

ANDALUCES EN LA NAVEGACION TRANSATLANTICA:
LA VIDA Y LA MUERTE EN LA CARRERA DE INDIAS
A COMIENZOS DEL SIGLO XVIII

por

JUANA GIL-BERMEJO GARCÍA
PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA

Entre las muchas aportaciones andaluzas a América, no cabe duda que una de las más decisivas e integradoras es la de su propia población. Los hombres de esta región llevaron dentro de ellos todas las demás influencias que hoy son visibles en el Nuevo Mundo. El emigrante andaluz ha recibido una atención notable dentro y fuera de estas reuniones científicas, y a buen seguro que sigue precisándola. Existieron muchos tipos de emigrantes. Unos tendrían voluntad de serlo y se encaminarían a América siguiendo los cauces legales o ilegales. Sin embargo, existieron otros que, sin pretender inicialmente establecer su residencia en América, decidieron finalmente, impelidos por la necesidad, quedarse allí. Este es el caso de muchos tripulantes de las flotas de Indias, abandonados a su suerte en las largas «invernadas» de los puertos indianos. Las tripulaciones de las flotas dieron numerosos emigrantes forzados e ilegales, y por ello, no debe olvidarse su estudio a la hora de determinar los componentes humanos que formaron la población americana. Pero sin necesitar desembarcar de forma permanente e instalarse en el Nuevo Mundo, los tripulantes de los buques de la Carrera realizaban una tarea básica en las relaciones entre América y Andalucía, es más, sin ellos dicha relación no hubiese sido posible. Su tarea suponía un esfuerzo extraordinario y comportaba,

a veces, los riesgos más elevados. Vamos a dedicar el presente trabajo a dar unas breves notas sobre la labor, esfuerzos, riesgos y compensaciones de estos hombres.

Antes que nada una consideración previa que justificaría plenamente la inclusión de este trabajo en unas jornadas dedicadas a las relaciones entre Andalucía y América: las tripulaciones de los buques que cubrían el tráfico transatlántico a comienzos del siglo XVIII eran andaluzas en su absoluta mayoría. No sería aventurado afirmar que esta situación se mantuvo mientras algunos puertos de la región siguieron siendo puntos obligados de origen y destino. Tras las reformas del último tercio de la centuria, esta supremacía debió de debilitarse, pero no hay que olvidar que Cádiz siguió siendo, a pesar de todo, el principal centro del comercio hispanoamericano. En el marco temporal de nuestro trabajo, que abarca los primeros quince años del siglo, el lugar ocupado por las tripulaciones andaluzas es claramente predominante.

Entre 1700 y 1715, conocemos el lugar de nacimiento de 4.041 tripulantes de las flotas, galeones y navíos sueltos, correspondientes a artilleros, marineros, grumetes, pajes y soldados.¹ La distribución regional arroja los siguientes resultados:

Andaluces	2.583	64 %
Vascos	527	13 %
Gallegos	435	10'8 %
Resto de España	496	12'2 %

Esto quiere decir que una región como Andalucía, con un porcentaje minoritario de la población total española, alcanzaba una mayoría absoluta entre los componentes de las tripulaciones de la Carrera y seguida muy de lejos por las Vascongadas y Galicia, los cuales unidos al resto del país dan un porcentaje total de sólo el 33 % de los casos. No es, desde luego, un hecho sorprendente que los habitantes de las regiones cercanas a los puertos privilegiados diesen los mayores porcentajes, pero desde luego el hecho merece la pena constatarse debido a su magnitud. Por otra parte, la

¹ Estos datos son el resultado de una amplia investigación realizada en los registros de las embarcaciones de la Carrera que se conservan en la sección de Contratación del A. G. I.

proximidad geográfica no siempre determinó necesariamente el volumen y el tipo de las relaciones entre el Viejo y el Nuevo Mundo; de haber sido así, no podría explicarse, por ejemplo, cómo los productos industriales que se enviaban a América procedían en su gran mayoría de apartadas regiones de Europa. Andalucía «exportó», fundamentalmente, sus emigrantes, sus productos agrícolas y sus marineros, aportaciones que, curiosa y desgraciadamente quizá, sigue haciendo hoy al resto de España y del Mundo.

Dentro ya del panorama andaluz, el complejo de localidades marineras que van desde Sanlúcar de Barrameda a Cádiz (Sanlúcar, Chipiona, Rota, Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz), es decir, desde la desembocadura del Guadalquivir a la Bahía de Cádiz, proporcionaban cifras mayoritarias. La ciudad de Sevilla y su barrio marinero de Triana ocupaban la segunda posición, con lo que queda una vez más de manifiesto que el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717, fue sólo el acto final de la supremacía gaditana y en modo alguno causa de ella. Los datos para el conjunto de la región son:

		<i>% sobre el total nacional</i>	<i>% sobre el total regional</i>
Complejo Sanlúcar- Cádiz	1.562	38'7	60'4
Sevilla capital y Triana	662	16'3	25'6
Localidades costeras de la actual provincia de Huelva	163	4	6'3
Idem de la de Málaga	37	1	1'4
Resto de Andalucía	159	3'9	6'1

Hasta aquí hemos proporcionado datos de artilleros, marineros, grumetes, pajes y soldados, pero no de la oficialidad y mandos de esas tripulaciones. De estos últimos, aunque pueda parecer extraño, no existen referencias a su lugar de nacimiento en los registros de la Casa de la Contratación. Para entenderlo basta conocer la intención que animaba a los funcionarios de la Casa al confeccionar dichos registros. Esta no era otra que vigilar el tránsito de personas, evitando la emigración ilegal. Por ello se recogía cuidadosamente información sobre la edad, lugar de nacimientos y señas personales de cada marinero o soldado, pero

no ocurría lo mismo con los oficiales, los cuales por ser personas conocidas eran relevados de tales formalidades. Con todo, los exámenes que los pilotos debían pasar para obtener los correspondientes títulos, van a darnos información sobre la procedencia de los hombres que ejercían el cargo de mayor cualificación técnica de entre toda la oficialidad de la Carrera. De un total de 90 exámenes entre 1680 y 1717, los datos acerca del lugar de nacimiento de los pilotos son los siguientes: ²

Andalucía	56	62,2 %
País Vasco	17	18'8 %
Galicia	6	6'6 %
Resto de España	6	6'6 %
Sin referencia	4	4'4 %
Extranjero	1	1'1 %

Como puede apreciarse el porcentaje de pilotos andaluces es muy semejante al de los elementos subordinados de las tripulaciones, lo cual nos sirve para desahacer un conocido prejuicio que asigna al aporte andaluz una participación mayoritaria sólo entre los elementos menos cualificados técnicamente. Los pilotos vascongados tenían desde hacía muchos años una merecida fama, y ocupaban, detrás de los andaluces, un destacado segundo lugar con un porcentaje cercano al 19 %, proporción superior al aporte de esta misma región en marinería, que sólo alcanzaba el 13 % del total. En el caso de Andalucía se invierten los términos y el porcentaje de pilotos es ligeramente inferior al de marinería, pero, con todo, se trata de cifras que en ambos casos superan el 60 % y ocupan el primer lugar a mucha distancia del segundo. Del resto de la oficialidad no tenemos datos, pero teniendo en cuenta que una buena parte de ella, al menos en sus grados inferiores, se nutría de marineros experimentados, que eran los que llegaban a ser contramaestres, guardianes, etc., podemos suponer que también entre ellos existiría un origen andaluz mayoritario.

