlúcar. Cuando ello ocurría, las incomodidades eran terribles, pues debían transbordar la carga en pequeñas embarcaciones.

Pese a lo atractivo de la temática, las fuentes de que disponemos para reconstruir la vida cotidiana a bordo no son demasiado abundantes. Contamos con un sinnúmero de probanzas de méritos de marinos así como de relatos de hazañas navales, sin embargo, el duro devenir diario nunca se consideró digno de ser reseñado. Por ello, monográficamente tan sólo contamos con tres documentos de la época, que podemos considerar imprescindibles, a saber: el primero, por orden cronológico, el de Antonio de Guevara, quien en 1539

(1) Siguiendo a Cesáreo Fernández Duro, hasta el siglo XVIII el término navío se usó para designar a cualquier tipo de nave. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, t. I., Imprenta de Aribau y C.^a, Madrid, 1877 (reed. En Madrid, Ministerio de Defensa, 1996), p. 129.

(2) CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*, t. I. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962, p. 115. Véase también MENA GARCÍA, María del Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1514-1515)*. Universidad, Sevilla, 1998, pp. 257. Además, los galeones tenían dos puentes, con tres o cuatro pisos en popa, lo que permitía instalar a pasajeros de cierta importancia, aislándolos del resto del pasaje. THOMAZI, Augusto: *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. Editorial Swan, Madrid, 1985, p. 21.

narró la difícil vida en una galera (3). El segundo, el de fray Tomás de la Torre que escribió un diario de su viaje entre Salamanca y Chiapas (Nueva España), entre 1544 y 1545 (4). Y el tercero, la carta que dirigió el madrileño Eugenio de Salazar a su amigo el licenciado Miranda de Ron, en 1573, en la que describió detalladamente la vida en un navío de la Carrera de Indias (5). Existen varias decenas de documentos más, pero menos importantes para el tema que ahora abordamos, bien por ser más tardíos, o bien, por aludir solo esporádicamente a estos aspectos de la vida cotidiana (6).

Entre la bibliografía contemporánea resultan fundamentales las obras de Cesáreo Fernández Duro y José Luis Martínez, así como algunos trabajos dados a la estampa en fechas más recientes. Entre estos últimos debemos mencionar los de Pablo E. Pérez-Mallaína, Cruz Apestegui, Antonio Fernández Torres y Delphine Tempère, entre otros (7).

Un espacio angosto

Los navíos del siglo XVI distaban mucho de ser cruceros de lujo. Muy al contrario, el reducidísimo espacio en el que se desarrollaba la vida implicaba unas incomodidades y un sufrimiento extremo, incluso en las travesías más tranquilas. Las naos disponían de una sola cubierta a la que se le colocaban sobrecubiertas y toldas para proteger en alguna medida a la tripulación y al pasaje. Estos buques apenas disponían de un par de cámaras bajo cubierta, de muy reducidas dimensiones, destinadas preferentemente al maestre, al capi-

(3) Se encuentra reproducido íntegramente en FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t.II, pp. 7-65. Y parcialmente en MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros a Indias*, Alianza Editorial, Madrid, 1983, pp. 213-234.

(4) Reproducido íntegramente en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, pp. 235-278.

(5) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, pp. 178-200 y en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, pp. 281-296.

(6) Entre ellos podemos citar la descripción del accidentado viaje de la flota de 1642 desde su salida de España hasta su llegada a Nueva España, escrita por don Antonio Martínez de Espinosa. Reproducido en FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, pp. 219-222.

(7) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: *Los hombres del océano*. Diputación Provincial, Sevilla, 1992. Del mismo autor: *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Universidad, Sevilla, 1997. APESTEGUI CARDENAL, Cruz: «La vida a bordo: condiciones de vida en un navío o galeón de la Armada Real de la época del Guadalupe», en Inmaculada Sanchís Bueno (coord.): *Navegantes y Naufragios. Galeones en la ruta del Mercurio*, 1996, pp. 81-124. FERNÁNDEZ TORRES, Antonio: «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo XVI», en *Clío, revista de Historia*, N.º 70. Barcelona, 2007, pp. 38-49. TEMPÈRE, Delphine: «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana*, N.º 5. Berlín, 2002, pp. 103-120. Otros trabajos de interés son los de SÁNCHEZ RUBIO, Rocío: «Viajar a Indias en el siglo XVI. Preparativos y vicisitudes de los pasajeros extremeños», *XX Coloquios de Historia de Extremadura*. Trujillo, 1991, en <http://www.chde.org>, s/p. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «La vida a bordo en la época de Trafalgar», *Revista General de Marina*, vol. 249, N.º 8-9. Madrid, 2005, pp. 187-218 y BABÍO WALLS, Manuel: «La vida cotidiana del hombre del mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de Historia naval». *I Jornadas de Andalucía y América*, vol. I. La Rábida, 1981, pp. 253-262.

tán o a algún pasajero especial (8). Como ya hemos afirmado, los galeones eran de mayor tonelaje, y llevaban varias cámaras que los maestros vendían a altos precios a aquellos funcionarios o adinerados que quisieran o pudieran pagarlas (9). No eran gran cosa, ni por supuesto evitaban sufrimientos colectivos, pues, como decían los cronistas, todos resultaban *mecidos por las olas*, con dulzura si había calma y con violencia si había tormenta. La posesión de un camarote tampoco les libraba de las graves amenazas del mar pero al menos les permitía una cierta privacidad, lo cual no dejaba de ser todo un lujo para un pasajero del siglo XVI. En cambio, para el pasaje en general las comodidades no mejoraron porque, aunque el tonelaje del galeón era muy superior, su cargazón también lo era, manteniéndose prácticamente las mismas estrecheces de las carabelas y naos (10). Nada tiene de extraño que el padre fray Tomás de la Torre comparase al barco con una cárcel de la que nadie, aunque no lleve grillos, podía escapar (11).

La vida en cubierta era tremendamente dura, pues, unas veces el frío hacía acto de presencia y en otras el sol del trópico los abrasaba. Si permanecían en cubierta, a poco que hubiese marejada, las salpicaduras de agua y las inclemencias del tiempo los martirizaban continuamente. Pero si decidían meterse bajo cubierta o en la bodega, el panorama no era mucho mejor, además del calor, el hedor a agua podrida era insufrible. El espacio de que disponía cada pasajero era limitadísimo, y además público, sin posibilidades de guardar la más mínima intimidad. Estima Pablo Emilio Pérez Mallaína que cada pasajero disponía aproximadamente de 1,5 metros cuadrados. La mayoría no dormía exactamente a la intemperie porque se cobijaban debajo de las toldas, unos voladizos que había entre el palo mayor y la popa y entre la proa y el palo trinquete, así como en los entrepuentes. Allí debían ubicar sus enseres, es decir, sus baúles, cofres o cajas personales con la ropa, mantas y demás útiles básicos para la supervivencia en un medio tan hostil como un barco. Este baúl era un objeto multiusos, pues además de servir para guardar la ropa, se usaba de improvisada mesa, de silla, y hasta de tablero de juegos (12). Se depositaban en cubierta porque la bodega se utilizaba para el transporte de mercancías. En muchas ocasiones, también debían embarcar los alimentos propios, pues

(8) Por ejemplo, la nao *Santa Ana* de la que era maestre el trianero Francisco García y que arribó al puerto de Sevilla el 8 de mayo de 1527 disponía de un aposento debajo de la cubierta. En ese viaje lo ocupó el ama del licenciado Lebrón, mientras que el capitán Francisco García tenía su aposento en cubierta, debajo del puente. Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

(9) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del Océano...*, p. 140.

