

VIDA Y MUERTE EN LOS VIAJES A LAS AMÉRICAS, DURANTE EL SIGLO XVI

Eduardo Nussio
I.E.I.P., Tordesillas

La necesidad de navegar adquiere un gran peso para el siglo XVI y para las naciones de la Península Ibérica. Así pues los viajes transoceánicos se convierten en una experiencia común para gran número de individuos. Conocer aunque sea de forma leve las condiciones vitales en que se realizaban estos viajes, aporta al método del historiador una herramienta de gran utilidad en su faceta de investigador en las vidas de nuestros semejantes en épocas más o menos remotas.

Vida y muerte, presiden el título del presente trabajo, en su desarrollo trataremos de dilucidar cuales eran las situaciones diarias, los parámetros que regían la vida de estos individuos obligados a convivir durante varios meses en los escasos metros cuadrados de los que se disponía en las frágiles embarcaciones. También esbozar el trágico final que para muchos de ellos suponía realizar este viaje hacia el nuevo continente.

EL DESARROLLO DE LA VIDA A BORDO.

En el momento en que marinero, maestro, pilotos, pasajeros, soldados, y demás personas subían a bordo de los barcos con rumbo a las Américas, su vida pasaba a estar ligada a la suerte de las frágiles embarcaciones, a la pericia y destreza del piloto que gobernarse el navío, quedaban bajo la justicia del maestro y capitán. Todos estos graves cambios en la vida del futuro embarcado tenían lugar en el momento preciso de poner sus pies sobre la cubierta de la nao, carabela... y por lo general en un lugar de la geografía peninsular, la ciudad de Sevilla.

Sevilla, dirección las Indias.

El 20 de Enero de 1503 se instituye la Casa de la Contratación y se fija su sede en el puerto sevillano¹. Pese al fallido intento de Carlos I de liberalizar el comercio americano, creando la Casa de la Contratación en la ciudad de la Coruña². La ciudad de Sevilla pronto se convierte en un reclamo para gente de desigual condición que aspira a conseguir hacerse a la mar en el puerto Hispalense, rumbo a las desconocidas tierras descubiertas por Colón. La ciudad de Sevilla “*puerto y puerta del Nuevo Mundo*” según las palabras del doctor Pablo E. Pérez-Mallaina³, se ha transformado en un importante centro comercial, fascinando a todos los viajeros que la visitan. En su arenal a orillas del Guadalquivir se realizan importantes transacciones comerciales, se desembarcan los exóticos productos de Indias y del lejano Oriente, se cuentan fas-

cinantes noticias sobre criaturas y parajes paradisiacos, todo ello invita a las personas de escasa fortuna a buscarla en el viaje transoceánico.

*Trae el indiano
el ámbar gris,
la perla, el oro, la plata,
palo de Campeche, cueros,
Toda esta arena es dineros...
Toda España, Italia, Francia
vive por este Arenal
de todo trato y ganancia⁴*

El viaje se iniciaba en una primera parte por el río Guadalquivir, donde los barcos corría graves riesgos, dado la peligrosidad de los arenales, que cambiaban su ubicación con relativa facilidad, por lo que su conocimiento era difícil hasta para los pilotos más avezados. El trayecto continuaba hasta el puerto de San Lucar de la Barrameda, donde tras la penosa navegación fluvial se terminaban de cargar los navíos y de completar los pasajes. Si bien los pilotos y tripulaciones se enfrentaban ahora a un nuevo y mayor peligro, pues la salida a la mar era aún más arriesgada. La costa desde Rota a la bahía de Cádiz era de costosísima navegación, como viene a demostrar la gran cantidad de naufragios acontecidos.

Como muestra del gran riesgo en la navegación de este “*punto negro*” en la ruta a la Indias, el desastre acontecido a la flota de Diego Flores en 1581, cuando es expulsada por el Duque de Mediana Sidonia al entender esta que retrasaba en exceso la partida. Pedro Sarmiento hábilmente nos narra la indignación de la gente de mar conocida la decisión de partir en fechas contrarias y con condiciones atmosféricas tan negativas: “*El duque de Medina Sidonia, sin atención de tiempos ni parecer de marineros, hizo salir por la fuerza esta armada, remolcando las naos con galeras hasta fuera de la barca del río de San Lúcar de Barrameda, [...] contra la voluntad de todos los pilotos y de Diego Flores y de Pedro Sarmiento, el cual, contradiciendo la partida por entonces, dijo al duque y a Don Pedro de Tarsis y a los demás que nos andaban remolcando a fuerza de remos que aquella salida era contra razón de buenos marineros*”, pasando a continuación a explicarnos los peligros de esos parajes: “*porque era víspera de la conjunción de la primera luna de otoño, que por mayor parte suele en aquella tierra y mar despertar vientos invernales Sures, Sursueste y Sursudoeste, que son contrarios y peligrosos estando dentro de los cabos de San Vicente y Cantín, que echan los navíos sobre las Arenas Gordas, donde se pierden naos y gente*”⁵.

