

Sergio M. Rodríguez Lorenzo

Academia Belgo-Española de Historia, Madrid
España

EL MAR SE MUEVE: LA EXPERIENCIA DEL VIAJE TRASATLÁNTICO ENTRE LOS PASAJEROS DE LA CARRERA DE INDIAS (SIGLOS XVI Y XVII)

UDC 316.7:325(460)"15/16"

Resumen

Descripción de la vida cotidiana de los pasajeros en su travesía a las Indias españolas durante los siglos XVI y XVII.

Palabras clave: *Historia atlántica. Carrera de Indias. Historia de América. Viaje. Vida a bordo.*

Abstract

Description of the daily lives of passengers on their journey to the Spanish Indies during the sixteenth and seventeenth.

Key words: *Atlantic history. Route to Spanish Indies. American history. Journey. Life on board.*

La Monarquía Católica considera a sus posesiones ultramarinas como lugares de promisión. En ningún momento pretenden convertir a las Indias en territorio penitenciario ni de escape para la disidencia religiosa. La Corona sabe que solo conservará las nuevas tierras si están pobladas, y no dejan de fomentar el paso de súbditos al Nuevo Mundo.

Desde el segundo viaje colombino, en 1493, se inicia un proceso migratorio entre España y América de proporciones desconocidas en su tiempo (y que no fue igualado por otras potencias coloniales hasta entrado el siglo XIX). Aunque no existen cifras seguras, se calcula en trescientas mil las personas que cruzan el Atlántico en los siglos XVI y XVII (Martínez Shaw 1993: 152). Muchos arbitristas del Seiscientos piensan que una de las causas de la decadencia española proviene de esta pérdida de brazos útiles que abandonan su patria para «valer más» en las Indias (Palacio Atard 1987: 75). Sin embargo, la emigración trasatlántica nunca fue un fenómeno masivo, sino un goteo

continuo, con cambios de ritmo, y que solo en ciertos casos distorsionó la estructura demográfica de algunas provincias de España, pues está protagonizada la mayoría de las veces por varones en edad de procrear (Domínguez Ortiz 1988: 250).

La emigración a Indias es libre, pero sometida a control. Los requisitos legales para pasar al Nuevo Mundo son claros y se mantienen durante todo el periodo colonial: ser español, católico y no tener delitos pendientes con la justicia. Para asegurar la ortodoxia católica, se prohíbe el paso a los descendientes de judíos, moros y penitenciados por la Inquisición. Para preservar la tranquilidad de las tierras allende los mares, la Corona prefiere la emigración familiar y, si es posible, que sean labradores que exploten las nuevas tierras. La realidad fue que los hombres emigraron más que las mujeres, que normalmente procedían del mundo urbano y que vivieron en su mayoría de la actividad artesanal o mercantil.

Los trámites administrativos son más molestos que onerosos. Primero, una petición de licencia al Consejo de Indias en Madrid, en la que normalmente se alega un estado de necesidad en Castilla y la existencia de familiares en Indias que reclaman al solicitante. Tras muchas vueltas por los distintos negociados del Consejo, si se obtiene la licencia es necesario elaborar una información de limpieza de sangre, obligatoria desde 1552. Al menos seis testigos deben dar testimonio de que el beneficiario no tiene sangre mora ni judía. Finalmente, debe presentarse en Sevilla, puerto cabecera de las flotas, donde los oficiales de la Casa de la Contratación comprueban la autenticidad de los documentos; si todo está en orden, asentarán al interesado en el libro de pasajeros (Jacobs 1993: 33-44).

Salvo los funcionarios del Rey y los religiosos regulares —que cruzan el Atlántico a cuenta de la Real Hacienda—, el resto de pasajeros ha de contratar un pasaje con alguno de los señores de naos que viven de la carrera de Indias. Hacerse con los servicios de un barco resulta bastante caro: solo el pasaje, unos 20 ducados por adulto, aunque los jóvenes menores de quince años suelen pagar menos, y los bebés o «niños de pecho» no abonan flete. A veces se llega a acuerdos curiosos, como el del marinero Francisco Antonio, vecino de Sevilla en Triana, quien concierta con el maestro Lázaro Gutiérrez Madrigal que puedan viajar en la nao a Nueva España su esposa e hijos (dos niñas de doce y nueve años y un niño de pecho). El precio total del pasaje se estimó en 35 ducados, pero Francisco Antonio debía servir en la nao como marinero y buzo sin percibir ningún sueldo por su trabajo¹.