(10) Conocemos casos de galeones de gran tamaño como la capitana de la flota de Tierra Firme de 1586 que era de 900 toneladas y unos 50 metros de eslora por diez de manga. Sin embargo, además de mercancías, llevaba un pasaje de casi ¡1.000 personas! Obviamente, los sufridos pasajeros debieron viajar literalmente amontonados. THOMAZI: *ob. cit.*, p. 185-186.

(11) Cit. en LEONARD, Irving A.: *Los libros del Conquistador*. México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 136.

(12) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del océano...*, p. 144.

los que llevaba el barco estaban reservados para la tripulación (13). Por tanto, si a la cargazón del buque unimos los equipajes, que superaban fácilmente la media tonelada por persona, podemos imaginarnos las cubiertas totalmente empujadas de bultos. Un marinero que quisiera ir de popa a proa debía ir sorteando toda clase de obstáculos que obviamente limitaban la operatividad del navío.

Para los pasajeros era muy importante entrar en el buque de los primeros para así conseguir el rincón más adecuado posible, quedando los peores para los últimos en embarcar (14). Obviamente, no había ningún espacio reservado, ni asientos de primera clase, ni butacas numeradas, ni cuerpo de servicio. Simplemente se trataba de coger un sitio lo menos expuesto posible y defenderlo con uñas y dientes. Para colmo, si ya de por sí el viaje no era nada cómodo ni agradable, con frecuencia la tripulación trataba de mala manera al pasaje, a quienes consideraban un estorbo a la hora de llevar a cabo su trabajo. La cohabitación entre oficiales, marineros, soldados y pasajeros nunca fue fácil.

La higiene a bordo

Uno de los problemas más graves que se vivían en las grandes travesías era la falta de higiene y sus molestas consecuencias. Los olores eran nauseabundos por muy diversos motivos: primero, por el hacinamiento; y segundo, por la lógica falta de una higiene personal. Y es que el agua dulce era un bien tan escaso que no se podía dedicar a la limpieza, ni del barco ni muchísimo menos de las personas que viajaban a bordo. Por ello, hasta la persona más preocupada por su higiene personal apenas disponía de medios para asearse adecuadamente. En ocasiones, cuando el viento dejaba de soplar, algunos aprovechaban para darse un chapuzón, pero nunca fueron demasiado frecuentes por dos motivos: primero, por los peligros del mar (especialmente en áreas como la caribeña donde abundaban los tiburones, los escualos y otros depredadores); y segundo, porque la mayor parte del pasaje ni tan siquiera sabía nadar. Por ello, había tripulantes que pasaban casi dos meses sin asearse, siendo las consecuencias no sólo el mal olor que desprendían, sino la aparición de enfermedades de la piel como la sarna. Sólo cuando soplaban más intensamente los vientos alisios se mitigaba en cierta medida el hedor.

Si además había mar gruesa, los malos olores se multiplicaban exponencialmente por los vómitos de unos y otros. A aquellas personas poco acostumbradas a la mar se les soltaba el estómago y se pasaban media travesía arrojando,

(13) En un documento de la segunda mitad del quinientos se especificaba lo que debían llevar los pasajeros que se embarcaban para el Río de la Plata: 4 quintales de bizcocho, 32 barriles de harina, 8 arrobas de vino, 2 fanegas frijoles y garbanzos, 4 arrobas de aceite de oliva, 6 arrobas de vinagre, 1 arroba de arroz, 2 arrobas de pescado; así como tocino, cebollas, aceitunas, ajos, higos, pasas y almendras. Asimismo, debían embarcar la ropa necesaria para el viaje y hasta media arroba de jabón para cumplimentar su higiene personal. TORRES REBOLLO, José: *Crónicas del Buenos Aires colonial*. Buenos Aires, 1943, pp. 57-58.

(14) MARTÍNEZ: *Pasajeros a Indias...*, p. 94.

en medio de la indiferencia y hasta la risa de los más experimentados. Ahora bien, si la mar estaba brava, entonces hasta los viejos lobos de mar corrían el riesgo de expulsar todo elemento sólido o líquido que hubiesen ingerido.

Para hacer sus necesidades se habilitaban unas letrinas, en las que sin ningún pudor y prácticamente a la vista de todos orinaban y defecaban, subiéndose al borde del buque y agarrándose con fuerza para no caer al agua. Fray Antonio de Guevara describió esta indecorosa situación con las siguientes palabras:

Todo pasajero que quisiere purgar el vientre y hacer algo de su persona, es le forzoso de ir a las letrinas de proa y arrimarse a una ballestera; y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer a la mesa (15).

Más adelante, en las naos y en los galeones de la Carrera de Indias se habilitó una tabla agujereada en popa o en proa que facilitaba las defecaciones, evitando accidentes. En otros casos, parece ser que los pasajeros y marineros disponían de la letrina de proa, más expuesta a un posible golpe de mar y menos íntima, mientras que los oficiales y pasajeros principales disponían de otra en popa, más resguardada, segura y discreta.

A las inclemencias del tiempo, los mareos y la falta de privacidad había que unir otra gran incomodidad: vivían rodeados de animales, hasta el punto que muchos barcos parecían una verdadera cochiguera. Algunos eran animales domésticos, como gallinas, corderos, cabras y, por supuesto, gorrinos que se compraban en Sevilla antes de la partida o, o en ocasiones, en la obligada escala en las islas Canarias (16). En el caso de que se transportasen caballos o mulas solían viajar en las bodegas. Pero también había animales mucho más incómodos, que viajaban como verdaderos polizones: los barcos solían estar plagados de lirones, ratas y ratones, hasta el punto que de vez en cuando había que organizar partidas para matarlos y evitar que se convirtiesen en una verdadera plaga. Bien es cierto que, en momentos de extrema carestía, se podían convertir en una buena fuente de proteínas, cotizándose a altos precios. Fernández Duro, ironizaba con los roedores, señalándolos como los navegantes por excelencia porque, a su juicio, se adaptaron mejor que nadie a la vida en el barco, ni siquiera sufrían el mareo de los demás mamíferos que convivían a bordo y, además, nunca abandonaban su puesto a bordo (17).

Obviamente, piojos, cucarachas, chinches, pulgas y garrapatas campaban a sus anchas sin que existiese la más mínima posibilidad de erradicarlos. Y lo peor de todo, a decir de Antonio de Guevara, estos incómodos seres no enten-

(15) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 47. También en MARTÍNEZ: *ob. cit.*, p. 99.