El suceso no pudo tener consecuencias más desastrosas y trágicas pues tras dos días de luchas contra las inclemencias, la flota de Diego Flores consiguió resguardarse en Cádiz, pero con cinco naos menos de las surtas en Sevilla y ochocientos muertos y desaparecidos, entre los que se encontraban gran número de pobladores, hombres, mujeres e incluso algún niño.

La ruta por lo general era común para todos los barcos durante el siglo XVI, se disponía tras la partida desde la Península rumbo a las islas Afortunadas, donde existía la posibilidad de reparar los barcos, tomar agua y alimentos e incluso algún pasajero o tripulante. De allí se partía definitivamente rumbo a la Américas, generalmente a Isla Margarita, en el arco de la pequeñas Antillas, donde la flota se dividía en

dos para llegar a San Juan de Ulua o Cartagena. Si bien esta era la ruta más común, sobre todo para las llamadas “*flotas*”, el destino de los barcos dentro del continente americano podía variar, sobre todo cuando a finales de siglo Brasil, tras la incorporación de Portugal a la corona de Felipe II, era un enclave amigable para los castellanos. Un punto casi siempre visitado era el de las islas Canarias, pues desde estas parten los Aliseos vientos favorable para la navegación hacia el Oeste.

La llegada a puertos canarios solía producirse entre quince y veinte días tras la salida de San Lucar, y donde se permanecía entorno a un mes. El viaje transoceánico duraba entre uno y dos meses, si bien el fijar un margen de tiempo para estos viajes es puramente anecdótico. Como ejemplo, la flota de Pedrarias hacia el Darién, que partió el 26 de febrero de 1514 de San Lucar de la Barrameda, y llegó el 30 de Junio del mismo año a Santa María de la Antigua del Darién⁶, si bien desde la Isla Gomera hasta la Isla Dominica se empleó menos de un mes.

La disposición y administración de las flotas varió mucho a lo largo del siglo, siendo a principios de la década de los años sesenta, cuando se prevé la expedición de dos flotas anuales, protegidas en un principio por dos barcos de guerra, una almiranta y una capitana, si bien no profundizaremos en el tema⁷, pues escapa a la intención de este trabajo.

El barco, escenario de la vida durante el viaje.

La tipología de barcos para el siglo del presente estudio es de lo más variada. A ello se ha de añadir la problemática de la heterogeneidad de sus unidades de medición. Con todo ello se puede hablar de tres barcos como los que fueron tanto en número como en importancia los más usados por los españoles⁸:

La carabela, desde la etimología de su nombre hasta sus dimensiones están poco definidas. El Diccionario Marítimo Español, en el siglo XIX las definía como: “Embarcación larga y angosta, con tres palos sin cofa, una sola cubierta, espolón a proa, popa llana y velas latinas”, parca en palabras y poco descriptiva se nos antoja la citada definición. Solo podemos hacernos una idea de las características de las carabelas por los adjetivos que se le han dado, siendo barcos de poco porte, casco redondo, de gran maniobrabilidad, muy navegables, y por lo general de una sola cubierta, si bien podemos encontrar carabelas de hasta dos cubiertas. Utilizadas para la exploración dadas sus características y su capacidad de navegar en aguas poco profundas. Su uso estuvo en pleno vigor durante todo el siglo XVI, llegando hasta finales del siglo XVII.

Nao, la embarcación mayormente utilizada durante el siglo XVI para los viajes transoceánicos, aunque normalmente de mayores dimensiones que la carabela, no era por ello de gran tamaño. Por lo general rondaban las cien toneladas de arqueo, para lo cual tenían unas medidas aproximadas de 18 metros de eslora, por 5 metros de manga y 2,5 de puntal⁹. Al igual que las carabelas también contaban en un principio con una sola cubierta. Eras naves de tremenda dureza y versatilidad, sí bien menos manejables que las carabelas. Sobre la cubierta inicial se disponía una sobrecubierta, que recibía el nombre de tolda, y que con el tiempo quedó fijada en madera ganando espacio habitable en el barco.