Aparte del precio del flete, los pasajeros tienen que acompañarse de cierta cantidad de matalotaje, pues los navieros no se hacen cargo de su alimentación. A estos gastos para sobrevivir a bordo es preciso sumar los de posada en Sevilla, Sanlúcar de

¹ Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales (en adelante AHPSPN), leg. 16709, fols. 439v-441r.

Barrameda o Cádiz mientras se espera la salida de la flota, y el alquiler de una barca para llegar a la nao. En total, unos 60 ducados, al alcance de muy pocos. Para financiar el viaje se recurre a los préstamos familiares o a la venta de bienes inmuebles en los lugares de origen, ya sean tierras o casas. Se procura entonces callar el motivo de la venta, pues cuando el comprador barrunta que es la marcha a Indias, rebaja el precio. También suele ocurrir que los familiares ya estantes en Indias remitan dinero para sufragar los gastos del viaje (Jacobs 1993: 67-71; Altman 1992: 226-229).

A pesar de lo que digan las leyes, nadie sabe qué día comienza a navegar la flota. Tras varias semanas de espera —y algún aviso de salida en falso— los pasajeros reciben la orden de embarque, ya segura. Antes todo fue lentitud en los preparativos, dilaciones en las respuestas; ahora todo son prisas. Desde Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz, aturrulladamente, deben tomar las barcas de río que enlazan los puertos con las naos cuyo calado les impide acercarse a tierra. El primer encuentro de los pasajeros con el mar abierto es ya una experiencia traumática y, sobre todo, peligrosa. Desde sus barquichuelas atestadas de gente y enseres, han de alcanzar la borda de la nave que los llevará a Indias. Ahí está la flota, con sus negras naos de velas en alto, tan enormes y hoscas a medida que nos aproximamos. Las barcas y chalupas se acuestan junto a la nodriza correspondiente. El mar se mueve; los violentos golpes de la madera contra la madera se amortiguan con balas de lana. La diferencia de altura entre las naves no se salva con una tranquila pasarela desde la que decir adiós a la tierra, sino con una escala de cáñamo difícil de fijar a los pies. Todo es un revuelo: las voces de la marinería que dirige la operación; los gritos de los pasajeros que temen morir aplastados entre las naves o caer al mar; el sobresalto de las gallinas mientras su jaula pasa de mano en mano y luego asciende agarrada a un cabo.

Ya están los pasajeros a bordo. Tras el susto inicial, el barco les parece un lugar seguro, pero en cuanto miran alrededor descubren el caos. La nave, tan grande desde fuera, resulta ahora mucho más pequeña. El combés —lugar donde harán vida durante cerca de tres meses— se encuentra embalumado con cajas, baúles, pipas, botijas, gallineros, todo dispuesto sin ningún orden. Los grumetes y marineros trajinan con celeridad de un lado a otro, concentrados en las maniobras, atentos al silbido del contramaestre; todo son cuerdas y nudos, palabras ininteligibles, miradas de indiferencia... Quizá alguno ya lo ha comprendido: acaban de entrar en un mundo distinto, en la «república de la mar». Los pasajeros no saben qué hacer, a quién dirigirse; son ya almas en pena que vagan de un lado a otro. Parecen molestar, y no se equivocan.

Los señores y maestros de naos admiten a los pasajeros de mala gana. El Rey los obliga a ello; las Indias deben poblarse, y los súbditos —si cumplen las ordenanzas— pueden circular libremente entre ambas orillas. El negocio privado no debe contrariar el

interés general. Aun así, los pasajeros son fuente de problemas, siempre dispuestos a quejarse ante las chanzas y robos cometidos por los marineros. Pero son también una fuente complementaria de ingresos que se añade al transporte de mercancías. El naviero no puede desaprovechar esta oportunidad de ganancia.