(16) HAMILTON, Earl J.: «Wages and subsistence on Spanish treasure ships (1503-1660)», *In Journal of Political Economy*, vol. 37, 1929, p. 441.

(17) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 393.

dían de privilegios y chupaban lo mismo la sangre de un pobre grumete que la de un obispo. Pero, en ocasiones extremas el asunto podía adquirir más gravedad que la mera incomodidad. Conocemos casos en los que se desataron plagas de cucarachas de tal magnitud que destruyeron una gran cantidad de víveres, poniendo en riesgo la propia supervivencia del pasaje (18). Los tripulantes vivían, pues, hacinados, rodeados de todo tipo de animales y de olores nauseabundos procedentes de las letrinas y de los vómitos de los pasajeros más enfermos o mareados.

Para paliar en cierto grado los desagradables aromas que desprendían los buques se tomaban algunas medidas básicas, a saber: primero, era fundamental sacar periódicamente las aguas estancadas de la sentina del barco, es decir, de la cavidad inferior que se ubicaba justo encima de la quilla. Allí se solían acumular aguas residuales que se habían filtrado por los costados o que incluso habían caído desde la cubierta en alguna tempestad. Si no se hacía con regularidad, los olores que desprendían las bodegas del barco podían provocar incluso mareos y desmayos entre la marinería. Pero, incluso, cuando la bomba estaba en funcionamiento, con frecuencia se percibía en cubierta un «hedor intolerable», utilizando una expresión de la época (19). Y es que la sentina era el lugar más insalubre del buque, siempre empantanado y cuajado de ratas, piojos, pulgas y mosquitos. Sin duda, era el lugar idóneo para contagiarse de paludismo o fiebre amarilla.

Y segundo, se organizaban limpiezas periódicas dentro del navío, al menos una vez al mes, trabajo que en las galeras era supervisado por el cómitre. Cuando había posibilidades para ello, casi siempre en puerto, las labores de aseo de la nave, se completaban con su perfumado, frotando su superficie con romero, tomillo, lentisco o con alguna otra planta olorosa. De hecho, en un asiento tomado con el capitán Rodrigo de Portuondo, en 1523, se incluyó una cláusula en este sentido:

Otrosí que el patrón o cómitre de cada galera tenga cargo de hacer barrer y limpiar cada mes cada una de las dichas cuatro galeras muy bien por la sanidad de la gente y chusma así sotacubierta como sobrecubierta y asimismo se hayan de perfumar cada semana con romero donde se pudiere haber y que donde se pudiere haber (sic) y que donde lo hubiere se tomen para traerlo de provisión en las dichas galeras y que el dicho capitán apremie y pene a los dichos patrones y comitres si no tuvieren limpias las dichas galeras como dicho es (20).

Se trataba de unas medidas higiénicas básicas que, sin solucionar el grave problema de insalubridad, al menos mantenía una situación más o menos viable.

(18) *Ibidem*, t. II, p. 383.

(19) *Ibidem*, t. II, p. 264.

(20) MIRA CABALLOS, Esteban: *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005, p. 191-192.

La alimentación

Sobre la alimentación disponemos de muchos datos, por los inventarios de la cargazón de los navíos. Pocas cosas estuvieron tan reguladas como la distribución de las raciones alimenticias y del agua. Ya en las *Siete Partidas de Alfonso X El Sabio* se reconocía que además de los mayores peligros que se corren en el mar con respecto a la tierra, *el comer y el beber hanlo* (sic) *todo por medida y muy poco* (21). Ocasionalmente, hubo robos y fraudes pero el delito era duramente castigado porque se ponía en peligro la supervivencia de todos. Y hasta tal punto era importante que entre la tripulación solía haber un despensero, encargado de repartir y pesar las raciones alimenticias, y un alguacil del agua, encargado de la distribución del preciado líquido (22). Se recomendaba que fueses personas equilibradas y discretas para evitar que las disputas con los siempre descontentos pasajeros fuesen a mayores (23).

Salvo casos excepcionales, en los que la ausencia de viento, una vía de agua o una tormenta alargó más de lo previsto la travesía, el problema alimentario no era tanto de insuficiencia calórica como de desequilibrio nutricional. Obviamente, entre los tripulantes no viajaba ningún endocrino ni se diseñaban unas dietas especiales, ni menos aun equilibradas. El único objetivo era la mera supervivencia física mientras durase la siempre dura travesía.

Es ocioso intentar establecer aquí el racionamiento exacto porque éste varió no solamente en el tiempo, sino incluso entre una flota y otra. Sin embargo, sí podemos señalar unas constantes, pues todos los alimentos embarcados debían tener la máxima durabilidad posible. Obviamente, los alimentos frescos, como verduras y frutas, apenas se consumían los primeros días. Nada tiene de extraño que la primera semana, fuese la más equilibrada desde el punto de vista dietético. Pero pasado este tiempo, los alimentos frescos y la fruta desaparecían durante semanas de la dieta y, si la travesía se alargaba en exceso, comenzaban a aparecer los primeros síntomas del escorbuto, una enfermedad típica de los hombres del mar, provocada por la carencia de vitamina C (24).

La dieta tenía dos alimentos claves: uno, el bizcocho, unas tortas duras de harina de trigo, duras, doblemente cocidas y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que se convirtieron en un alimento básico dentro de los buques (25). Ahora bien, a veces estaba tan duro que sólo los más jóvenes

(21) ALFONSO X, EL SABIO: *Las Siete Partidas. Antología*. Castalia, Madrid, 1992, Partida 2, Título 24, Ley 10, p. 220.

(22) Fernández Duro: *ob. cit.*, t. VI, p. 183-184.

(23) THOMAZI: *ob. cit.*, p. 67.

(24) Esta enfermedad fue el mayor azote de las tripulaciones hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando se publicaron los primeros tratados sobre la enfermedad que hicieron que en la armada inglesa a finales de ese siglo se sirvieran raciones de zumo para frenar el escorbuto.