El Galeón, directamente derivada de la galera, conserva de esta su relación entre manga y eslora, siendo por ello afilada y esbelta, pero recibiendo el aparejo velero para dejar de usar como fuerza motriz el remo. Para el siglo XVI están poco definidas sus características, siendo su elemento fundamental el tamaño. Por todo ello se llegó a llamar Galeón a todo barco de más de 100 toneladas. Como el propio Lopes de Medoça dice: *“Não e facil definir exactamente galeao, como typo inconfundivel de construcção naval”*¹⁰. La característica que mejor define y distingue al galeón es su condición mixta de buque de guerra y de carga destinado a travesías oceánicas. Presenta cuatro palos, dado su mayor tamaño y conserva la vela latina. Por lo general era de entre dos o tres cubiertas. A pesar de su mayor tamaño no debían de gozar lo embarcados a bordo, de mayor espacio, pues a la dotación marinera se le unía un importante número de soldados y mandos, así como el espacio ocupado por la artillería embarcada y su mantenimiento.

El espacio, primer problema de convivencia y de supervivencia.

Como hemos visto las embarcaciones utilizadas durante el siglo XVI eran por lo general de escaso tamaño. Una embarcación de unas 100 toneladas de arqueo y dos cubiertas, contaba con 150 metros cuadrados habitables. De ordinario se impuso la construcción de una sobre cubierta, por causa más que necesaria como nos da a entender el dicho marinero: *“Barco sin cubierta, sepultura abierta”*¹¹. En este escaso espacio se apiñaban en algunos casos más de cien personas. Por lo que el promedio de 1,5 metros cuadrado por persona se nos antoja insuficiente. Pero a ello hay que sumar la pérdida de espacio debido al transporte de mercancías, equipaje y animales vivos para el consumo o venta.

De entre los animales que en mayor número eran embarcados estaban las gallinas, dadas sus grandes posibilidades alimenticias, llegó a ser tal su número que los marineros decían: *“El que no come gallina, come sardina”*¹². Junto a los animales domésticos estaban aquellos que viajaban como *“polizones”* el caso de toda variedad de roedores, donde predominaban las ratas y parásitos de distintos órdenes. De entre estos destacaba el gran número de insectos que dadas las condiciones de humedad y la gran cantidad de materia orgánica proliferaban de manera espectacular como nos narra el embarcado Eugenio de Salazar, con alto grado de ingenio: *“También hay... piojos y tan grandes, que algunos se almadían [se marean] y vomitan pedazos de carne de grumetes... Tiene [el navío] grandísima copia de volatería de cucarachas, que aquí llaman curianas, y grande abundancia de montería de ratones, que muchos de ellos se aculan y resisten a los monteros como jabalíes”*¹³.

El espacio como problema de primer orden en los barcos, tenía difícil solución y en muchos casos, la lucha por conseguir mayor espacio individual llevaba a los enfrentamientos físicos que terminaban a cuchilladas entre los enfrentados. También era común la compra de espacio o el intercambio de éste para ganar posiciones más cómodas en los barcos.

Para limitar más de por sí el espacio, éste no se repartía de manera igual entre los embarcados, pues los personajes de alta alcurnia, bien el capitán, el maestre o el piloto o incluso algún pasajero de prestigio, tenían reservados pequeñas dependencias bajo el castillo de popa. A ello se unía, los escasos muebles repartidos por el barco,

así como las improvisadas paredes que se levantaban incluso en cubierta para ganar de esta forma algo de intimidad.

Los citados muebles aunque escasos en variedad no lo eran en cantidad, sillones y mesas estaban reservados a piloto y capitán, sin embargo todo miembro de la tripulación podía portar consigo la denominada “caja”, que hacía las veces de mesa, silla, cama, y que era también utilizada en ese pequeño contrabando que acompañaba a los marineros con el que aumentaban de forma significativa su escasa paga.

En muchas ocasiones tal cantidad de objetos animados e inanimados dispuestos de forma caótica sobre la cubierta, dificultaban las maniobras de navegación, y la capacidad de los hombres y mujeres del barco por encontrar un lugar donde dormir.

Comida y bebida consumida en los barcos.

El segundo de los grandes problemas del día a día para los marineros en el siglo XVI era el alimento. En muchas ocasiones escaso si no insalubre, podía llegar a producir auténticas hambrunas a bordo de los barcos. Los alimentos embarcados rápidamente perdían su condición de “fresco” si es que la tenían, dado los malos métodos de conservación. Aún con todo ello para la época el tener asegurado algo que llevarse a la boca de forma diaria era todo un lujo “*El marinero come sucio, pero se harta.*”¹⁴.

La base fundamental de la alimentación de los marineros y pasajero comunes era el denominado “*bizcocho*” definido por el *Diccionario Marítimo Español* en su edición de 1831 como: “*Pan cocido dos veces, para que se enjugue y dure mucho tiempo*”, desde luego la definición puede hacer hasta apetecible esta vitualla, pero desde luego tras varios meses de consumirlo diariamente perdería todo interés. Era necesario para tomarlo el mantenerlo “*en sopas*” durante más de quince minutos bien en agua o vino, para que las maltrechas mandíbulas y dentaduras de sus catadores lo pudiesen engullir. Acompañando a este pan de salvado estaba el pescado en salazón y el vino, también las carnes secas y saladas, algún tipo de legumbre e incluso en algunos casos el aceite de oliva.