Establecidas algunas consideraciones sobre el origen regional de las tripulaciones, convendría dar información sobre la jerarquización de ellas. Existía en la Carrera una distinción bastante clara

² A. G. I., Contratación, 5.783.

entre los elementos subordinados (entre los que se incluían los ya citados de marineros propiamente dichos, grumetes, pajes, artilleros y soldados) y la oficialidad, que entonces englobaba también entre sus filas algunos elementos intermedios que hoy calificaríamos quizá como suboficiales. La oficialidad alcanzaba su desarrollo máximo en los barcos de guerra. El General y el Almirante, eran respectivamente el primer y segundo comandante de una expedición de flota o galeones y enarbolaban su insignia en los navíos capitana y almiranta. En las expediciones a Tierra Firme, es decir en los convoyes denominados genéricamente como «galeones», que llevaban una mayor protección de buques de guerra, existía también el cargo de Gobernador del Tercio de Armada, es decir de la infantería embarcada y que ocupaba el tercer escalón del mando. Estos cargos fueron desempeñados por soldados profesionales, pero a lo largo del siglo XVII fue frecuente ponerlos a la venta y conceder ciertos permisos de carga en los buques de guerra, con lo que generales y almirantes se convirtieron en una mezcla de soldados, marinos y comerciantes, predominando en muchas ocasiones esto último.³ Todavía a comienzos del XVIII se mantuvo algunos años esta situación que se vio declinar ante la organización de la moderna Armada Real. Tras el Gobernador del Tercio, la escala de mando continuaba por los Capitanes de Mar y Guerra de cada galeón. Esta denominación se debía a que tenían la responsabilidad náutica y militar de la embarcación y como tales eran los jefes de las diferentes compañías de soldados procedentes del Presidio de Cádiz, que se embarcaban para defensa de las naves. Como es natural en estas compañías existían unas plazas de mando, que embarcaban completas, y estaban a las órdenes directas de los Capitanes de Mar y Guerra. Lugar aparte tenían los oficiales de mar, con diversas categorías que se medían normalmente por su salario. Entre estos citemos a los pilotos, capellanes, contraestre, guardianes, dispenseros, cirujanos, e incluso algunos especialistas cualificados tales como carpinteros, calafates y buzos. Un cuerpo aparte lo formaban los artilleros, cuya cualificación les daba un salario bastante alto, aunque por supuesto no tenían categoría de oficial, que sólo podía aplicarse al condestable que los mandaba.

3 Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E.: *Política Naval española en el Atlántico. 1700-1715*, pág. 433.

Excluidos soldados y artilleros, la masa de los elementos subordinados de los buques estaba formada por la marinería, que se encontraba dividida en tres categorías distinguibles por su edad y consiguiente experiencia en el oficio, lo que se veía reflejado en el salario. Los marineros propiamente dichos poseían una edad que oscilaba entre los 45 y los 25 años. Los grumetes no eran niños, según el uso actual del término, sino marineros jóvenes, aprendices en el oficio y que solían tener entre 15 y 20 años, aunque no es raro ver alguno que sobrepasa los 30. Lo que hoy entendemos por grumetes, se denominaban entonces «pajes», muchachos que no llegaban a veces a los 10 años, aunque lo normal es que tuvieran entre 15 y 20.

Los barcos mercantes tenían, por lo que respecta a su oficialidad, algunas variantes con los de guerra. Iban al mando de un capitán, responsable máximo de la seguridad de la embarcación y una de cuyas principales misiones era la defensa del buque, pues en aquellos tiempos, aun el más pacífico mercante debía estar en condiciones de defenderse por sí mismo, o al menos, colaborar en la protección del convoy. El verdadero experto en náutica era el piloto, mientras que el maestro era el responsable económico ante el armador. Esta era la tripleta directiva y tras ella venían una serie de «oficiales de mar» (contramaestres, guardianes, etc.), la marinería, así como un pequeño grupo de artilleros profesionales (al menos uno por cañón), e incluso algún pelotón de soldados cedidos por los navíos de guerra.

Tanto en los buques de guerra, como mercantes, el número de personas embarcadas se completaba con los pasajeros, que normalmente pertenecían a dos grandes tipos: «provistos» y «cargadores», es decir, funcionarios que habían alcanzado un cargo público e iban a desempeñarlo en América y comerciantes que llevaban a bordo mercancías para vender en las Indias. Ambos grupos solían ir acompañados por un buen número de criados y familiares, sobre todo, en el primero de ellos.

Algunos datos y, por qué no decirlo, una simple utilización del sentido común, nos permite afirmar que el origen social de la marinería de la Carrera era muy humilde. Las durísimas condiciones de vida en las que se ha desarrollado siempre la actividad laboral de los hombres de la mar han invalidado la profesión para todos

aquellos que, a lo largo de la historia, han tenido algo importante que conservar en tierra firme. Más adelante tendremos ocasión de comentar los escasos ajueres de los marineros fallecidos, así como sus cortos legados testamentarios, pero una relación de los tripulantes de una armada dirigida contra los asentamientos escoceses del Darién en 1700, nos proporciona información más precisa.⁴ Por ser una expedición militar en la que nadie quería enrolarse voluntariamente, se ofreció el reclamo de seis pagas de adelanto, pero para evitar el que muchos cobrasen y desertasen inmediatamente, fue obligatorio la presentación de fiadores. Los alistados debieron encontrarlos entre las personas más responsables de su mismo, o parecido, ambiente social y laboral, y entre ellos aparecen las siguientes profesiones: maestros en calafatería, zapatería, albañilería, espartería tornería, panadería; algunos dueños de tiendas de pescado, fruta, e incluso tabernas (esta última regentada por un antiguo soldado) situadas en el barrio de Triana y, concretamente, en el Altozano; individuos que vivían del «trato del río», es decir, patronos y dueños de pequeñas embarcaciones de transporte fluvial y pesca y, finalmente, algunos hortelanos y trabajadores de los campos cercanos a la ciudad de Sevilla, lugar donde se realizó el alistamiento. Conocemos incluso las profesiones desempeñadas anteriormente por algunos de los componentes de la leva: pintores, albañiles, zapateros, hortelanos y «del oficio del barro», es decir amasadores de tierra y agua para fabricar ladrillos y objetos cerámicos. Con todo, un buen número, ampliamente mayoritario, se consideraban ya como profesionales del «arte de la mar». Unos y otros, si tenían suerte de regresar vivos, serían licenciados al regreso de la expedición a puertos españoles, pues en ninguna de las muchas armadas existentes en España, existía un verdadero cuerpo de marineros permanentes; sólo unos pocos afortunados quedarían a bordo de los navíos para guardarlos durante los períodos de inactividad en España. Muchos regresarían a sus antiguos oficios y, quizá la mayoría, esperarían una nueva expedición, militar o mercante, para volver a embarcarse.