(25) De hecho, el término procedía del francés Biscuit que etimológicamente significaba cocer dos veces. Sobre todo lo relacionado con la alimentación a bordo está muy bien desarrollado en R. CARSON I. A.: *La búsqueda de las especias*. Madrid, Alianza, 1994. Al pare-

eran capaces de hincarle el diente (26). Y otro, el vino cuya ración por tripulante y día, en condiciones normales, ascendía a un litro. Sin embargo, muchos lo guardaban para venderlo luego en el puerto de arribada en las Indias, dado el alto precio al que se cotizaba (27). También se repartían raciones mucho más escasas de vinagre —sobre tres litros al mes— y de aceite de oliva procedente casi siempre del Aljarafe sevillano, siendo este último un producto privativo —apenas un litro al mes—. Por lo demás, solían comer carne al menos dos veces en semana y los cinco días restantes consumían habas, arroz y pescado. La carne, normalmente de cerdo, se llamaba genéricamente tocino, aunque incluía la canal completa. A veces, se entregaba fresco, si se había sacrificado un animal, pero lo más frecuente es que estuviese conservado en salazón o se hubiese secado, en cuyo caso se llamaba cecina (28). El queso también era un componente esencial de las dietas en los barcos por dos motivos: en primer lugar, por su buena conservación, y en segundo lugar, porque, dado que en caso de tormentas o combates no se podía encender el fogón, era el sustituto idóneo de la carne, el pescado o los guisos (29). Excepcionalmente, se repartían frutos secos, como almendras, castañas pilongas o pasas. El fogón se solía ubicar en la cubierta principal, casi siempre en la proa. Cuando las circunstancias lo permitían, se encendía una vez al día, concretamente para el almuerzo, a partir de las doce de la mañana. Era la única posibilidad que tenían de comer al menos una comida caliente. Pero con frecuencia había varios en días en los que el viento impedía su uso, debiéndose conformar los sufridos pasajeros y tripulantes con una comida cruda o como mínimo fría. En cualquier caso, insisten algunos cronistas que era muy positivo mantener una buena amistad con el despensero y con el cocinero.

Los primeros días de travesía las raciones diarias solían ser más generosas, pero a medida que pasaban las semanas, sobre todo si había algún retraso por falta de viento o por alguna avería, las raciones tanto de comida como de agua iban menguando tanto que hacían pasar un hambre atroz a los tripulantes. En este sentido escribió fray Tomás de la Torre lo siguiente:

En la comida se padecía trabajo porque comúnmente era muy poca; creo que era buena parte de la causa poderse allí aderezar mal para muchos; un poco de tocino nos daban por las mañanas y al mediodía un poco de cecina

cer existían dos tipos de bizcocho: el ordinario o común, que era el que consumía la marinería y el pasaje, mientras que los oficiales se reservaban el blanco, mucho más elaborado y de mejor calidad. BABÍO WALLS: *ob. cit.*, p. 259.

(26) Por ejemplo, Gonzalo de Las Casas, finalizado el plazo de estancia en la Península y debiendo volver a Nueva España alegó que, al estar desdentado y no poder comer bizcocho estaba inhabilitado para poder pasar la mar. SÁNCHEZ RUBIO: *ob. cit.*, s/p.

(27) PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Armadas españolas de Indias*. MAPFRE, Madrid, 1992, p. 177.

(28) Más ocasionalmente también se embarcaba carne de carnero y de ternera. BABÍO WALLS: *ob. cit.*, p. 258. Véase también a GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida, Sevilla, 1992, pp. 176-177.

(29) PÉREZ TURRADO: *ob. cit.*, p. 176.

cocida y un poco de queso, lo mismo a la noche; mucho menos era cada comida que un par de huevos; la sed que se padece es increíble; nosotros bebíamos harto más de la ración aunque tasado; y con ser gente versada a templanza nos secábamos ¿qué harían los demás, algunos seglares en dándoles la ración se la bebían y estaban secos hasta otro día (30).

También se podían duplicar las raciones cuando había riesgo evidente de entrar en combate. Según Juan Escalante de Mendoza, no había mejor forma de levantar el ánimo a la tripulación que llenándoles la barriga y sirviendo ración doble de vino para aumentar su valentía y abnegación (31).

Como es de imaginar, salvo la oficialía del barco —capitán, piloto, maestre y contra maestre— que almorzaba en una mesa con mantel, vajilla de porcelana y cubiertos, el resto del pasaje debía usar el suelo de la cubierta como improvisada mesa, comiendo con los dedos la comida que ellos mismos se servían en sus mugrientos platos de madera.

Pero la peor carestía vital no era la comida sino el agua, siempre muy escasa. De hecho, según Antonio de Guevara, en las galeras *no hay cosa más deseada y de que haya menos abundancia que agua (32)*. No es el único testimonio de que disponemos; en 1571 Juan Martín, vecino de México, en una carta dirigida a su hijo, vecino de la villa de Alcaraz, le dijo que si decidía finalmente cruzar el océano llevase mucha agua porque *es lo que más ha menester en el navío (33)*. Y es que el agua limitaba mucho las posibilidades de carga del navío por lo que había que ser extremadamente cuidadoso en su racionamiento. Para colmo, las carnes y pescados en salazón que consumían agudizaban la sed a medida que se alargaba la travesía. Normalmente se repartían entre uno y dos litros de agua por persona y día pero, si el viento cesaba o se producía alguna avería, la ración de agua se podía reducir drásticamente, provocando la desesperación del pasaje (34). Y lo peor de todo, incluso en condiciones normales el agua se estropeaba en pocos días, tornándose verde y viscosa. Los sufridos pasajeros y tripulantes, acuciados por la sed, debían hacer verdaderos esfuerzos por tragársela. Según Antonio de Guevara, con una mano se tapaban la nariz y con la otra asían el vaso, y ello para no percibir el olor nauseabundo que emanaba el preciado elemento.

La religiosidad

Como ya hemos dicho, la vida en el mar era extremadamente dura, tanto en la guerra como en la paz, y así aparece bien reflejado en las *Partidas de*

(30) *Ibidem*, p. 99.

(31) PÉREZ-MALLAÍNA: *El hombre frente al mar...*, p. 27.

(32) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 39.

(33) OTTE, Enrique: *Cartas privadas de emigrantes a Indias*. Consejería de Cultura, Sevilla, 1988, p. 63.

(34) Véase sobre el particular a HAMILTON: *ob. cit.*, pp. 441 y ss.

Alfonso X El Sabio (35). El pasaje sobrellevaba como podía las incomodidades extremas del viaje así como el miedo a lo desconocido. Debían sentirse como pequeñas hormigas al lado de elefantes, pero, si todo iba según lo previsto, era un sufrimiento soportable. En cambio, el miedo, el pavor y la desesperación se desatacaban cuando oteaban en el horizonte velas enemigas o cuando los primeros truenos evidenciaban la llegada de una gran tempestad. En esos momentos, la actividad frenética de los mandos preparando el navío para esa situación de emergencia, exacerbaba el nerviosismo y el miedo de los sufridos pasajeros. También sabían que llegado el momento, ya fuesen soldados, marineros o pasajeros, debían entrar en acción para intentar mantener a flote el navío. Cuando el mar enfurecía no respetaba rangos, sexo, ni edad.

Esta omnipresencia del peligro, la alargada sombra de la muerte que todos presentían, así como la inmensidad del océano, con sus soledades, provocaba innumerables manifestaciones religiosas, públicas y privadas. Efectivamente, la vida en el mar era precarísima, cruda y extremadamente peligrosa. Una tormenta, un ataque corsario, un accidente o una simple avería podían costarle la vida a todo el pasaje en cuestión de minutos. Como escribió Antonio de Guevara, en el siglo XVI *no hay navegación tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya más de una tabla* (36). De ello eran todos conscientes lo que provocaba estas manifestaciones públicas de fe.