El vino se embarcaba en grandes cantidades al ser usado bien para su comercialización o para su consumo abordo, ya que el agua embarcada a las pocas semanas se corrompía y se volvía imbebible. Además el vino convertido en vinagre y también este embarcado era de gran uso, tanto en los ranchos como antiséptico a bordo, regando con él los ranchos de marinería y sollados cuando se presentaba en la nave alguna enfermedad de tipo contagioso; y también empleado para refrescar los cañones, si bien lo más lógico era emplear el agua de mar, tan abundante, para esta última tarea.

Como muestra de la alimentación que se llevaba a bordo de estos barcos, reproduciremos las descritas en alguno de estos viajes. La primera hace referencia al rancho en un galeón a finales del siglo XVI: “*las raciones se componían de pan, vino, carne, pescado, aceite, vinagre, garbanzos, habas y algunas veces arroz y queso y su reparto por plaza era el siguiente: Libra y media de bizcocho, medio azumbre de vino, seis onzas de tocino con dos onzas de menestra, y si es carne fresca de vaca, doce onzas sin menestra. Esta era de garbanzos, habas y otra semilla apropiada. El día que tocaba pescado salado, se daban de él seis onzas, mas una de aceite y un tercio de cuartillo de vinagre por plaza. Veintidós días al mes se daba carne y tocino, y los ocho res-*

*tantes pescado salado. En los días de tormenta y mucha marejada, que no podía encenderse el fogón para guisar las raciones normales, se daban por plaza seis onzas de queso dos de menestra fría y media onza de aceite*¹⁵. Era bastante abundante la ración, aunque debe tenerse en cuenta que se trata de un barco de guerra y con gran capacidad de carga.

El segundo “menú” aparece recogido en la expedición que capitaneaba Pedro Menéndez de Avilés¹⁶ y en poco se diferencia de la anteriormente expuesta: *“Lunes, miércoles, viernes y sábado: Libra y media de bizcocho, un litro de agua, un litro de vino, medio celemín entre doce personas de menestra habas y garbanzos, una libra entre cada tres personas de pescado salado. Martes: Libra y media de bizcocho, un litro de agua, un litro de vino, una libra para cada diez personas de menestra de arroz con aceite, media libra de tocino. Domingo y jueves: Libra y media de bizcocho, un litro de agua, un litro de vino una libra de carne salada, dos onzas de queso. Cada mes un litro de aceite y algo más de medio litro de vinagre”*.

Las dietas eran muy parecidas aunque no siempre iguales pues había hechos que podían variar para mejor o peor su composición. Así pues si el dispensero embarcado y responsable de repartir las raciones decidía por su cuenta y riesgo o por orden de algún superior, reducir la cantidad entregada a cada persona, de forma que las vituallas, principalmente el vino destinado al consumo durante el viaje sería posteriormente vendido en los puertos americanos obteniendo con ello pingües beneficios.

El caso contrario, es decir el aumento de la ración también se debía a condiciones especiales durante la navegación, en caso de aproximarse una dura tormenta o un combate naval, era costumbre repartir mayor número de alimentos y duplicar la parte de vino para cada marinero, pero siempre aguada para evitar que el efecto pretendido, el aumento de moral y de coraje entre la marinería, fuese sustituido por la embriaguez o el empacho y la inoperancia de las órdenes dadas durante la difícil situación.

Existían ciertas diferencias en cuanto al yantar, entre los marineros y gente llana de a bordo, y el capitán y los invitados a su mesa. Por lo pronto el lugar donde se realizaban las comidas. El maestre, capitán y piloto tenían el privilegio de comer con cierta intimidad en la mesa dispuesta para ello en la cámara bajo el castillo o cubierta de popa, mientras el resto de la tripulación lo hacía repartido por la cubierta utilizando sus “cajas” a modo de mobiliario y agrupándose de con total libertad. También existían diferencias en la dieta. El popular bizcocho era sustituido por pan blanco considerado de mayor calidad, el vino servido en la mesa del capitán debía ser de mayor calidad que los caldos aguados servidos a la marinería, y consumían con mayor periodicidad carne fresca, generalmente guisos de gallina sacrificada para tal fin. Gozaba esta “clase alta” de los navíos de ciertas exquisiteces como golosinas, frutos secos o algún tipo de confitura.