Las reclutas para las flotas y galeones se hacían con mucha menos dificultad que las expediciones puramente militares, pues existía la posibilidad de emigración ilegal sin pasar los controles

4 A. G. I., Contratación, 3.232.

de la Casa de la Contratación o, tal vez, ganar algún dinero extra pasando mercancías fuera de registro en el interior de la «caja» o equipaje personal. La publicación de la salida de las expediciones se hacía a tambor batiente y recorriendo los lugares más concurridos de los principales puertos de la Bahía de Cádiz, desembocadura del Guadalquivir y la propia Sevilla.⁵ Los pregoneros anunciaban la próxima salida y la apertura de las listas de enrole para los diferentes buques de la escolta. Los dueños de los navíos mercantes, por su parte, firmaban ante los notarios locales asientos con los que habrían de tripularlos, documentos éstos, que resultan preciosos a la hora de conocer los aspectos laborales y sociales de las tareas de estos hombres.

Los salarios de las tripulaciones de los navíos de guerra se pagaban mensualmente, siendo normal entregar antes de salir un adelanto de entre dos y cuatro pagas. Un marinero solía ganar 4 ducados al mes (un ducado = 11 reales); los grumetes y pajes ganaban entre 3 y 6 escudos al mes (un escudo = 10 reales), según fuesen sirviendo plaza sencilla, de aventajado o de mosquetero. Los artilleros cobraban 6 ducados al mes, siendo por ello los mejor pagados de todo el personal subordinado. Un contramaestre ganaba 8 ducados, un capitán de infantería 40 escudos y finalmente los salarios más altos los cobraban el almirante y el general de la expedición, que para el caso de las flotas de Nueva España, estaban en 100 y 200 ducados respectivamente.⁶ Todos ellos iban además alimentados por cuenta de la Real Hacienda. Una ración sencilla se valoraba hacia 1708 en un real y medio, distribuido en tercias partes entre el bizcocho, el vino y el resto de los alimentos.⁷ Las instrucciones entregadas por el proveedor general de la flota de don Diego Fernández Santillán (1706-1708) a los maestros de raciones de los buques, dan una noticia muy pormenorizada de la

5 En Sevilla se daban bandos en «...en las puertas principales de la Real Audiencia y Casa de la Contratación, lonja del Consulado de esta ciudad, gradas de la Santa Iglesia Mayor, plaza de San Francisco, Alcaicería de la Seda, calle de Francos, plaza de San Salvador, en la de la Feria, Altozano de Triana y en otras partes y sitios públicos». En Cádiz «...en la calle Nueva, puerta de Sevilla, y de la Mar». A. G. I., Contratación, 1.274.

6 Lista de salarios de la flota de Diego Fernández Santillán. A. G. I., Contratación, 4.800.

7 Decreto de don Pedro Fernández Navarrete. San Sebastián, 7-X-1708. A. G. I., Indiferente General, 2.639.

alimentación en aquellas expediciones.⁸ Diariamente se entregaría a cada hombre libra y media de bizcocho ordinario, un azumbre y medio de agua «para bebida y servicio» y medio azumbre de vino puro, además para cada cinco raciones correspondía onza y media de aceite y un cuartillo de vinagre, así como diversas cantidades de leña, sal y velas de sebo. Los domingos, martes y jueves se completaría la alimentación ocho onzas de tocino y 10 de tasajo o cecina, más libra y media de arroz. El tocino y el tasajo podían ser substituidos por carne fresca durante las estancias en los puertos. En España estaba previsto entregar 12 onzas de carne de vaca y en Veracruz, donde los precios de la carne eran incluso inferiores a los del tocino,⁹ 16 onzas; pero en estos casos se suprimía el arroz, por considerar la carne fresca como un alimento suficientemente nutritivo. También era normal que en los puertos americanos se sustituyera el aceite por la manteca, debido a los altos precios del primero de estos productos. Los cuatro días restantes de la semana se entregaban ocho onzas de pescado salado, normalmente atún o bacalao y una libra de carne de tortuga que, según parece, por ser un animal marino, no rompía la vigilia de los viernes. El pescado se acompañaba con dos onzas de garbanzos, habas u otras legumbre cualquiera. En caso de que por motivos de tormenta o combate, no fuera aconsejable encender los fogones, el bizcocho se completaría exclusivamente con queso; era la llamada «ración de combate o tormenta». Para los enfermos la dieta consistía en dos quintales de bizcocho ordinario, uno de bizcocho blanco y una gallina. Enfermos y sanos terminarían sus comidas con uvas pasas, almendras y algunos dulces.¹⁰

La ración de vino que se debía entregar diariamente a los marineros no era normalmente consumida, sino que, debido al altísimo precio que los caldos andaluces alcanzaban en los puertos americanos, los marineros preferían ahorrarla y venderla al llegar. En el siglo XVIII esta costumbre estaba tan extendida, que el salario se concertaba desde el comienzo, claramente dividido en dos partes: dinero y ración de vino, la cual, de esta manera, no se daba en especie, sino traducida a su valor en dinero. La proporción de

8 A. G. I., Contratación, 3.236.

9 Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E.: *Política Naval...*, pág. 298.

10 A. G. I., Contratación, 3.239.

este concepto en el sueldo total podía alcanzar porcentajes del orden del 40 %.

Con lo anteriormente dicho queda de manifiesto que los salarios que se pagaban en la Carrera consistían en varias partidas, de las cuales el dinero era sólo una parte, pues la alimentación y la ración de vino suponían una porción destacable del salario total. Pero además existían otras formas paralelas de conseguir sobresueldos. Con el tiempo se hizo normal permitir a cada tripulante, y en cantidad proporcional a su categoría laboral, utilizar determinados espacios del buque, bien para llevar carga por cuenta propia o bien para cobrar el flete a un cargador. Este hecho se dio principalmente en los navíos de guerra, dándose el caso que los generales y almirantes de las flotas tenían un permiso de 200 toneladas cada uno, y aunque debían pagar por ello, la concesión se mostraba como sumamente lucrativa y más, cuando era difícil evitar el que no se sobrepasase el límite de las 200 toneladas. Los oficiales habían obtenido el derecho a llevar varios pasajeros, a los que debían acomodar y alimentar, pero cobrándoles un alto precio por el pasaje.