Como es bien sabido, prácticamente en todos los buques viajaba un capellán, encargado de velar por el consuelo espiritual de todas las personas que iban a bordo. Todos los días se rezaban unas oraciones al amanecer, y una salve o letanías al atardecer, improvisando los días de fiesta un pequeño altar en el que se decía misa (37). Si se presentaba una situación de extremo peligro se multiplicaban los gritos pidiendo la intercesión de la Virgen o de San Telmo. Así, según un testimonio de la época, en el viaje que capitaneó Rui López de Villalobos al Maluco, entre 1542 y 1547 padecieron tanta hambre y sed que, temiendo la muerte, todos confesaron y rezaron *que nunca vi gente tan devota y menospreciadora del mundo* (38).

Y por supuesto, si se preveía la entrada en combate, especialmente si era un buque preparado para la guerra, siempre se sacaba tiempo para realizar una emotiva ceremonia religiosa. Así, por ejemplo, poco antes de la batalla de Lepanto, en 1571, la Armada capitaneada por don Juan de Austria atracó en la Fosa de San Juan, celebrando una misa muy emotiva y especial, como describió el cronista Gonzalo de Illescas:

(35) Concretamente se decía que los peligros y padecimientos en el mar siempre eran muy superiores a los que se vivían en tierra porque, mientras en ésta sólo se temía a los enemigos, en el mar había que temer además *al agua y a los vientos*. (Partida 2.^a, Título 24, Ley 10, p. 220.)

(36) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 28. Una idea que quizás se inspiró en las Partidas de Alfonso X, en las que se decía de los muchos riesgos que los marinos corrían, pues, además del viento y las tempestades *no hay sino una tabla entre ellos y el agua*. (Partida 2, Título 24, Ley 10, p. 220).

(37) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, vol. VI, pp. 187-188.

Al alzar la hostia y cáliz, fue tal la vocería de los soldados llamando en su ayuda a Dios sacramentado, y a su Madre Santísima; el ruido de la artillería, de las cajas de guerra, trompetas, clarines y chirimías; el horror del fuego y humo, del temblor de la tierra y estremecimiento de las aguas, que pareció bajaba a juzgar el mundo Su Majestad Divina con la resurrección de la carne, premio debido a la naturaleza del hombre (39).

Ante la cercana sombra de la muerte que todos los tripulantes eran capaces de presentir, hasta el más escéptico se volvía un ferviente cristiano. Por ello, nos explicamos perfectamente que circularan viejos refranes como éste: *quien no sabe rezar métase en el mar* (40). En ese mismo sentido Gonzalo Fernández de Oviedo escribió:

Si queréis saber orar aprender a navegar, porque, sin duda, es grande la atención que los cristianos tienen en semejantes calamidades y naufragios para se encomendar a Dios y a su gloriosa madre... (41).

Estaba claro que, ante el peligro inminente de muerte, todos echaban manos de lo único que les quedaba para consolarse, sus creencias.

Diversiones y entretenimientos

Para hacer frente a la monotonía y a la dureza de las travesías, se ingeniarían algunos entretenimientos. Algunos marineros llevaban chirimías o trompetas, flautas o guitarras que tocaban en las noches estrelladas, mientras unos cantaban romances y otros las oían melancólicos. Todos los buques debían llevar estas chirimías porque servían para transmitir órdenes y para tocar himnos de combate. Pero, también eran utilizadas lúdicamente, cuando las circunstancias lo permitían.

También eran frecuentes los juegos de azar, aunque oficialmente estaban prohibidos. Pero en una situación en la que pocas diversiones había, jugar a los dados o a las cartas podían ser un desahogo importante que ninguna autoridad quería fastidiar. De hecho, los capitanes de las Armadas no sólo no lo impedían, sino que con frecuencia participaban ellos mismos en las partidas. En algunos galeones detectamos, incluso, peleas de gallo que tanto divertían a la tripulación y que les permitían, durante un rato, olvidarse en cierta medida de sus padecimientos a bordo. Todos los cronistas coinciden que el mayor entretenimiento de todos era hablar, cotillear y contar historias

Otros, optaban por divertimentos más tranquilos y también más constructivos. Algunos llevaban aparejos para pescar. De esta forma además de matar el

(39) Cit. en MIRA CABALLOS: *ob. cit.*, p. 170.

(40) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. VI, p. 197.

(41) Cit. en PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E.: *El hombre frente al mar...*, pp. 43-44.

tiempo, les permitía ocasionalmente el consumo de pescado. Y también los había más cultos, que decidían echar mano de un buen libro, pasando las horas muertas leyendo. Era frecuente que los eclesiásticos y frailes, llevaran libros sacros que les servían para abstraerse a ratos de la dura situación que se vivía a bordo. En ocasiones, los pocos tripulantes alfabetos que había leían un libro de caballería o de poesía en voz alta para un grupo de hombres (42). Mientras unos jugaban, leían, cantaban o pescaban otros aprovechaban la tranquilidad del momento para despiojarse de común acuerdo con otro compañero empiojado.

De todas formas las mayores alegrías se producían cuando el buque arribaba a alguna de las escalas, en el viaje de ida a las Indias las islas Canarias y, en el de retorno, las Azores. Se les solía recibir en los puertos con salvas de honor que eran respondidas con alborozo desde los navíos (43). Cuando los barcos atracaban en un puerto el regocijo era generalizado: primero, entre la propia tripulación que aprovechaba para reponer fuerzas comiendo y bebiendo con frugalidad, antes de retornar a su *prisión flotante*. Y segundo, para el propio puerto, pues siempre suponía una buena oportunidad para hacer negocios con los recién llegados, intercambiando mercancías y prestándoles los servicios básicos que demandaban.

Deseos sexuales y frustración

Obviamente, en esos cascarones de un tonelaje inferior a las 600 ó 700 toneladas, donde la mayor parte de los pasajeros eran hombres, el sexo era una actividad lúdica muy difícil, casi imposible. Y lo era por dos causas: primero porque, a diferencia de los grandes cruceros actuales, no existía la más mínima posibilidad de privacidad. En este sentido no podemos olvidar que las relaciones heterosexuales extramatrimoniales se toleraban siempre que se mantuvieran en la más estricta intimidad. La sexualidad pública estaba fuertemente censurada y castigada. Y segundo, porque las mujeres que se embarcaban eran muy pocas y solían ir bien protegidas y vigiladas por sus padres, sus hermanos o sus maridos. En otros casos, hemos detectado la presencia de amantes o concubinas a bordo, lo que hoy llamaríamos prostitutas. Algunas de ellas eran mulatas pero también las había blancas que, según fray Antonio de Guevara, eran *más amigas de la caridad que de la castidad* por lo que no tenían reparos en dar *placer a muchos de la galera* (44). Un negocio seguro.

(42) LEONARD: *ob. cit.*, p. 138.

(43) Incluso estaba regulado legalmente que los barcos que llegasen al puerto de Santo Domingo, Puerto Rico, La Habana o Cartagena de Indias disparasen tres salvas, respondidas desde la fortaleza para saber todos que eran amigos y no corsarios. ENCINAS, Diego de: *Cedula-rio Indiano*, t. IV. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1946, fol. 39r y ss.