Si el pasajero es ilustre —un virrey, un gobernador, un oidor, un obispo, un canónigo— el maestro le dará la bienvenida a bordo y lo conducirá a sus aposentos, la cámara de popa, tan cómoda en comparación con las demás. Quien concertó un camarote buscará a un oficial que le indique dónde dirigirse. Verá entonces que su habitación está en el castillo de popa, y que el interior es un laberinto de camarotes contruidos con tablones de manera precaria, estrechos, oscuros, sin ventilación, y en los que no es posible ponerse de pie por la escasa altura del techo. La única función de estos habitáculos es reducir algo el ambiente de promiscuidad en que se vive durante la travesía; protegerse de las miradas durante el aseo y los cambios de ropa; dificultar el robo del matalotaje. Nadie hace vida en el camarote: el calor es insoportable.

En cubierta, cada pasajero se aloja donde puede. Si forman un grupo familiar, son una comunidad religiosa o llegan a ponerse de acuerdo varios pasajeros aislados, crearán un «rancho», un espacio delimitado por sus posesiones que les sirva de hogar durante el viaje. Allí instalan el fogón para la comida con la leña que les proporciona el maestro; sentados sobre sus cajas y baúles, matan el tiempo con charlas, juegos y lecturas. Por el día, si el grupo da un paseo para desentumecer las piernas, alguno queda pendiente de las pertenencias. Por la noche, extienden sus jergones para dormir al raso, y, por turnos, siempre vela alguien para que nadie los moleste.

El mundo divide a los humanos en vivos, muertos y mareados. El mar se mueve, y quien lo cruza se marea: todos, aunque los marineros ya no recuerden su primera navegación y sus primeros vómitos. Ahora se ríen de la desgracia ajena y su pasatiempo es ver indispuestos a los pasajeros. Apenas suben a bordo —y por mucha que sea la alegría con que afronten el viaje—, estos comienzan a sentir náuseas, dolor de cabeza; vomitan sin tasa, se deshidratan, caen rendidos por la debilidad, suspiran, enmudecen. Eugenio de Salazar, pasajero que viaja de Tenerife a Santo Domingo en 1573, nos cuenta así su experiencia (Salazar 1866: 36):

Y allí por gran regalo nos metieron en una camarilla que tenía tres palmos de alto, y cinco de cuadro, donde en entrando la fuerza del mar hizo tanta violencia en nuestros estómagos y cabezas que padres e hijos, viejos y mozos quedamos de color de difuntos, y comenzamos a dar el alma (que eso es el almadiar), y a decir *baac, baac, baac*; y tras esto *bor, bor, bor, bor*; y juntamente lanzar por la boca todo lo que había entrado aquel día y el precedente, y a las vueltas, unos fría y pegajosa flema, otros ardiente y amarga cólera, y algunos terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol, ni luna; ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de como entramos, ni mudamos lugar, hasta el tercero día.

Más de treinta años antes, en 1544, el dominico fray Pedro de la Torre relata el inicio de la navegación de un modo similar (Torre 1985: 62):

El día siguiente, que fue viernes a once de julio, alzamos velas y con ojos muy secos perdimos de vista a nuestra España. El viento era bueno, aunque poco. En breve nos dio la mar a entender que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almadeados, como muertos, que no bastara mundo a hacernos mudar de un lugar. Solamente quedaron en pie el padre vicario y otros tres; pero tales estaban los tres que no podían hacer nada; solo el padre vicario nos servía a todos y nos ponía bacines y almojías para vomitar que no se daba a manos ni se podía valer [...]. No había remedio de hacernos comer bocado, aunque íbamos desmayados; pero gana de beber no faltaba. No se puede imaginar hospital más sucio y de más gemidos que aquel. Unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos; otros asándose al sol sobre cubierta, echados por los suelos, pisados y hollados y sucios, que no hay palabras con que lo explicar.

El viaje resulta un suplicio por muchos motivos. Primeros los vómitos, luego el sol de justicia, que derrite la brea de las tablas y abrasa; la humedad de las noches, que entumece las articulaciones y provoca resfriados. Las ropas continuamente mojadas en los días de lluvia o de temporal; o acartonadas por el salitre cuando están secas. La comida es mala, y el agua, poca. Los pasajeros deben alimentarse por su cuenta. El maestro solo tiene obligación de proporcionarles agua, leña y sal. Cuando se concierta el pasaje, se determina qué podrá llevar libre de fletes el pasajero: una caja para ropa y algunos víveres, por lo general. Todo depende de su capacidad adquisitiva. No sabemos cómo se las arreglaría para sustentarse aquel Diego de Espinosa que se acompaña únicamente de un cajón con ropa². Con más consuelo queda el estómago del utrerano Cristóbal de Ávila, quien junto a sus vestiduras lleva un barril quintaleño de bizcocho³. Los viajeros de economía más holgada eligen un matalotaje compuesto de bizcocho, aceitunas, alcaparras, almendras, pasas, vino, aceite, vinagre y animales vivos como gallinas y corderos. En 1578, el matrimonio formado por Juan Luis de Palacio y Jerónima de Aguilar, junto a dos hijos y un criado, embarcan cinco barriles quintaleños de bizcocho, ocho arrobas de vino, dos de aceite y dos de vinagre, un quintal de pasas, dos barriles de aceitunas y uno de cecina⁴. En 1621, el grupo formado por el doctor Fernando Báez de Silva, cuatro mujeres y tres niñas (de seis, cuatro y tres años) fleta una cámara donde llevan