Como el lector habrá podido notar existía una diferencia muy importante entre el sistema de retribuciones existente entre las tripulaciones de los buques mercantes y la de los de la escolta, y la más importante quizá, era la de que estos últimos cobraban su salario mensualmente, mientras que los otros lo hacían por «viaje redonde de ida, estada y vuelta», percibiendo una cantidad fija, sin que estuvieran previstos aumentos por los retrasos que podían sufrir las expediciones. El mercado de trabajo fijaba los salarios.¹¹ Este se fraccionaba en varias partes: la principal era el dinero y se percibiría al finalizar el viaje, exceptuando un pequeño adelanto cobrado antes de salir. A comienzos del siglo XVIII, por un viaje a Nueva España se pagaban unos 100 pesos de los cuales se entregaban 10 ó 12 como adelanto. En América se pagaba el vino, reducido a dinero tal y como dijimos, lo cual podía llegar a suponer unos 40 pesos más. También se pagaban unos 100 reales como cantidad extra por la reparación (carena) que necesariamente debía

¹¹ Son muchos los contratos entre marineros y dueños de embarcaciones que se encuentran copiados en los registros de la Casa de la Contratación. A modo de ejemplo pueden consultarse los del legajo Contratación 3.239. Igualmente los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, conservan testimonios de este tipo.

pasar cada embarcación antes de emprender el viaje de regreso. Además de esto cada marinero tenía derecho a ser alimentado y alojado a bordo. Por su parte quedaban obligados a no abandonar el buque, especialmente en las estancias en puerto; a atender a todas las faenas marinera y otras afines, tales como lastrado, carga y descarga, provisión de leña y agua, así como a cualquier tipo de reparaciones accidentales que fuera preciso hacer. Si se incumplía cualquiera de estos aspectos o no se obedecían las órdenes de los oficiales, podían ser despedidos en cualquier momento, recibiendo, en el mejor de los casos, el salario devengado hasta el momento, y en la mayoría de ellos, sólo el anticipo entregado a la salida. Cuando el buque quedaba «al través» en América y no podía volver, se retenían 100 reales del sueldo para forzar al marinero a pasar su revista de vuelta en la Casa de la Contratación. Debe suponerse que esta cantidad no sería un gran obstáculo para impedir la emigración clandestina. Como en general volvían muchos menos barcos que los que iban, puede suponerse que gran parte de los marineros de las embarcaciones que faltaban quedarían en América. Las razones de este hecho son bien conocidas: los metales preciosos, principales objetos de las exportaciones americanas, ocupaban un espacio relativamente pequeño en las bodegas y debido a ello y a su extraordinario valor, podía ser más rentable concentrar la carga en unos pocos buques ahorrándose gastos de mantenimiento de tripulaciones y embarcaciones. Para el período que transcurre entre 1700 y 1715 existen unas 5.000 toneladas menos en los viajes de retorno a España. Si consideramos como media la existencia de unos 30 a 40 tripulantes por cada 100 toneladas veremos que esas 5.000 toneladas pueden suponer un máximo de unos 2.000 posibles emigrantes clandestinos, procedentes de los marineros cuyos barcos no regresaban a España. Puede pensarse que muchos de ellos podrían regresar en los restantes buques, pero no hay señales en las visitas de regreso, que las tripulaciones de los navíos que volvían se hubiesen incrementado de manera notable.

Cuando las expediciones tardaban en efectuar el regreso, los tripulantes de los buques de guerra, que cobraban mensualmente, no sufrían perjuicio económico alguno, pero no ocurría lo mismo con los de los mercantes que habían contratado sus salarios por «viajes redondos» y no por un tiempo definido. A fines del XVII

y principios del XVIII, los galeones y flotas tardaban dos, tres y, a veces, más años en concluir sus viajes. Guerras y dificultades para vender las mercancías, hacía que los buques tuvieran que realizar varias «invernadas» en los puertos americanos, lo cual era una verdadera desgracia para los marineros de los navíos mercantes. En más de una ocasión, éstos acudieron antes los generales de las armadas solicitando que los dueños de los barcos les aumentasen sus salarios, una vez que se había superado el tiempo considerado normal para concluir una expedición, cifrado, según los casos, entre 9 y 16 meses. Así ocurrió, por ejemplo, en las flotas de don Manuel de Velasco (1699-1702) y Diego Fernández de Santillán (1706-1708).¹² Aunque los marineros expusieron con toda crudeza lo apurado de su situación,¹³ sus quejas no les valieron de mucho. Eran, sin duda, la parte más débil y los dueños de los navíos impusieron sus argumentos: Los tripulantes no ignoraban los retrasos que venían sufriendo las expediciones, y aun así, firmaron libremente unos contratos donde no se fijaba un tiempo límite para la conclusión de los viajes. Por otra parte, los propietarios de las embarcaciones no se consideraban responsables, y ni siquiera beneficiados, con las demoras, debidas fundamentalmente a los intereses de los comerciantes en vender sus mercancías a precios satisfactorios.

El problema de los salarios en las «invernadas», no es sino un aspecto más de una aparente paradoja: para los hombres de la Carrera las estancias en los puertos indianos eran una etapa tan dura y peligrosa como la propia navegación. El salto del Atlántico no era, por supuesto, ninguna fiesta. Los problemas eran muchos, pero quizá el mayor residía en las condiciones de hacinamiento de la vida a bordo. El navío mercante medio de comienzos del siglo XVIII tenía unas 200 toneladas,¹⁴ lo que suponía de 20 a 23 metros de eslora por unos 6 a 7 de manga. Normalmente poseía dos cubiertas. Bajo la primera se encontraba la bodega, destinada a la carga y a los paños para los alimentos, jarcia, velas y pólvora.

12 A. G. I., Contratación, 3.234 y 3.239.

13 Concretamente el procurador de los marineros de la flota de Diego Fernández Santillán indicaba: «...y siendo las invernadas irregulares y los por quienes alego, lo más, casados y todos sumamente pobres y que las soldadas no son tan grandes que puedan suplir los gastos precisos y ordinarios de zapatos, ropa limpia y alguna cosa que haga sensual el caldero, todos motivos que atendidos con caridad instan a que ejecuten los desamparos de sus navíos...». A. G. I., Contratación, 3.239.

14 Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E.: *Podlítica Naval...*, pág. 28.

Entre ésta y la segunda cubierta se delimitaba el «entrepunte», que era el espacio vital reservado a la marinería, compartiéndolo con los cañones y con las mercancías que solían abarrotarlo, a pesar de reiteradas prohibiciones al respecto. Sobre esta segunda cubierta y a popa, estaban la cámara y la sobrecámara, donde vivía la oficialidad y los pasajeros distinguidos, los cuales, como pagaban pasajes crecidos, desplazaban de sus lugares a muchos de los oficiales. A proa se encontraba el castillo, donde se situaban los fogones de la cocina.

En estos reducidos espacios habían de convivir unos 70 tripulantes y 30 pasajeros,¹⁵ más un buen número de animales; algunos llevados voluntariamente por la tripulación para servir de reserva viva de alimentos frescos: gallinas, corderos, y hasta vacas; y otros cuya permanencia a bordo no había sido escogida libremente por los marineros: parásitos de todo tipo, desde los insectos hasta las ratas. Ni que decir tiene que las condiciones higiénicas eran lamentables y más cuando el agua no podía desperdiciarse. Para empeorar más las cosas, un vistazo rápido a las boticas de a bordo nos dará idea de los remedios medicinales que los enfermos podían esperar. Entre los bienes dejados por un cirujano figuran remedios tales como: aceites de lagarto, de ladrillo, espíritu de ollín y de cuerno de ciervo, emplastos de ranas y murciélago, polvos de ojos de cangrejos y hasta leche virginal. En suma, algo mucho más parecido a la magia negra que a la medicina, sin que esto signifique ninguna falta de respeto a los remedios herbolarios que posiblemente se utilizarían con cierto éxito.¹⁶

En los buques de escolta las condiciones solían ser algo peores, pues al tener que llevar mayor cantidad de artilleros y un buen número de soldados, su tripulación era, proporcionalmente, algo más numerosa. Su media de tonelaje rondaba las 500 toneladas,¹⁷ lo que podía suponer entre 28 y 30 metros de eslora, por 8 a 9 de manga. Su tripulación constaba de unos 20 oficiales; 40 artilleros;

15 Véase al respecto de estos datos el «Cuaderno de visitas hechas en la mar, así de ida a los reinos de las Indias, como de vuelta a España... de esta flota del cargo del Señor General Don Diego Fernández de Santillán». A. G. I., Contratación, 3.238.