(44) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 47.

Pero, en general, la escasez de mujeres a bordo, provocó algunos casos de homosexualidad. Como ha escrito Pérez-Mallaína, el hecho de que la mayoría fuesen hombres y que pasasen largas semanas en medio del océano favorecía las relaciones sexuales entre iguales, convirtiéndose en uno de los secretos mejor guardados de algunos de los hombres del mar. No obstante, no parece que fuese una práctica común, precisamente por lo mismo, por la ausencia de privacidad. De ser descubiertos, y no era difícil que ocurriese, se jugaban una sentencia a muerte por sodomía (45).

Para una mujer, viajar en un navío durante más de un mes y medio, entre tanto hombre, sin apenas posibilidad de guardar su intimidad debía ser todo un suplicio. Aunque la pasajera en cuestión no fuese especialmente agraciada, el mar, la soledad y la dura travesía convertían a la más plebeya en una bella *Dulcinea*. Y como escribió Augusto Thomazi, a medida que la travesía se alargaba iba aumentando paralelamente su atractivo (46).

A los hombres de a bordo les estaba permitido soñar pero forzar algún tipo de relación era poco menos que imposible. No era fácil perpetrar un delito sexual ya que las posibilidades de impunidad en un recinto tan cerrado y estrecho eran casi nulas. Pero, en ocasiones, el deseo de los sufridos marineros fue excesivo, superando el miedo al posible castigo. Conocemos casos —por supuesto, excepcionales— de violaciones a bordo, unas logradas y otras abortadas por la resistencia de la mujer. Ello dependía en gran medida de las agallas con las que se defendiese la fémica y sobre todo de que contase con la protección de algún hombre.

En estas líneas daremos a conocer un proceso inédito por el intento de violación de María García, una criada del licenciado Lebrón, oidor de la audiencia de Santo Domingo (47). Éste último encomendó su protección al maestre y capitán del barco en el que se embarcó con destino a España. Curiosamente, el que debía protegerla fue el que intentó infructuosamente violarla. En la madrugada del 1 de mayo de 1527, siete días antes de arribar al puerto de Sevilla, el capitán Francisco García, maestre de la nao *Santa Ana*, bajó al aposento de la tal María e intentó forzarla. Ésta se resistió, dando grandes voces, mientras él la cogía por la garganta y la amenazaba con cortarle con un cuchillo la cara o *las narices*. La infortunada consiguió salir de la cámara y se encontró con varios hombres que se habían sobresaltado con sus voces. Ella estaba *destocada* y con las ropas rasgadas, mientras que él había perdido su bonete. Una vez en tierra, la mujer denunció la agresión, obteniendo el 4 de junio de 1527 una sentencia a su favor. Pese a que el acusado lo negó todo, se consideró probado el delito por lo que se le condenó al pago de 20 ducados más las costas del juicio, así como su destierro del reino de Sevilla por seis meses. El cadalso duró poco, pues, el 8 de junio, cuando llevaba cuatro días cumpliendo la sentencia en Castilleja de la Cuesta, se le levantó el mismo.

(45) PÉREZ-MALLAÍNA: *Los hombres del océano...*, pp. 166-167.

(46) THOMAZI: *ob. cit.*, p. 188.

(47) Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

Bien es cierto, que la honorabilidad de la víctima quedó a salvo de toda tachadura. No nos cabe la menor duda de que el pleito lo ganó por ser la protegida del licenciado Lebrón. De hecho, la defensa de Francisco García, se empleó a fondo para desacreditar a la supuesta víctima, acusándola de *inepta, mal formada, incierta y oscura*. De no haber gozado de la protección de un hombre, teniendo en cuenta que se trataba de una violación no consumada, es improbable que hubiese conseguido una sentencia a su favor. Se trataba del testimonio de una mujer frente a la de todo un capitán. Muy probablemente, si hubiese estado sola, su grado de indefensión hubiese sido tal que ni tan siquiera se hubiera atrevido a denunciarlo (48).

Delincuencia

Los delitos cometidos a bordo fueron de muy variada índole, la mayoría por pequeños hurtos y reyertas. Pero también se dieron casos menos comunes de asesinatos o de amotinamientos. En esos casos, uno de los principales problemas era saber a quien correspondía entender en esos delitos. Y ello porque, pese a la larga tradición marinera hispana, no existió un cuerpo de Marina hasta el siglo XVIII (49). En el citado juicio sobre el intento de violación de María García, en una nao que arribó a Sevilla, el 8 de mayo de 1527, ya hubo un grave problema de competencias entre el asistente de Sevilla y el teniente de don Fadrique Enríquez, almirante mayor de Castilla. El primero alegaba que el caso se denunció en Sevilla y el segundo, que el delito se había cometido en el mar. Lo cierto es que fue finalmente don Juan de Silva de Ribera, el asistente de Sevilla, quien dictó la sentencia definitiva (50).

También en la armada guardacostas de Andalucía se dieron casos muy sonados de litigios por saber a quién correspondía juzgar los delitos cometidos por las tripulaciones. Los alcaldes ordinarios de los puertos andaluces a los que la escuadra arribaba reclamaron en todo momento su competencia en dichos asuntos. Por contra, el enérgico juez de la armada guardacostas, Francisco Tello, escribió una acalorada misiva a Carlos V, en la que solicitó poderes para juzgar él y sus delegados todos los delitos surgidos en la andadura de la Armada (51). Así, pues, las fricciones entre los delegados del juez y los

(48) Sobre la función protectora masculina y su importancia en la sociedad del Antiguo Régimen puede verse el interesante trabajo de ORTEGA LÓPEZ, Margarita: «Protestas de las mujeres castellanas contra el orden patriarcal privado durante el siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 19. Madrid, 1997, p. 65-89.

(49) PÉREZ TURRADO: *ob. cit.*, pp. 170-171. Incluso, los generales de las armadas se elegían entre aquellas personas con experiencia o tradición marinera pero englobados en el ejército de tierra. De hecho, hubo generales de armadas, como el duque de Medina-Sidonia que llevó la Armada Invencible al desastre en las costas británicas que apenas contaba con experiencia en la mar.

(50) Proceso de María García, viuda honesta, contra Francisco García Comitre, vecino de Triana, año 1527. AGI, Justicia 698, N. 7.

(51) MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, p. 38.

alcaldes ordinarios fueron muy duras al menos hasta 1543, en que el Emperador decidió zanjarlas definitivamente. La corona, que no deseaba la dimisión de un juez tan eficaz como Francisco Tello, determinó a su favor, al disponer que cuando se cometiese un delito dentro de los navíos de la armada guardacostas fuese el juez de la misma quien, al regreso, enjuiciase estos casos y no la justicia ordinaria como lo había venido haciendo hasta entonces (52). Pero no parece que la situación quedase solucionada porque con posterioridad encontramos otras disputas jurisdiccionales. Y es que durante mucho tiempo nadie tuvo claro a quien correspondía los delitos cometidos por los marinos a bordo o en los puertos de arribada.