cuatro baúles de ropa blanca y de vestir, así como todo el bizcocho que fuese necesario para el viaje (un barril dentro de la cámara y el resto debajo de la escotilla de la nao, junto a treinta botijas de agua para que se las vaya dando cuando se las pidiese), cien gallinas en una gallinero grande y dos pequeños, dos o tres carneros y las menudencias para el matalotaje, como son botijas de aceite, vino, alcaparra y alcaparrón⁵.

² AHPSPN, leg. 3408, fol. 26r-v.

³ AHPSPN, leg. 12376, fols. 1144v-1145r.

⁴ AHPSPN, leg. 16709, fols. 129v-131v.

⁵ AHPSPN, leg. 14502, fols. 497r-499r.

Buena parte de los alimentos se descompone en un par de semanas. El bizcocho — base de la dieta a bordo— se enmohece y agusana; el agua, mal envasada, se transforma en un pestilente líquido viscoso de color verde, lleno de gusarapos. El vino, con el vaivén de la nao, fermenta y espumea. Los animales mueren pronto por falta de sustento y agua. La mayoría de las viandas son secas y saladas, lo que provoca una sed intensa que no puede satisfacerse porque las ordenanzas son estrictas y el reparto de agua, espartano. Nada produce más contento que llegar a un puerto de aguada, como la isla Dominica, la Guadalupe, la Deseada, cuando se alcanza el Caribe. Si hubo calmas, o una tormenta desvió la nave de la ruta, y la travesía de alarga, comenzarán a faltar las raciones.

Las naos están infectadas de piojos, cucarachas y ratones. Eugenio de Salazar, con su estilo exagerado, nos habla de piojos tan grandes que «algunos se almadían y vomitan pedazos de carne de grumetes» (Salazar 1866: 38). Pero pocos casos tan peregrinos como la plaga de ratas que sufre la Almiranta de Honduras en 1622, de regreso a España. Cuando atraca en La Habana, encuentran en el lastre más de un millar de animales que han consumido parte del matalotaje. No se le da la importancia debida, pero cuando la nao navega de nuevo en alta mar descubren que han agujereado los costados por nueve sitios, «lo que nunca se había visto y a muchos parecerá increíble» (Vázquez de Espinosa 1992: 1074-1075). La voracidad de las ratas se aprecia mejor si atendemos a la lucha que mantienen con los otros animales de la nave (Vázquez de Espinosa 1992: 1076-1077):

Entraban en las jaulas de los papagayos y peleaban con ellos hasta que los mataban y se los comían. Y sucedió esto muchas veces, que amanecieron muchos muertos y comidos de ellas. Entraban en los gallineros y peleaban con las gallinas hasta matarlas y comerlas, que sucedió muchas veces hallarlas muertas y comidas, y otras que vivas las habían roído y comido los pies y dedos; y día hubo que sucedió acometer una rata una gallina, que se defendía y la asió con el pico de la boca a la rata, de tal suerte que la gallina tiraba por una parte, y la rata afligida de verse asida, por otra, por escaparse de los que miraban semejante prodigio, ya la iban a matar, al fin se escapó. También se ponían a reñir con los gatos y morderlos, de tal suerte que les hacían saltar la sangre y con el dolor les torturaba y se escapaban de ellos.

Vázquez de Espinosa calcula que arrojaron más de tres mil ratas a la mar —aparte las de La Habana—, y prosigue narrando cuánta penuria pasaron hasta llegar a la isla de Flores, donde pudieron tomar refrescos.