16 A. G. I., Contratación, 983.

17 Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E.: *Política Naval...*, pág. 28.

90 marineros, grumetes y pajes; 100 soldados y alrededor de 30 a 40 pasajeros, lo cual daba un total cercano a las 300 personas.

A pesar de este negro panorama, los períodos de navegación sin llegar a tocar tierra no solían superar los 20 o 30 días y además, en ellos los hombres realizaban ejercicios, que aunque duros, servían para mantenerlos en buena forma física. Por supuesto que los accidentes eran frecuentes y las labores de largar o recoger los aparejos en plena tormenta, así como otras variadas faenas de a bordo, los producían en abundancia.¹⁸ A esto había que unir las pérdidas de vidas humanas ocasionadas por los naufragios. A comienzos del siglo XVIII hubo uno que afectó a dos convoyes que se reunieron en La Habana y procedían de Veracruz y Cartagena respectivamente. Eran la flota del general Ubilla y los navíos de don Antonio de Echevers, que se perdieron en 1715 en el canal de las Bahamas. Allí perecieron entre 600 y 700 hombres.¹⁹ También se produjeron víctimas por motivo del conflicto bélico que asoló entre 1702 y 1713 los mares de las Indias. Así el galeón «San José», capitana de la expedición de don José Fernández de Santillán, explotó en 1708 cerca de Cartagena de Indias, en un combate contra los ingleses, perdiéndose 300 hombres.²⁰

Estos hechos espectaculares no deben ocultar el sinfín de muertes producidas por las epidemias declaradas a bordo de los navíos fondeados en las interminables esperas en los puertos de las Indias. El doctor Marañón ya puso de manifiesto en su estudio sobre la vida en las galeras en tiempos de Felipe II,²¹ que la etapa más dura de la vida de los galeotes era precisamente los períodos de inactividad durante el invierno. Como es natural no es posible comparar las condiciones de vida de un forzado con la de los tripulantes de las flotas, pero algo tenían en común: su obligación de permanecer a bordo durante las estancias en puerto. En los con-

18 Algunas de estas tragedias están descritas en los registros de las embarcaciones: véase Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E. y Babio Walls, Manuel: *El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de las Indias. En Documentos y Archivos de la Colonización Española*. Madrid, 1979, págs. 73-90.

19 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 19-XI-1715. A. G. I., Indiferente General, 2.648.

20 El gobernador de La Habana al Rey, La Habana, 26-IX-1706. A. G. I., Santo Domingo, 377.

21 Marañón, Gregorio: *La vida en las galeras en tiempos de Felipe II*. En *Vida e Historia*, págs. 94-124.

tratos de enrole se especificaba claramente que sin permiso expreso del maestro los marineros no podían abandonar las embarcaciones, pues siempre había tareas que realizar (achicar agua de la bodega, variar el punto de fondeo o amarre, acarrear leña o agua) y sobre todo, en caso de repentino empeoramiento de las condiciones climatológicas, la falta de tripulación podía hacer peligrar los navíos. Así pues estos hombres estaban también forzados a permanecer, a veces durante varios años, viviendo en pésimas condiciones de salubridad y sufriendo el terrible calor de los trópicos. Por todo ello eran frecuentísimas las epidemias, de las cuales nos dan buena referencia los capellanes de los hospitales para marineros que existieron en Veracruz y Cartagena. En la primera de estas ciudades, el Hospital de San Juan de Montesclaros recibía una subvención de un peso por cada tripulante, cantidad que, por supuesto, les era debidamente descontada a cada uno. Con ello se atendería a los marineros enfermos y se procedería a su entierro si morían en la indigencia, como solía ser lo más corriente. El capellán del hospital en 1701, el licenciado Juan Antonio de Sola, comentaba las terribles epidemias que sufrieron las flotas de los generales Juan Bautista de Mascarúa (1698-1701) y Juan de Velasco (1699-1702):

«...en manera alguna puedo justificar las personas a quienes di sepultura en dicho hospital de dichas naos, así de capitana y almiranta, como de las mercantes, porque con la muchedumbre de enfermos que entraban en dicho hospital y fallecieron en él en todo el tiempo de la epidemia, por cuidar de su curación y asistir a darles los sacramentos y sepultura a los difuntos, no se atendió a los asientos... la mayor parte de los que se enterraron de dicha flota fue en la iglesia y por haberse ocupado ésta y la sacristía, se recurrió al cementerio, que en tiempos de epidemia, en los campos y otras partes benditas se hacen los entierros, porque a ello obliga la necesidad». ²²

Podemos calcular con bastante exactitud el número de estas muertes gracias a las visitas efectuadas a lo largo del viaje. ²³ De un total de 457 hombres que constituían la tripulación de los navíos

²² Don Juan de Sola al general don Manuel de Velasco. Veracruz, 29-IV-1700. A. G. I., Contratación, 466.

²³ A. G. I., Escribanía de Cámara, 969 y Contratación 3.234.

capitana y almiranta de la flota del general Mascarúa, el número de defunciones alcanzó el centenar (52 en el buque insignia y 48 en el otro), lo cual supone un porcentaje del 21'8 %. En la capitana y almiranta de la flota del general Velasco no tenemos datos de los artilleros, pero de los 303 soldados y gente de mar, murieron en Veracruz 73, es decir el 26'4 %. Los porcentajes de defunciones son, según puede apreciarse, realmente altos y entre las bajas producidas por las epidemias y las causadas por las deserciones (en la flota de Mascarúa se conocen 35 casos de deserción), las tripulaciones de vuelta se debían parecer muy poco a las que efectuaban el viaje de ida.

Como es natural, en las flotas donde no se declaraban epidemias, las muertes en puertos eran menos numerosas. En la flota de Diego Fernández Santillán (1706-1708), por ejemplo, murieron 21 tripulantes de la almiranta, lo cual para un total de 219 plazas, sin contar los oficiales que no estaban incluidos en la relación, supone el 9'5 %. En esta embarcación las deserciones fueron numerosísimas, sobre todo al conocerse al noticia de que se realizaría una segunda invernada en Veracruz, fugándose 74 hombres, es decir, 33'7 % del total. La capitana de esta misma expedición, con 259 plazas, dejó en las Indias 84 hombres entre muertos y desertores, es decir el 32'4 % del total.²⁴

Los puertos del istmo de Panamá eran otros verdaderos cementerios para las tripulaciones y los pasajeros de la Carrera. Un informe del Consejo de Indias fechado en 1588, cifraba en 47.000 los enterramientos en la iglesia de Nombre de Dios, localidad que sólo tenía 60 casas.²⁵ Ya en el siglo XVIII, concretamente en 1713, don Antonio de Villarreal, vicario general de la armada y el ejército de Andalucía, que había hecho seis viajes a Tierra Firme como capellán de los galeones, informaba de la insalubridad de la región y especialmente durante los meses de agosto y septiembre, donde la gente de mar, mercaderes y pasajeros en general morían de «tabardillos», «pasmos» y «síncopes»:

«Se me ha ofrecido ocasión de haber asistido en los hospitales de las dichas ciudades de Cartagena y Portobelo, por hallarse enfer-

24 *Ibidem* y *Contratación*, 3.237.