Nuevamente, en 1582 la audiencia de Santo Domingo denunció que muchos marineros de las flotas cometían graves delitos en la isla, habiendo diferencias sobre si debían juzgarlos ellos o el general de la Armada. La decisión de Felipe II, asesorado por el Consejo de Indias, fue muy clara: los delitos cometidos en La Española por la tripulación debían juzgarlos los oidores de la isla. Pero si, en cambio, eran disputas entre ellos, o entre soldados y marineros de la flota correspondía al general de esta última (53). Sin embargo, no parece que los generales de las flotas aceptasen esta decisión por lo que, en 1584, los oidores de Santo Domingo volvieron a escribir al rey, solicitando que se ratificase la orden para que los delitos cometidos por la gente de la flota los juzgase el capitán general de la isla y no el capitán general de la flota de Tierra Firme (54). Los problemas no se solucionaron, pues dichas disputas se prolongaron durante los siglos siguientes.

Enfermedad y muerte

Si ya en tierra las enfermedades y las epidemias periódicas constituían un azote para la población, en el mar el problema se multiplicaba por tres o por cuatro. Como ya hemos afirmado las condiciones sanitarias a bordo eran tremendas y algunas enfermedades endémicas. Con frecuencia los tripulantes padecían, además de hambre y sed, insolaciones, calenturas y enfermedades típicas de la marinería como el escorbuto. Cuando aparecía a bordo una epidemia —viruela, sarampión, tifus, etc.— la situación se tornaba insostenible por dos causas: una, porque su contagio al resto del pasaje era casi inevitable, y otra, porque no había medios para controlarla. Todos los enfermos eran trasladados al alcázar y allí eran atendidos sanitariamente por el cirujano o el barbero y espiritualmente por un religioso. Aunque las flotas estaban obligadas a llevar fármacos para curar a los enfermos, era muy poco lo que se podía hacer

(52) Real Cédula a Francisco Tello, Madrid, 6 de febrero de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, fols. 168-169.

(53) Real Cédula a los oidores de Santo Domingo, Lisboa, 22 de septiembre de 1582. ENCINAS: *ob. cit.*, t. IV, fol. 25r.

(54) Traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584. AGI, Patronato 269, N. 2, R. 6.

por ellos ya que apenas existían remedios médicos eficaces (55). En esos casos, los muertos se contaban por decenas. Hubo casos de flotas en las que las epidemias diezmaron a dos tercios del pasaje. Por citar algún ejemplo concreto, en 1574 llegó a Nueva España una flota en la que una plaga mató en medio del océano a la mitad del pasaje. Aunque una mortalidad tan alta no era lo habitual, tampoco se trata de un caso excepcional (56). De hecho, incluso en los casos en los que no se desataba una de estas temidas epidemias, era raro el viaje en el que, por unos motivos u otros, no perdían la vida una o varias personas (57).

En caso de fallecimiento, no quedaba más remedio que tirarlo por la borda. Si el infortunado era un esclavo, simplemente lo registraba el escribano, para certificar que había fallecido de muerte natural, y acto seguido se deshacían del cadáver. Ni ceremonias, ni rituales, ni tan siquiera una simple oración del capellán (58). En cambio, si el finado era un español, se preparaba todo un ritual previo, cosiéndolo con un serón o tela basta y añadiéndole lastre para que se fuera al fondo y no lo devorasen los depredadores. Como lastre se utilizaban piedras —si las había—, botijas de barro o bolaños de las lombardas. El clérigo que preceptivamente debía ir a bordo dirigía un acto fúnebre antes de lanzar el cuerpo al mar. Dependiendo de la calidad del fallecido el acto tenía más o menos solemnidad. Sólo cuando se trataba de personalidades importantes se malgastaba la pólvora, disparando una o varias salvas de honor. Mientras el cuerpo caía al mar los compañeros susurraban a coro: *buen viaje*.

Conocemos el caso de una armada despachada por Hernán Cortés, el 30 de octubre de 1533, para explorar el Mar del Sur. Estuvo capitaneada por Diego Becerra, quien a los pocos días de zarpar fue asesinado en un motín encabezado por su piloto mayor, el vizcaíno Ortún Jiménez (59). Los hechos

(55) En una Real Cédula, otorgada en Madrid, el 20 de enero de 1594 se pedía a los veedores de las armadas que mirasen especialmente que en los navíos había *medicinas y otras cosas necesarias* para la curación de enfermos. ENCINAS: *ob. cit.*, t. IV, fol. 118v.

(56) Rocío Sánchez Rubio alude a éste y otros casos de flotas gravemente diezradas por las epidemias. SÁNCHEZ RUBIO: *ob. cit.*, s/p.

(57) Si se trataba de un barco negrero el número de fallecidos era muy superior por el hacinamiento, las cadenas y la deficiente alimentación. No se les daba malos tratos porque interesaba que llegasen vivos el mayor número posible. De hecho el escribano registraba a los fallecidos y se aseguraba de que había sido por muerte natural. Solo en ese caso, el propietario de la licencia podía recuperar la licencia para volver a llevar otro. En diciembre de 1561 se cargaron dos navíos en Cabo Verde, la nao *Gracia de Dios* con 200 piezas, y la *Candelaria* con 160. Tras una tranquila travesía llegaron vivos al puerto de Veracruz 171 esclavos en el primer buque y 140 en el segundo. La mortalidad fue en el primer caso del 14,5% y en el segundo del 12,5. Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal de Su Majestad, Sevilla, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2.

(58) Así queda reflejado en un expediente en el que se insertó la muerte en el mar de 49 esclavos que fueron simplemente tirados por la borda. Pleito entre Hernán Vázquez de México y el fiscal, Sevilla, 1563. AGI, Justicia 865, N. 2.

(59) Los motines a bordo eran muy comunes, por la dureza de la vida a bordo, y porque la tripulación solía estar formada por personas de muy baja condición social, en algunos casos, prófugos de la justicia. THOMAZI: *ob. cit.*, p. 95. No obstante, en la mayor parte de los casos

fueron descritos con toda su crudeza en una información llevada a cabo a finales de 1533:

Y si saben que estando en la primera guardia el dicho Ortún Jiménez, piloto, casi entre las once o doce horas de la misma noche poco más o menos antes que se acabase la dicha guardia el dicho Ortún Jiménez con todos los demás en la primera pregunta declarados dando favor el uno a los otros y el otro al otro, estando el dicho capitán Diego Becerra y padres y oficiales y sobresalientes durmiendo cada uno en su parte, el dicho capitán Diego Becerra sobre una caja en popa sin pensamiento de alboroto ni armas ningunas ofensivas ni defensivas, desnudo en camisa con mano armado con montantes y espadas, puñales y rodelas y otras armas fueron a la parte donde el dicho capitán estaba durmiendo y en su portón le dieron muchas cuchilladas en la cabeza, tales que le sacaron los sesos y le dieron otras cuchilladas en la mano derecha y una estocada en el muslo de manera que lo derrocaron de la dicha caja donde estaba y lo dejaron por muerto y así caído, rostrado en tierra le echaron en los pies unos grillos de hierro el cual dicho capitán como se vio herrado y desmayado pidió confesión y si saben que desde a tres días siguiendo día del mes próximo de diciembre de este dicho año murió... (60).