Los pasajeros se hacinan, conviven de manera promiscua. Salazar vuelve a ilustrarnos (Salazar 1866: 46):

Y así junto a unos, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas, vos almorzáis; y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza, porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo.

Las naves de la carrera de Indias no disponen de «jardines», lugares específicos para que los tripulantes y pasajeros hagan sus necesidades, al menos en los navíos mercantes de los siglos XVI y XVII. El procedimiento es teóricamente sencillo: asomar el trasero por la borda; por supuesto, a la vista de todos. Pero la borda está alta y el mar se mueve; puede convertirse en una operación arriesgada que el humor de Salazar hace menos traumática (Salazar 1866: 46):

Pues si queréis proveeros, provéalo Vargas; es menester colgaros a la mar como castillo de grumete [...] y asiros a las crines del caballo de palo, so pena de que si soltáis os derribará de manera que no cabalguéis más en él; y es tal el asiento que *ainda muitas vegadas chega a merda a o olho de o cu*, y de miedo a caer en la mar se retira y vuelve adentro como cabeza de tortuga, de manera que es menester sacarla arrastrando a poder de calas y ayudas.

Los días transcurren lentos y las semanas, despacio. Las novedades a bordo se acaban pronto y todo se convierte en rutina. La jornada comienza temprano en el barco, antes del amanecer, con la primera letanía cantada por los pajés; cada vuelco de ampolleta, cada cambio de guardia, lo anuncian ellos con una oración. De los actos cotidianos, los más esperados son la comida de las once de la mañana —la única caliente del día— y cuando a las doce, con el sol en su cenit, el piloto toma el punto para conocer la posición geográfica de la nao. Si el tiempo es bueno y se atraviesa el denominado «mar de las Damas» (entre las Canarias y el arco de las pequeñas Antillas), tripulación y pasajeros mitigan el tedio como pueden. Si va algún músico o algún cantante a bordo, como fueron los casos de Diego de Ayala en 1567⁶, o los cantores de la catedral de México Juan de Villarrubia y Bartolomé Íñiguez de Majondana, en 1600 y 1622⁷, pueden amenizar las tardes con su arte. Suelen cantarse romances al son de la guitarra (Torre 1985: 73). Aunque están legalmente prohibidos, nadie deja de jugar a los naipes y a los dados, incluso aquellos que tienen la misión de hacer cumplir las leyes en las flotas, como generales, almirantes y alguaciles. Más de un pasajero cae en las trampas que les tiende la marinería en la mesa de juego; la tripulación —puesta de acuerdo— aprovecha para desplumar a los más incautos (Pérez-Mallaína 1992: 158-161). Otro entretenimiento es la lectura colectiva. En los barcos navegan muchos libros, aunque embodegados como mercancías. No faltan pasajeros que lleven a mano algún volumen para su solaz, que luego comparten con otros compañeros en voz alta, si así se lo piden. En la nao *Santa María de Arratia*, de la flota a Nueva España en 1582, viaja Alonso de Almaraz, quien lee a sus camaradas y a los marineros la vida de San Luis; en la nao *San Francisco* se han leído un *Rosario espiritual*, una *Silva de varias lecciones*, un *Oratorio* y un libro de caballería (Fernández del Castillo 1914: 389-390). La primera edición de *El Quijote* se lee a bordo de las flotas de 1605, a escasos meses de que saliera de imprenta.

⁶ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, leg. 2051, N. 41.

⁷ AGI, Contratación, leg. 5262B, N. 31; y AGI, Contratación, leg. 5385, N. 19.

Aparte de los doscientos dos ejemplares que van en cajones para su venta en las Indias (Infantes & Rueda Ramírez 2010: 208), sabemos que los pasajeros Alonso de Daza y Juan Ruiz Gallardo, así como el naviero Gaspar de Maya, llevan un ejemplar (Rodríguez Lorenzo 2012: 64). Además de la música, el juego y la lectura, está la simple conversación entre camaradas: «contar novelas, hablar de cosas vanas, blasonar de sus personas, alabar sus tierras [...], hablar de vidas ajenas» (Pérez-Mallaína 1992: 161-162).