El principal problema que se planteaba dentro de la administración de las vituallas, era la necesidad de agua o líquido, siendo este motivo de continua queja. El agua transportada a bordo de los barcos era escasa cuando no insuficiente, y dado el alto consumo de alimentos salados se incrementaba la necesidad de ingestión de líquido. Era el consumo de agua una faceta más de diferenciación en esta sociedad a escala. Así la medida de líquido elemento dada a los marineros era medida de forma precisa y con

relativa facilidad reducida, mientras que los personajes privilegiados no tenían límite en su consumo. La situación en algunos momentos se tornaba cruel.

Este es el caso de los problemas de suministro de agua sufridos por la ya mencionada flota de Diego Flores, y en la que podemos observar la tiranía con que algunos mandos se podían comportar con sus semejantes: “... tanto que faltando una vez agua en la galeaza dijo al maestre y despensero a alta voz << Mirad lo que hacéis, que para mí [el que habla es Diego Flores Capitán General de la expedición] no ha de faltar>>, y desde entonces se hizo henchir en su cámara una gran tinaja de agua y cerrada con llave, y no había dar una sed de agua a enfermo ninguno. Y es cosa admirable que sacando, a escondidas de él un mozo un jarrijo de agua su cámara para su mismo yerno que estaba malo y moría de sed le topó Diego Flores a la puerta y se lo quitó y lo tomó a la tinaja, y metió la llave en la faltriquera”¹⁷.

La vida a bordo de los barcos puede ser definida como inhumanas incluso para los parámetros vitales de la época, en muchos casos la única forma de finalizar con los elevados sufrimientos de los embarcados era la muerte. Que desde el tinte de sacralización de la vida era la búsqueda de un buen fin para cualquier marinero.

MUERTE EN EL MAR.

La muerte siempre está acechante en la mar, los peligros son casi innumerables si bien pueden ser reunidos bajo tres grandes grupos: mar, viento y agua, es decir el medio por el que se navega; los hombres, sus iguales bien sean enemigos, sus propias autoridades o incluso la marinería puede ser en determinadas circunstancias un encarnizado rival; el hambre y la enfermedad componen este tercer caballero del Apocalipsis.

El océano causa y tumba de barcos y marineros.

El gran peligro de la navegación es el propio elemento en que se realiza la actividad. “No existe hombre de mar que no se pueda ahogar”¹⁸ no hace distinciones sociales el mar a la hora de ahogar a los tripulantes de los barcos que naufragan. Las posibilidades de sobrevivir a un naufragio eran casi nulas, sobre todo cuando este se realizaba a distancia de la costa. Los marineros de la época utilizaban el descriptivo término “sorber” cuando el mar de forma brutal deshacía una nave en pocos minutos, arrojando a sus navegantes al mar.

Cuando los elementos atmosféricos mostraban toda su capacidad destructiva poco se podía hacer ya, “En el mar do no hay bonanza, no hay remedio ni esperanza”¹⁹ el hombre, sea marinero, piloto o un simple embarcado, espera ante lo que se avecina. “En el mal tiempo se conoce al buen marinero”²⁰, el terror no tenía límites, y afectaba a todo tipo de personajes. Así Diego Flores Capitán General de la Armada con destino al Estrecho de Magallanes, tras el ya citado desastre de en la punta de Rota, debido a una tormenta, se refugia en Cádiz. De donde no quiere volver a la mar entrando en un estado de shock, tras la experiencia vivida. “Arribada que fue a Cádiz esta armada, Diego Flores quedó tan atronado y turbado que no pudo dar mano ni orden en cosa del mundo, ni poner remedio en nada, sino sólo en enviarse a excusar de ir a

*la jornada y pedir licencia a Vuestra Majestad para quedarse...'*²¹.

Las posibilidades de evitar un naufragio eran pocas o nulas en caso de tormenta, si bien se pueden tener en cuenta una serie de factores influyentes en la suerte que correría la nave. Era de importancia la destreza de pilotos y marineros, el estado y fortaleza de la embarcación, esta última en muchos casos mermada dadas las largas navegaciones a las que eran sometidos los barcos, y el lamentable estado en que quedaban las maderas tras el continuo ataque de la broma²².

Cuando las condiciones climatológicas adversas se avecinaban, en la cubierta se desarrollaba una frenética actividad. Dependiendo de las dimensiones de la tormenta, en la mayoría de los casos se decidía aligerar el barco, para ello se arrojaba a la mar el cargamento menos útil, en los casos de mayor necesidad y acuciante peligro se llegaba a cortar toda la arboladura del barco, de forma que el barco se viese menos condicionado por el viento, aunque si se sobrevivía a la situación, la navegación sería prácticamente imposible. Las vías de agua se producían casi de forma inmediata, la forma de combatir las se reducía a dos tipos, la aplicación de *"palletes"*²³, tocones envueltos en vela y embreados, que se utilizaban para tapar las vías de agua. La inundación de la sentina era combatida con las bombas de agua, y la estructura del barco en general debía ser continuamente revisada y reforzada, con cualquier material disponible a bordo. Una vez realizadas todas estas maniobras solo restaba esperar a la vez se intentaba mantener a flote el barco era el momento más propicio para los votos y promesas que tan frecuentemente realizaban los marineros, *"anda por mar y aprende-rás a orar"*.