Tras la muerte del capitán general, se preparó un rápido funeral y se tiró al mar con su lastre correspondiente. Por ejemplo, Martín de Bocanegra, un sevillano que fue testigo presencial, afirmó que murió de las puñaladas y *luego vio llevar ciertas piedras de lastre para hacer carga y meterlas con él para que fuese al fondo y liado en una manta juntamente con las dichas piedras lo echaron a la mar (61).*

Las inclemencias del tiempo, los ataques corsarios o, simplemente, el hecho de encallar en algún risco costero, suponía un riesgo considerable para la mayor parte de los tripulantes. Pero las tormentas eran aún más frecuentes y el resultado solía ser el naufragio. También, un accidente podía acabar con el buque en el fondo del océano; un fuego provocado por la pólvora. Se estima que en los siglos XVI y XVII se perdieron un total de 700 barcos, perdiendo la vida varias decenas de miles de personas (62). El miedo se apoderaba de los tripulantes cada vez que veían aproximarse una tormenta o un barco, que casi siempre identificaban con algún corsario. Efectivamente, el hecho de divisar una nave desconocida en el horizonte hacía saltar todas las alarmas, disparando la imaginación de muchos que auguraban el asalto del navío por algún afamado corsario.

eran controlados por los oficiales que solventaban la situación procesando al cabecilla y amnistiando al resto.

(60) Información sobre la expedición de Diego Becerra, Colima, 1533. AGI, Patronato 180, R. 52.

(61) *Ibidem*, fol. 212r.

(62) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO: *El hombre frente al mar...*, p. 27.

En caso de que el hundimiento diese el tiempo suficiente, siempre había algunos botes en las que se podían refugiar los supervivientes. Pero en los siglos XVI y XVII eran siempre insuficientes para albergar a toda la tripulación. Y es que el objetivo de estas pequeñas barcazas era utilizarlas para ir a tierra o para pasar de un navío a otro, no para salvar a la tripulación en caso de naufragio (63). Por ello, en caso de naufragio la mayor parte de los que viajaban a bordo estaban condenados a perecer ahogados si no recibía una urgente ayuda de la costa o de otros navíos con anduviesen cerca. De hecho, éste fue uno de los motivos por el que se implantó en la navegación indiana el sistema de flotas. Nadie podía comerciar con las Indias si no era dentro de la conserva de una de las dos flotas anuales (64).

En caso de que hubiese tiempo para desalojar el navío, la percepción sobre quién debía salvarse era muy distinta a la actual. No tenían prioridad los débiles —como las mujeres o los niños— sino las personas más útiles a la sociedad. Y los que más se ajustaban a ese perfil eran los varones de ascendencia nobiliaria. Ellos serían los primeros en salvarse, relegando al ahogamiento a niños, mujeres y ancianos (65).

Pero, ante la muerte no todos adoptaban la misma actitud. Se suponía que los nobles debían mostrar, al menos en apariencia, una mayor entereza ante la misma, lo cual se consideraba una condición inherente a su rango social. Llorar, gemir, gritar o rasgarse las vestiduras eran actitudes propias del pueblo llano.

Pero llegado el irremisible naufragio y sin posibilidad de ayuda lo mejor que le podía pasar al infortunado naufrago era morir ahogado pronto porque, si conseguía asirse a algún objeto flotante, la agonía se podía demorar horas, incluso días.

Conclusiones

Como hemos podido comprobar a lo largo de este trabajo, la vida a bordo era extremadamente dura, incluso en condiciones normales. Antonio de Guevara escribió que todas las penalidades comunes en tierra, hambre, frío,

(63) SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Mérida, Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991, p. 34.

(64) El 16 de julio de 1561 apareció perfectamente constituido el sistema de dos flotas anuales: una, que partiría en enero, y otra que lo haría en el mes de agosto. En ambos casos, la expedición llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico se dividiría en dos, una con destino a Nueva España, y la otra a Tierra Firme. Posteriormente, el 18 de octubre de 1564, se introdujeron varias modificaciones de consideración: la primera flota no partiría en enero sino en abril y, además, no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas. En cuanto a la segunda, mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y «otros puertos de la costa norte». Véase, por ejemplo, GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ: *ob. cit.*, pp. 89-90.

(65) PÉREZ-MALLAÍNA: *El hombre frente al mar...*, p. 51.

tristeza, sed, desdichas, etcétera, *se padecían dobladas* en la mar (66). Si, en cambio, surgían problemas: tempestades, ataques corsarios, carestías, ausencia prolongada de viento, epidemias, etc., la situación se tornaba verdaderamente insufrible. Por ello, el mismo hecho de embarcarse era ya de por sí un suplicio donde se conjugaban una serie de sensaciones adversas: miedo a lo desconocido, desconfianza, inseguridad, añoranza, etcétera.

Conocemos el caso de un tal Baltasar de Vellerino, que viajaba junto a sus padres en la flota que en 1562 capitaneó Pedro Menéndez de Avilés. Éste declaró que en el momento de zarpar, los tiempos fueron tan contrarios que debieron retornar cinco veces al puerto de Cádiz. Sus padres, lo entendieron como un mal presagio y decidieron desembarcar pese a llevar muchas semanas ya en el buque (67). Comprensible, en una situación donde el temor, la creencia en Dios, el desafío del océano, la edad, y la tradición debían representar todo un cúmulo de pensamientos y de sensaciones capaces de desanimar al más recio. Máxime cuando la mayor parte de los pasajeros habían permanecido toda su vida al margen del mar. Doce años después, en otra armada capitaneada por el mismo Pedro Menéndez de Avilés se desató una epidemia tifoidea que acabó diezmando peligrosamente a pasajeros y a tripulantes (68).

Estas precarias condiciones de vida, y esta alta mortalidad de los hombres de mar se prolongaron en el tiempo prácticamente hasta el siglo XIX. Un estudio sobre la mortalidad y las condiciones de vida de los marinos de la Armada Real española entre finales del siglo XVIII y principios del XIX así lo corrobora. No solo seguían padeciendo enfermedades tradicionalmente marineras, como el escorbuto, sino que incluso entre los supervivientes, el sufrimiento extremo les llevaba a un ostensible envejecimiento prematuro (69).

(66) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. II, p. 29.

(67) Cít. en CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. U.N.A.M., México, 1997, p. 218.

(68) Cít. en CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*. Editorial San Martín, Madrid, 1989, p. 108.

(69) Al parecer, según testimonios de la época, los marineros presentaban un temprano envejecimiento lo que delataba los graves sufrimientos que padecían a bordo. MARTÍN GARCÍA, Alfredo: «Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)», *Espacio, Tiempo y Forma, Historia Moderna*, t. 12. Madrid, 1999, p. 427.