Si navega en la misma nao algún grupo de religiosos, como la expedición de jesuitas que encabeza Diego de Bobadilla en 1643, los tripulantes y el resto de pasajeros viven pendientes de su vida comunitaria:

A las cuatro nos levantamos y luego se tenía una hora de oración; después, cuando el tiempo daba lugar, que fue lo más de la navegación, se decían una o dos misas, en que comulgaban comúnmente todos los sacerdotes; y tres o cuatro veces a la semana los hermanos [...]. A las comidas se leía un libro; a prima noche cantábamos todos la Salve, y las más veces también la Letanía de Nuestra Señora. Después de ella, uno de los nuestros hacía un rato de plática, y contaba un ejemplo, por haberlo pedido los de la nao, que acudían todos y se consolaban mucho. Después se rezaba a coros el Rosario de Nuestra Señora [...] y los pasajeros con gente de mar no tuvieron en qué reparar, sino mucho con que edificarse⁸.

Cuando llega alguna festividad religiosa, todo es alegría en la nao. El padre Bobadilla refiere:

El día de nuestro padre San Ignacio celebramos con la mayor fiesta que pudimos. Todos los de la nao confesaron y comulgaron, y yo prediqué aquel día. Empavesose la nao, hubo salva de artillería y mosquetería; dióse a todos los de la nao una muy buena comida y hubo gran fiesta y regocijo⁹.

En la nao que lleva en 1635 al virrey de Nueva España, Marqués de Cadereita, se celebra el Corpus Christi con «correr toros y gallos a uso de Castilla» y con «una danza de espadas». El día de San Bernabé —nos dice el virrey— «divertimos el día con una doctrina que tuvieron los padres de la Compañía, y al cabo de ella se concluyó con un ejemplo»¹⁰.

Las personas de esta época se conforman con poco. Cualquier acontecimiento extraordinario sirve para animar la jornada: que aparezcan unos pajarillos en el cielo, unas ramas en el agua —indicios de que ya están cerca de tierra—; que unos delfines jueguen con la estela que deja la nave o delante del tajamar; que unos peces-voladores se posen en la cubierta, o que algún marinero pesque con un sencillo aparejo una cría de tiburón. Son inocentes distracciones que hacen más corta la travesía. Pero otras son más trágicas, como cuando cae un hombre al agua y se ahoga, según nos cuenta el propio

⁸ Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), Navarrete, t. II, doc. 20, pp. 770-771.

⁹ MNM, Navarrete, t. II, doc. 20, p. 771.

¹⁰ MNM, Navarrete, t. II, doc. 57, p. 740.

Bobadilla¹¹. Aunque a veces el sobresalto no llega a sus últimas consecuencias, y el desenlace es feliz¹². No faltan trifulcas entre los marineros, o entre los pasajeros, que hacen las delicias del resto.

Tampoco están ausentes los funerales. Rara es la expedición en que no muere alguien a bordo; causas para encontrar la muerte sobran: el lampreazo de una jarcia que se suelta, una roldana que cae, el choque contra la borda o la cubierta tras el golpe de una ola; las insolaciones, la deshidratación, la comida en mal estado... o la muerte natural. Si tiene ocasión, el pasajero moribundo otorga testamento ante el escribano de la nave. Si está presente un religioso en la nao, recibirá los últimos sacramentos y, ya difunto, una misa por su alma; si no es el caso, será el maestro quien ofrezca unas palabras de despedida. Como es creencia que los cristianos deben yacer en tierra, el cadáver se lanza a la mar con el lastre suficiente para que toque fondo. Solo si fallece un pasajero o un tripulante de alto rango habrá salvas de artillería.

También hay tiempo para el amor, el flirteo y los celos. Los barcos son un mundo masculino, y nada altera más a las tripulaciones y a los pasajeros que la presencia de féminas solteras a bordo. La mayor parte de las mujeres que embarcan con rumbo a Indias son casadas, ya vayan acompañadas de sus maridos o acudan a reencontrarse con ellos. Las jovencitas solteras suelen hacer el viaje sirviendo como criadas a alguna familia que cruza el océano. No siempre mantienen el recato prescrito por la legislación y los oficiales del Rey. En la nao *Santiago*, que va a Nueva España en 1571, la impudicia alcanza niveles de escándalo; pero solo se queja quien no recibe los favores femeninos, el pasajero Cristóbal Maldonado. Como no consigue lo que desea, lanza «palabras feas e injuriosas contra el honor de las mujeres pasajeras que vienen en la dicha nao», jurando «que todas cuantas mujeres venían en esta dicha nao se cabalgan hasta con los grumetes». El maestro le prohíbe salir a cubierta y Maldonado, desde la bodega, se lamenta:

Pues, señor, ¿soy yo algún hereje o algún malhombre que no pueda yo salir a donde otros pasajeros salgan a dormir porque hace calor? [...] Pues que joden ellos, déjenos buscar a nosotros la vida [...]; pues que [las pasajeras] se cabalgan de popa a proa arrimadillas, déjenos a nosotros cabalgar a donde halláremos¹³.