25 A. G. I., *Indiferente General*, 1.887.

mos casi toda la gente de mar y guerra y muchos particulares y mercaderes, y aun los que bajaban y venían de la Mar del Sur padecen la misma epidemia, de que morían la mayor parte; y tuve ocasión en dicho Portobelo, en los referidos meses de agosto y septiembre, de hallarme en el Hospital Real con ochocientos enfermos y no haber quedado más capellán que pudiese asistir sino yo, de trece que éramos, y de éstos murieron siete; con tal circunstancia que habiéndome picado también a mí la epidemia, que era al tenor tercianas dobles y síncope, con la misma cama donde estaba acostado me llevaban a las de los enfermos moribundos para suministrarles el sacramento de la penitencia». ²⁶

Los navíos de registro (también llamados navíos sueltos) corrían a veces la misma suerte, aunque poseían una mayor facilidad para abandonar un puerto donde se había declarado una epidemia, al no tener que esperar obligatoriamente la salida del convoy. Así por ejemplo, el navío «Jesús Nazareno», que llegó a Cumaná en 1701, volvió a España con toda la tripulación nueva, pues tras sufrir una epidemia de vómito negro que le mató a 15 hombres, el resto huyó tierra adentro para salvar la vida. En efecto, desertar era a veces el único remedio para evitar la muerte en el puerto, o en cualquier caso para huir de una situación que prolongaba indefinidamente unas pésimas condiciones de vida. Un caso extremo se dio en los navíos que, al mando de don Carlos Gallo, llegaron con registro al puerto de Buenos Aires. El viaje se prolongó entre 1698 y 1704, ¡ ¡seis años!! En ese tiempo los marineros habían abandonado la embarcación y se habían construido sus propias cabinas en la costa, negándose a volver a bordo, aduciendo entre otras razones, la mala alimentación que allí recibían, así como la falta de fondos del propietario con que hacerles efectivos el resto de los salarios. Sólo la mediación del gobernador pudo convencer a algunos para que regresasen y esto después de haber mandado visitar el navío, arrojándose al mar el bizcocho podrido y haciendo encerrar en un arca de tres llaves la soldada de los marineros. ²⁷ Para los desobedientes se preveían penas de diez años de destierro

²⁶ A. H. N., Estado, 2.317. Cádiz, 28-V-1713.

²⁷ A. G. I., Contratación, 2.429.

y perdimiento de bienes o 200 azotes si se trataba de un negro o mulato.

OTRAS CUESTIONES SOCIOECONÓMICAS

Para su conocimiento son muy útiles los datos contenidos en los expedientes sobre bienes de difuntos. En nuestro caso hemos logrado estudiar 157 para los años 1690-1715.²⁸ De ellos 16 corresponden a defunciones ocurridas durante las navegaciones; otros siete hallaron la muerte, prácticamente, al llegar a España; los restantes perdieron su vida en tierras americanas. La muestra es posiblemente parcial pero sin duda indicativa, orientadora, sobre hechos de la vida cotidiana, ciertas facetas de orden económico y social.

Cabe pensar que cuanto ocurría en estos aspectos no se daba con características exclusivas andaluzas, lo que es cierto en principio y de forma genérica, pero no se pueden olvidar matizaciones propias respecto a las influencias del medio, las circunstancias de un entorno vital. Porque, la repercusión de las regulares comunicaciones con las Indias no sólo afectaba a los marineros sino también a hombres como los mercaderes que, por interés particular, corrían la aventura de cruzar el Atlántico, en ambas direcciones, una o varias veces. Afectaba, en cierto modo, a un más amplio número de andaluces bien a efectos económicos, afectivos o de otra índole. Su predominante participación en esa actividad permite que se considere el tema bajo el prisma andaluz.

En principio hay que señalar, en el contexto de la documentación en que basamos nuestros comentarios —bienes de difuntos— el hecho de que éstos merecieran particularidades legislativas, es decir, el patrimonio de los que fallecían en la navegación; en ella o durante su estancia en los puertos indianos. En este sentido se fijaron obligaciones y responsabilidades a capitanes, maestres y escribanos en cuanto procurar que los enfermos hicieran testamento; sobre realizar inventarios de bienes (dinero, objetos,

²⁸ A. G. I., Contratación, 466, 475, 568, 569, 673, 982, 983, 984, 5.585, 2.674 y 638. En estos fondos se hallan los documentos utilizados para las reseñas y comentarios sobre estas materias.

deudas y créditos) en los casos de abintestato. Se les responsabilizaba de la tutela de los mismos hasta su entrega una vez llegado el navío a España. Si el óbito tenía lugar durante el viaje de ida, los géneros u objetos personales debían ser vendidos, en subasta, convirtiendo su valor en dinero; si al regreso, llevarlos a España en las condiciones en que se hallaren.

La legislación, las normas sobre esta clase de bienes de difuntos, en cierto modo especiales, denotan el interés por su seguridad, razón por la que estaban incluidos en las responsabilidades de fianzas a capitanes y maestre de navíos. También la prohibición de que intervinieran las autoridades indianas. Se trataba de unos hombres que, al morir, no estaban físicamente en la península pero directamente vinculados a ella a efectos legales. Una situación especial en lo físico, en lo económico y en lo anímico, como se recordaba al ordenar que tuvieran, en sus últimos momentos, la oportunidad de recibir el sacramento de la confesión.²⁹ Las normas cuidaban, incluso, del bien espiritual.

Sobre el último de los aspectos citados es interesante reseñar el común fenómeno de la mentalidad religiosa, comenzando por la manifestación de fe expuesta en los testamentos. Ciertamente se trataba de una actividad propia de todos los españoles de la época, tanto de los que residían en la península como en las Indias. Fenómeno que se refleja en la terminología y forma de redacción, casi formularia, dada por los escribanos en los escritos de última voluntad.

Partiendo de esa generalidad básica, se observa en el contenido de los testamentos manejados otras series de preocupaciones de esa índole como, por ejemplo, señalar un buen número de misas para sufragio de la propia ánima comenzando por la más inmediata y solemne, es decir, la cantada en el día del sepelio. Un funeral de cuerpo presente fue el deseo manifestado por un artillero si para ello alcanzaban sus bienes; un soldado dispuso que le aplicaran en misas todo cuanto sobrara de los suyos. El grumete Juan de los Santos, natural del Puerto de Santa María, quien declaró tener sólo su ropa y soldada, mandó que, aparte del funeral, se dijeran

²⁹ Véase Gutiérrez Alviz, F.: *Los bienes de difuntos en el derecho indiano*. «Anales de la Universidad Hispalense», núm. II, Sevilla, 1942.