Pero no solo la mar encrespada propiciaba la pérdida de barcos y gentes, también los errores en la navegación podía llevar al trágico fin a los ocupantes de las embarcaciones. El descuido del piloto o su poca pericia podía llevar al traste al barco y sus ocupantes, el fuego era uno de los peores enemigos de estos barcos de madera, por lo que tan solo se permitía el necesario para cocinar de día, mientras que por la noche el de las linternas de los barcos, *"Más temen los barcos el fuego que el agua"*²⁴. En más de un caso la codicia es mala compañera para los marineros, pues el exceso de carga en los barcos los arrastra al fondo. Es el caso de la nao *Arriola*, que surgiendo de Río de Janeiro en 1583, y debido a la carga clandestina de palo de Brasil por parte de su tripulación se hundió en poco minutos ya en alta mar. *"Cargaron en las dichas naos escondidamente, de noche, mucha cantidad de palo de brasil [...] así la nao Arriola dicen que el palo que llevaba, la abrió e hizo perder"*²⁵.

Combates, enfrentamientos, ajusticiamientos y deserciones en la mar.

Es obligado desmitificar el combate naval artillero, como claro exponente de los enfrentamientos en la mar, para el siglo XVI. La artillería por lo general y salvo excepciones, era escasa y de poco calibre en los barcos, por lo que su potencial en el combate era muy reducido. La táctica empleada para derrotar al enemigo era principalmente el abordaje, sobre todo en el caso de los enfrentamientos con Corsarios y Piratas, interesados en capturar el barco enemigo con el menor daño posible.

"Dos naves a un mismo viento, corren contrarias a un tiempo", iniciadas las hostilidades se buscaba ganar el barlovento del enemigo, de forma que se le ganaba el

viento, se adquiriría mayor velocidad que este, se viraba con mayor presteza e incluso se podía iniciar una maniobra de aproximación. Era prioritario restar velocidad al enemigo, para ello se buscaba impactar con la artillería en su arboladura cortándole los palos si fuese necesario mediante el disparo de balas de cañón unida con cadenas, agujerear las velas del rival mediante disparo de mosquete o incendiárselas.

Una vez conseguida mayor velocidad y maniobra que el contrario, se procedía a huir o a tomar la nave por las fuerzas de las armas iniciándose un auténtico asalto mediante el fuego cruzado de mosquete, el lanzamiento de todo tipo de sustancias inflamables o dañinas a la cubierta contraria, de forma que se restasen hombres en la defensa del barco ocupados en apagar los conatos de incendio que rápidamente surgían.

Como muestra de lo expuesto a grandes rasgos, Pedro Sarmiento de Gamboa nos relata un combate mantenido contra una nave corsaria francesa en las proximidades de las islas de Cabo Verde en la primavera de 1581: *“descubrimos dos velas que al principio creíamos ser portuguesas [...] y mirándolas con atención se conoció ser una nao grande y una lancha que iba en nuestro seguimiento y demanda, de lo cual y del talle sospechamos ser de corsarios que iban amurando y a orza trabajando de ganarnos el barlovento. [Tras pedir Sarmiento a las desconocidas naves que se identificasen se inicio la lucha] La respuesta fue mostrarnos una espada desnuda y tirar un arcabuzazo [...] y nosotros y ellos fuimos regateando por caer el uno sobre el otro, y así fuimos porfiando los unos y los otros hasta más de mediodía [...] y en llegando el corsario por la cuadra de popa a tiro de piedra nos tiró una pieza y luego se les respondió con otra. La una ni la otra no hicieron daño. El francés segundo, con una rociada de arcabucería, y de esta nao se le respondió con otra en mejor orden, y mejores respuestas que las suyas porque la pólvora del Perú aventaja a todas las pólvoras que hasta ahora se saben. [...] Entonces los corsarios dispararon otras piezas y mosquetes y arcabuzazos en cantidad que nos hicieron pedazos la vela mesana por muchas partes, [...] y los que estaban e proa de esta nao tiraron ciertos arcabuzazos a la gente que venía en proa de los franceses, y creyose se les hizo daño, porque súbitamente los vieron apartarse unos de otros y abatirse; y los franceses tirando su arcabucería y de aca no durmiendo, los enemigos tocaron un clarín y Sarmiento les hizo responder con atambor y arbolat la seña de Vuestra Majestad. Y con esto a toque de campana se les puso tanto temor que al momento cazaron a popa y huyeron con mucha más diligencia de la que habían acometido.”²⁶.*