Si algo temen los pasajeros son las tormentas. En estas ocasiones en que la vida pelagra revelan su condición de seres ajenos a la mar. Para ellos, el vendaval es sinónimo de irse a pique, aunque en realidad no son tantos los barcos que se pierden en la carrera

¹¹ «A la tarde nos sucedió una gran desgracia, pues un mozo muy hombre de bien que se nos había llegado en la nao, y nos servía con grande amor, cayó en la mar, y aunque con suma diligencia se le procuró acudir, no se pudo, y se ahogó, porque no sabía nadar: el consuelo fue que aquel día había confesado, y con mucha devoción» (MNM, Navarrete, t. II, doc. 20, p. 774).

¹² «Tuvimos buen temporal de viento, y este día cayó un hombre a la mar; largaron una pieza, echose un bote y no peligró él ni otros dos que en todo el viaje se cayeron» (MNM, Navarrete, t. II, doc. 57, p. 740).

¹³ AGI, Contratación, leg. 58, N. 2, R. 1.

de Indias. Pero cuando la desgracia acaece resulta desoladora; casi nadie sobrevive a los naufragios causados por el rigor del mar. Pocos tan famosos en su tiempo, y tan mortíferos, como el del galeón *Nuestra Señora de las Maravillas*, que se hundió en 1656 frente a los Mimbres, en el canal de las Bahamas, y en el que se ahogaron más de seiscientas personas (Pérez-Mallaína 1996: 107). Al pasajero que vive una tormenta, un naufragio, le faltan las palabras cuando quiere contarlo, como le sucede a fray Antonio de Ciudad en 1588 (Ciudad Real 1976: 299):

Fue tan brava y nunca vista aquella tormenta y tempestad, y fueron tantas las angustias, tribulaciones y miedos que cada uno sintió y padeció aquella tarde y noche, que muy mal se puede dar a entender con palabras; mejor es dejarlo todo a la consideración y que se sienta en lo interior del alma; los que se han visto en semejantes trances bien creerán todo esto y aun podrían decir algo de ello.

Los pasajeros saben que la muerte está cerca cuando los marineros, en el fragor de la tormenta, dejan de decir improperios y se ponen a rezar. En ese momento, el barco puede darse por perdido. Toda la nao es entonces llantos, suspiros, promesas de misas, de ex votos. En la tormenta se vuelve el mundo tan del revés, tal es la violencia, la oscuridad, el estruendo, el caos, que no faltan explicaciones demoníacas, como la que expresa el mismo Gonzalo Fernández de Oviedo cuando relata el naufragio del licenciado Zuazo frente a las costas de Campeche (Fernández de Oviedo 1992: 356-357):

Porque para mí pienso, y aun así lo piensa él y los que lo vieron, que aquellos delfines y toninas que vieron en los Alacranes volar sobre los mástiles y antenas de la carabela, en que allí se perdieron, no eran sino diablos, y no pescados, de los cuales les libró Dios.

Así describe el padre Cubero su propia vivencia de una tempestad, camino de Nueva España en 1678, de la que salen milagrosamente a salvo (Cubero 1993: 339-341):