50 misas rezadas por su alma y la de las personas que él tenía obligación. Por el capellán de un navío perteneciente a la flota del general Velasco, don José Montoro y Natera, natural de Sanlúcar de Barrameda, se dijeron, en cumplimiento de su última voluntad, además de una misa con vigilia en Veracruz, otra cantada en la iglesia mayor de Sanlúcar con asistencia de toda la clerecía, más otras 10 rezadas. El cargador don José Pérez de Montero, vecino de Cádiz, señaló en su testamento 400 misas rezadas, de las que 100 se dirían en la iglesia de Veracruz. Don Pedro Gonzalo Carreño, vecino del Puerto de Santa María, redactó una memoria, considerada como testamento nuncupativo, disponiendo: Además del funeral, 12 misas en el lugar (iglesia) donde fuere enterrado y, en España, 100 rezadas en la iglesia del Puerto de Santa María y otras tantas en el Santuario de la Caridad de Sanlúcar de Barrameda. Melchor Izquierdo, vecino de Rota, artillero en la capitana de la flota de don Pedro Rivera, muerto durante la navegación, dispuso en su testamento una misa cantada, en Cádiz, ante el altar de Nuestra Señora de la Rosa y otras 60 rezadas en las iglesias y conventos que pareciere a sus albaceas. Estos datos, como otros muchos que podían citarse, nos dan la sensación de que estos legados de sufragios no sólo expresan una manifestación de fe sino también una especie de egoísmo y temor del más allá. Ciertamente que las demostraciones religiosas, expresadas en celebraciones de misas, se daban también por otras causas y acontecimientos. Cuando procedente de México regresó a España la flota del general Fernández de Santillán (1708) se dijeron 6.000 misas en acción de gracias.

Otro tema a considerar, en esa línea, es el relacionado con el lugar de enterramiento y exequias fúnebres como expresión de autorrespeto, dignidad personal, posiblemente afán de ostentación. Los que fallecían en tierra, contaban con medios económicos para poder elegir, se inclinaban por la parroquia o iglesia más importante del lugar en su ocurría la muerte. El resto, por lo común soldados y marineros, recibían sepultura en el cementerio del hospital donde fueron atendidos durante sus enfermedades.

Dentro de esa generalidad había excepciones, al menos en el deseo. Un soldado, Antonio Gangarilla, prefería la iglesia de la Merced (Veracruz) pero, si no era posible, en la del hospital con una misa rezada de cuerpo presente. El cargador gaditano, don

José Pérez Montero, dispuso ser enterrado en el convento de San Francisco con hábito de esa orden. Para el ya también citado don Pedro González Carreño, su deseo era tener sepultura en la iglesia mayor de su ciudad, Puerto de Santa María, en la capilla de Nuestra Señora de la Candelaria pero, si moría en Veracruz, en la iglesia mayor de esta ciudad aunque señalando el sitio: ante la Virgen de la Soledad y con hábito franciscano. En cambio, su convecino Juan Rodríguez Correa, por un codicilo modificó su primera elección, la parroquia veracruzana, por el hospital.

El lugar de los enterramientos, características ceremoniales de las exequias fúnebres (acompañamientos, consumo de cera, la propia mortaja) suponían gastos sobre los que anotaremos algunas cifras indicativas según los datos disponibles. El entierro y funeral de don Bartolomé Fernández Moreno, veedor de la flota de Fernández de Santillán, costó 92'5 pesos, su féretro 25 y la mortaja 22. En el caso del capitán gaditano, Francisco de Paula Rodríguez (navíos de azogue del general Fernando Chacón) se gastaron 73 pesos en el entierro y 25 en la mortaja. De tipo medio puede considerarse lo gastado, por ese motivo, para el platero sevillano, Bartolomé de Moya, que murió sin testar. Un hábito de San Francisco como mortaja costó 12'5 pesos y 28 el entierro. Por lo general, cuando se trataba de simples soldados o marineros estos dispendios no solían rebasar los cinco pesos.

Con cierta frecuencia los enterramientos del personal de las flotas eran gratuitos, de limosna, con la circunstancia de que a veces (epidemias) podían ser numerosos, así ocurrió con el de la flota del general Velasco. Esa gratuidad motivó reclamaciones del capellán del hospital de San Juan de Montesclaros a cuenta de los derechos. En su opinión, bajo pretexto de pobreza absoluta nada podía cobrar pero, según sus noticias, no pocos de los soldados y marineros eran acreedores, al menos en parte, de sus pagas y raciones de vino. No se podía, pues, alegar falta de medios y era justo cobrar los derechos porque, decía el capellán, «la primera deuda que contrae uno cuando nace es el entierro para cuando muera». El general de la armada (Velasco) le precisó en su respuesta negativa que, según real cédula, los tripulantes de las naves capitana y almiranta abonaban un peso cada uno al hospital. Por otra parte, añadía, dicho centro se quedaba con la ropa de vestir que llevaban

puesta los enfermos ingresados y que luego fallecían. El valor de esa ropa, en posterior venta, cubría los gastos de entierro estipulados por arancel. Un incidente revelador de las circunstancias apuntadas.

Las memorias de bienes incluidas en los testamentos, más los posteriores inventarios, nos muestran otras características de orden socioeconómico sobre los hombres relacionados con la navegación transatlántica. La mayoría de ellos —soldados, marineros— sólo poseían la ropa personal, algún dinero en efectivo, cortos débitos y créditos, en ocasiones pequeñas partidas de mercaderías. En relación con la ropa se observa cierta homogeneidad de prendas consistentes en unas cuantas camisas y otros tantos calzones de género común, algunas medias, calzas, tal vez una chupa, unos zapatos, la necesaria caja donde se guardaba todo. Sin embargo, el número de prendas era relativamente amplio como requería la circunstancia de estar fuera de casa, viajando.

En los casos de personas de más alto nivel social o económico, el ajuar personal era más numeroso, de cierto lujo, con inclusión de algunas alhajas, armas, libros, objetos propios de las respectivas profesiones. Aunque a veces la situación económica era muy precaria, se guardaban las formas en el vestir. Pedro de Yaguas, de origen vizcaíno y vecindado en Cádiz, que viajaba en la armada de don Andrés Pez en comisión de un comerciante, declaró no tener bienes que testar y varias deudas por importe de 115 pesos. Sin embargo, un maestro sastre apreció su ajuar, consistente en casacas, chupas, calzones, medias, pañuelos, ropa interior y siete corbatas, en 76 pesos. Valor inferior a sus deudas, pero relativamente alto y además variado respecto a ajuar de un marinero o soldado.

En esa línea es significativo el caso de don Juan Herrera y Montemayor, natural de Córdoba y vecino de Jerez de la Frontera, que viajó en comisión de varios mercaderes en la flota del general Velasco. Este cordobés, al parecer de buena familia, declaró en su testamento deudas por más de 1.500 pesos. Dispuso un entierro humilde y rogaba a sus acreedores los perdonasen «por el amor de Dios» ya que no tenía caudal para pagarles. No obstante, su ajuar, excluyendo un relicario, una cruz y medallas, se apreció

en 155 pesos. Ciertamente que en ello se incluía la ropa de su hijo mayor, joven de 15 años, que lo acompañaba.³⁰

Los objetos personales del ya citado capellán, don José Montoro y Natera, fueron vendidos por 265 pesos y consistían en: 17 camisas usadas, 15 pares de calzoncillos, ocho de calcetas, 20 de escaarpines (todos usados), dos sábanas y tres almohadas, dos aceri-dos, dos pares de guantes (uno de ellos de punto de media negros), 13 cuellos, tres corbatas, seis pañuelos blancos viejos, tres toallas, cinco armadores blancos, vestiduras propias de sacerdote, varias casacas y capas de distintos géneros, dos sombreros, unas hebillas de plata, varios capotes, un rosario de coral y una escopeta.