La aplicación de la pena capital en alta mar era algo relativamente común. El azote público era reservado para las penas menos graves, para las de rebeldía, amotinamiento, sodomía, conspiración iban de forma ineludible acompañadas de la pena de muerte, aplicada de forma muy diversas: el garrote, la decapitación o la temida garrocha, así como el eufemismo de ser abandonado en tierra indígena, donde en la mayoría de los casos, el hambre, los indios o la enfermedad sentenciaban definitivamente al reo. Existen zonas geográficas que a lo largo de la historia de la navegación provocan un miedo endémico en la tripulación y conatos de rebelión. Uno de estos puntos negros es el estrecho de Magallanes, donde marineros ilustres como su descubridor Fernando de Magallanes²⁷, Francis Drake, Pedro Sarmiento o Lamer se vieron obligados a aplicar la pena capital sobre alguno de sus tripulantes para evitar el motín.

La dureza de esta justicia en la mar, debe ser comprendida dentro del medio en que se desarrollaba la vida a bordo, la relajación de la disciplina conllevaría el aban-

dono del viaje emprendido y en el peor de los casos la muerte de la mayoría de la tripulación. Todo ello conlleva a que la autoridad responda con dureza cuando se siente atacada o cuestionada. La desertión era un mal común en los viajes de exploración, descubrimientos, conquista y población, por lo que el miedo al castigo era el único remedio a esta enfermedad.

La enfermedad y el hambre última pena del marinero.

La única enfermedad a bordo de un barco no mortal para la época era el “mal de mar” también llamado “almadamiento” o mareo. Nadie se libraba de este mal “*es muy ordinario almadarse los hombres cada vez que entran de nuevo en la mar; aunque sean los muy viejos marineros, unos más que otros*”²⁸. Era este un mal que causaba en muchos casos escenas dantescas, como la situación vivida en la expedición dirigida contra Drake, tras su asalto del puerto del Callao en 1580. Estaba lleno el barco de caballeros prestos para el combate y recuperar el honor mancillado. Dada la prestancia de la partida, el barco está deslastrado y la mar picada, con lo que la cubierta debía dar bandazos con gran violencia y velocidad por lo que debe la expedición regresar entre otras causas debido a “*que muchos caballeros iban muy mareados y no estaban para poderse tener en pie y pelear*”²⁹.

Este era el único mal en la mar que podía ser tomado a chanza. El resto por lo general acarreaban la muerte, el escorbuto, la peste, afecciones de distinta índole infecciones patógenas, todo ello aderezado con la mal nutrición y la escasez de higiene, a destacar aún para la época. Las medidas sanitarias que se podía tomar eran menores si cabe que las posibles en tierra. Generalmente solo en los grandes barcos y para los personajes de importancia existía un médico, en los demás casos era el llamado “cirujano barbero”, normalmente un marinero que ostentaba tal título sin prácticamente conocimientos médicos. Se limitaba a aplicar de forma indiscriminada y automática la “sangría” como solución idónea para todos los males, consiguiendo acabar con la agonía del enfermo al acelerar su muerte. Otros remedios aplicados era la variación de la dieta del enfermo, a la que se incorporaba el caldo de gallina, o los frutos secos a los que se les otorgaba valores terapéuticos. Todas ellas soluciones bien intencionadas pero que producían escasas mejoras en el enfermo.

La mortalidad era muy alta en el mar un 15%³⁰ frente al 4%, si bien el dato estadístico esta calculado para la Carrera de Indias, pero no para el resto de viajes por y hacia las Américas, donde arrojar un dato sería meramente anecdótico, ya que la suerte corrida por los barcos en este trance fue muy dispar.

El enterramiento de los difuntos en el mar era por lo general de lo más sencillo “*El muerto es del mar; cuando la tierra lejos está*”, así el cadáver era arrojado por la borda dependiendo de su rango en un simple saco o caja de madera, y en los casos más especiales y estando próximos a la costa se intentaba conservar en barriles de aguardiente para que fuese enterrado con todos los honores en tierra.

Estos hombres de mar en algunos casos por vocación o por condición hicieron una máxima de la frase de Plutarco en *Vida de Pompeyo*: “*Navigare neccese, vivere no neccese*”.³¹

¹ Sobre la situación de Sevilla durante esta época de auge existen varias obras:

1 MORALES PADRON, Francisco. *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*. Sevilla, 1983.

2 DOMINGUEZ ORTÍZ, Antonio. *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla, 1974.

3 SENTAURES, Jean. *Sevilla, dans la seconde moitié du XVI siècle: population et structure sociales. Le recensement de 1561*. En Bulletin Spanique. Burdeos, 1975 Tomo LXXVII, pp 321-390.