Comenzó la tormenta tan furiosa, que todos los del galeón confesaron conmigo, hasta el mismo piloto; y me dijo, después de haber confesado, a mí a solas, por no afligir a los de la nao: «Señor Padre, muchas mares he navegado, pero en mi vida he visto tal temporal». [...] Por fin entró tan horrible, que [...] las olas entraban por el medio del combés, de una y otra parte, y algunas de ellas por la popa; con tal estrépito y ruido que cada ola que daba al costado de la nao parecía una pieza de artillería; la noche tan lóbrega y oscura, que parecía un profundo caos. Pidiéronme todos los de la nao que conjurara, y yo lo hice de muy buena gana, habiéndoles exhortado que todos hiciesen un acto de contrición de todo corazón, pidiendo a Dios misericordia de sus pecados, porque allí no había más remedio que el de Dios. Dos balances dio el galeón por la proa, en que se sumergió todo el árbol del bauprés, que llegó el agua hasta la mitad del combés. Comenzaron todos a gritar: «Misericordia, Señor, misericordia»; y pidiéronme la absolución, confesaron a voces sus pecados; y echándoles la absolución general, los animé: allí era el llanto, allí las lágrimas y sollozos. Duró el temporal ochenta horas, y quedaron todos los de la nao tan atemorizados, que en muchos días andaban temblando [...]. Aquella noche eché una reliquia de *Lignum Crucis* a la mar, a petición del General, del que yo traía, juntamente con una reliquia del cuerpo de San Francisco Javier; la pusimos atada a la boneta del correr, que venía atada a la jarcia, con otras muchas reliquias que le pusimos: porque en este furioso temporal, después de Dios, solo en aquella boneta consistía el librarse el galeón de aquella tempestad tan furiosa. Mas como

el alto y poderoso Señor es padre de misericordia [...], con su infinita bondad y misericordia, siendo el que predomina sobre todos los elementos, los apaciguó, y fue servido de librarnos de tan furiosas, soberbias y profundas olas. Amaneció el día cuarto alegre, y sereno el cielo, y llamando a todos los de la nao, en alta voz les dije que fuésemos a dar gracias al alto y omnipotente Señor, y a la sacratísima Reina de los Ángeles, María, Señora Nuestra, consuelo de los afligidos y madre de los pecadores; y vinieron todos los de la nao, y dando infinitas gracias a Dios, cantamos de *Te Deum laudamus*. Aquel día les hice una plática en hacimiento de gracias, con que desechando el horroroso pavor de nuestros corazones, confiados en la infinita bondad de su Divina Majestad, y en la protección de la Serenísima Reina de los Cielos, proseguimos con alegría y regocijo nuestro viaje.

Y con su viaje siguieron. El camino de tierra adentro, ya cercano, los aguardaba llenos de promesas.

Bibliografía citada

- Altman, Ida (1992). *Emigrantes y sociedad. Extremadura y América en el siglo XVI*. Madrid: Alianza Editorial.
- Ciudad Real, fray Antonio de (1976). *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de Nueva España, siendo comisario general de aquellas partes*. Vol. II. México: UNAM.
- Cubero Sebastián, Pedro (1993). *Peregrinación del mundo*. Madrid: Ediciones Polifemo.
- Domínguez Ortiz, Antonio (1988). *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid: Alianza Editorial.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo (1992). *Historia general y natural de las Indias*. Vol. V. Madrid: Atlas.
- Fernández del Castillo, Francisco (1914). *Libros y libreros en el siglo XVI*. México: Tipografía Guerrero Hermanos.
- Infantes, Víctor & Pedro Rueda Ramírez (2010). Involuntario peregrino: la primera salida de *don Quijote* hacia las Indias y de cómo arribó en ellas por el estío de 1606. En Marín Pina, M.^a Carmen (coord.). *Cervantes en el espejo del tiempo* (pp. 173-208). Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza y Universidad de Alcalá de Henares.
- Jacobs, Auke P. (1995). *Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III, 1598-1621*. Amsterdam: Rodopi.
- Martínez Shaw, Carlos (1993). *La emigración española a América (1492-1824)*. Gijón: Fundación Archivo de Indianos.
- Palacio Atard, Vicente (1987). *España en el siglo XVII. Derrota, agotamiento, decadencia*. Madrid: Ediciones Rialp.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio (1992). *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio (1996). *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Rodríguez Lorenzo, Sergio M. (2012). *La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*. Santander: Ayuntamiento de Santa María de Cayón.

Salazar, Eugenio de (1866). *Cartas de Eugenio de Salazar, vecino y natural de Madrid, escritas a muy particulares amigos suyos*. Madrid: Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneira.

Torre, fray Tomás de (1985). *Diario de viaje. De Salamanca a Chiapa. 1544-1545*. Caleruega: Editorial OPE.

Vázquez de Espinosa, Antonio (1992). *Tratado verdadero del viaje y navegación de este año de 1622 que hizo la flota de Nueva España y Honduras*. Madrid: Historia 16.