4 LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Historia de Sevilla la ciudad medieval*. Sevilla, 1980.

5 COLLANTES DE TERÁN, Antonio. *Sevilla en la Baja Edad Media, la ciudad y sus hombres*. Sevilla, 1984.

² La Casa de la Contratación de la Coruña se crea por Real Cédula en 1529, por motivos formales y económicos no contó con gran actividad, por lo que en 1573 Felipe II devuelve el monopolio, que de hecho ya ejercía Sevilla, en el comercio con las colonias de ultramar.

³ PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. “*Los hombres del Océano*”. Edit. Sociedad para la Exposición Universal Sevilla 92, S.A. Sevilla, 1992.

⁴ EUFEMIO LORENZO, Sanz. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Institución Cultural Simancas, segunda edición 1986, volumen I, pp 43-102.

⁵ *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de la Madre de Dios, antes nombrado de Magallanes, y de las poblaciones en él hechas y que se han de hacer por Vuestra Magestad*. Se encuentra el original en el Archivo General de Indias, en la sección Patronato Real 33, N.º. 3, R.º 68.

⁶ MENA GARCÍA, M.ª del Carmén.. “*Sevilla y las Flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*”. Edit Universidad de Sevilla. Sevilla, 1998. Pag 65.

⁷ Sobre el tema de la organización de las flotas:

1 IVEITIA LINAGE, José. *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672.

2 HARING, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1934.

3 CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *La avería en el comercio de Indias*. En anuario de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1954.

⁸ Como ejemplo del uso dado a los distintos tipos de barcos: VARELA MARCOS, Jesús. *Las Salinas de Araya el origen de la Armada de Barlovento*. Edit Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1980. Pp. 147-164.

⁹ *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias*. Madrid, 1680. Libro IX, título XXVIII, ley XXI.

¹⁰ DE LUNA, José Carlos. *La mar y los Barcos*. Madrid, 1950. P 126.

¹¹ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero del mar*. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1944. Tomo I. p. 26.

¹² GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p. 78.

¹³ SALAZAR, Eugenio de. *La mar descrita por los mareados*. Recogido por MARTÍNEZ, José Luis en: *Pasajeros a Indias*. México, 1984.

¹⁴ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p73.

¹⁵ ¹⁶ DE LUNA, José Carlos. *La mar...* [8] p. 135.

¹⁷ A.G.I. Indiferente General 2679. *Traslado de un capítulo de la instrucción que su majestad mando dar sobre el buen gobierno de la Armada de que es capitán Pedro Menéndez de Avilés*. Madrid, 8-5-1568.

¹⁸ *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador...* [4].

¹⁹ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p. 151.

²⁰ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p. 83.

²¹ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p. 83.

²² *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador...* [4].

²³ : Molusco lamelibranquio marino de aspecto vermiforme, con sifones desmesuradamente largos y concha muy pequeña, que deja descubierta la mayor parte del cuerpo. Las valvas de la concha, funcio-

nando a manera de mandíbulas, perforan las maderas sumergidas, practicando en ellas galerías que el propio animal reviste de una materia calcárea segregada por el manto, y causan así graves daños en la construcción naval. Definición extraída del *Diccionario de la lengua española*. De la Real Academia Española. Madrid, 1992.

²⁴ PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. “*Los hombres...*” [4] p. 179.

²⁵ GELLA ITURRIAGA, José. *Refranero...*[9] p. 137.

²⁶ *Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador...* [4].

²⁷ “*Relación y derrotero del viaje y descubrimiento del estrecho de la Madre Dios, antes llamado de Magallanes*” Manuscrito en la Biblioteca del Palacio Real, signatura 3102.

²⁸ PINGAFETTA, Antonio de. *Primer viaje alrededor del mundo*. Edit Historia 16. Madrid, 1985., P.70.

²⁹ ESCALANTE DE MENDOZA, Juan. “*Itinerario de navegantes de los mares y las tierras occidentales*” Madrid, 1985.

³⁰ *Relación de lo que el corsario Francisco hizo y robó en la costa de Chile y Pirú, y las diligencias que el virey don Francisco de Toledo hizo contra él*. En *Documentos inéditos para la Historia de España*. Por El Marques de la Fuesanta del Valle. D. Sancho Rayon y D. Francisco de Zabálbora. Tomo XCIV. Madrid, 1889. Documento número 39, p.p 432-458.

³¹ PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. “*Los hombres...*” [4] p.183.

³² Navegar es necesario, vivir no lo es.