En la misma flota viajó don Pedro González Carreño de quien la relación de objetos y ropa es muy amplia. En ella se incluyen piezas de plata y una venera de oro, de la Orden de Calatrava, con 17 esmeraldas; las consabidas prendas interiores y de vestir —chupas, calzones, casacas, valonas, capa, etc.— dos pelucas, una escopeta y un trabuco. Aunque no se vendió todo el ajuar, en la almoneda se obtuvieron 309 pesos. Los ejemplos de este orden, con distintos valores, podrían multiplicarse.

No deja de tener interés la comprobación de utensilios y herramientas propias de ciertas profesiones. Del capitán y piloto, Juan Pérez de Abella, se pusieron en venta, además de la ropa, dos balles-tillas, agujas de marear, ampolletas, una linterna, un derrotero por-tugués, un atejo de larga vista, un cuadrante, escandallos de plomo, y cordeles para sondalezas, etc. En una detallada relación de bienes del platero sevillano, Baltasar de Moya, se incluyen múltiples alhajas para su venta como cajetas, hebillas, mondadientes, botones,

30 A. G. I., Contratación, 466. Hombre venido a menos quien, según dice, cuando casó hacía 20 años, con doña María Ximénez, tenía dos o tres mil pesos de caudal. Padre de ocho hijos, el segundo y mayor de los varones era quien le acompañaba.

La situación se refleja en su ajuar, particularmente en la ropa, abundante pero muy usada. Se inventariaron 17 armadores, la mayoría de bramante y algunos de raso y felpa; tres casacas y otros tantos calzones, uno de éstos de tafetán, con remiendos; un jubón; cinco valonas, con sus gorgeras de encaje, una de ellas apolillada; 15 calzones blancos y otras tantas camisas, la mayoría de éstas de bramante y guarnecidas de encajes de trencilla; siete pares de calcetas; 13 escaarpines; unas seis medias; tres sombreros; varios pañuelos; tres almohadas de bramante, una de ellas con encajes pero éstos apolillados.

La ropa del muchacho era escasa: se reducía a seis camisas, tres calzoncillos, cinco escaarpines, tres calcetas bastas, dos pares de medias, una valona y dos casacas.

broches higas (dije o amuleto para niños), zarcillos, relicarios y cruces de plata u oro. Con ellas las propias herramientas de su oficio como tornos de mano, taladradores, limas, martillos, tenazas, alicates, buriles, moldes de plomo, crisoles, fuelles, artesa de vaciar, tas o yunques pequeños y, finalmente, una especie de caja o escarapate. Aclaremos que lo ocurrido con este platero sevillano, que murió sin testar, es indicativo de personales motivaciones que solían darse en el tráfico naval con las Indias. El propósito de Baltasar de Moya era permanecer en Veracruz sólo el tiempo de estancia de la armada en que viajó, durante ella vender algunas joyas y, al mismo tiempo, ganar dinero con reparaciones.

Según lo ya apuntado, el capítulo de créditos y deudas era muy variado, distinto cuando cuando se trataba de un simple soldado o marinero, de profesionales más importantes, mercaderes que viajaban por cuenta propia, asociados o consignatarios de otros. Deudas y créditos ocasionados en y por el propio viaje (paseaje del navío), préstamos recibidos con anterioridad en España, deudas motivadas por gastos necesarios en los puertos americanos donde llegaban las naves, etc. Se puede decir que este tipo de relaciones económicas era un mundo tan amplio como variado que afectaba, prácticamente, a casi todos los que navegaban.

Destaca, dentro de los datos conocidos, sin mediar actividades mercantiles, al menos expresamente, los débitos del veedor de la flota de Santillán, don Bartolomé Fernández Moreno. Este tomó en préstamo (Sevilla), antes de salir de viaje (1705), dos partidas de dinero superiores cada una de ellas a 2.000 pesos (4.556 en total). La primera estuvo garantizada con su título real de veedor (sueldo 720 pesos al año). No sólo esto, cuando llegó a Veracruz pidió prestado al piloto mayor 42 pesos para alimentarse. Tenía, además, otras pequeñas deudas, entre ellas el arrendamiento en Sevilla de una casa que era propiedad del hospital del Cardenal. En suma, los débitos de este veedor eran superiores a sus bienes y cuando fueron reclamados, las autoridades competentes fijaron prelación para el cobro. Primero el hospital, luego su viuda en relación con su dote, en tercer lugar los hijos de la primera mujer.

El capellán don José Montoro recibió de un mercader de Sanlúcar de Barrameda 132 pesos en dos partidas distintas. La mayoría de ellos para que, al parecer, se los reintegrara empleados

en géneros. La otra parte, 32 pesos, por cuenta de misas. Obligación cumplida, casi la mitad, cuando falleció el capellán, según anotaciones de éste en su libro. El platero sevillano Moya debía a un vecino de Sevilla, Teodomiro Rodríguez, 100 pesos que le dio en dinero y 65 en joyas para vender. En Veracruz era deudor de la casa donde residió si bien tenía depositadas algunas alhajas en garantía.

Como ejemplos de personas más humildes reseñemos las deudas de dos grumetes: uno del Puerto de Santa María y otro de Sevilla. El primero, deudor de varias personas, debía dos pares de zapatos (unos de tacón) a un zapatero de Veracruz; entre los acreedores del segundo se hallaba un tendero de la misma ciudad.

También suelen recoger los documentos, a veces, notas de carácter íntimo como la existencia de hijos naturales, en la población andaluza de origen, a los que su padre recuerda en sus últimos momentos y los declara herederos. También a las madres solteras, que no se nombran por delicadeza. Cuando no había herederos forzosos, se legaban bienes a otras personas por amistad u otras razones. Por ejemplo, un mercader gaditano (flota de Santillán), mejor dicho, un consignatario, que no los tenía dejó sus bienes a un clérigo (subdiácono) de Sevilla; el grumete Juan de los Santos (el que debía los dos pares de zapatos) nombró heredero a un vecino de su ciudad, Puerto de Santa María, llamado Juan Miguel, de oficio pescador de cordel, a quien debía muchos favores o atenciones.

Del ya citado veedor, don Bartolomé Fernández, que casó en segundas nupcias con doña Florentina de Alzate (1694) (vivía en la calle San Vicente, donde tuvo lugar la boda), sabemos que con esta unión matrimonial hizo un negocio muy bueno pues la novia aportó 6.000 pesos escudos en dinero, 25.000 reales en una buena casa en Sanlúcar de Barrameda y 5.000 en prendas y joyas. En Cambio, el veedor sólo aportó de dote 2.000 pesos sobre una herencia que esperaba. Se dio una circunstancia singular en el compromiso de matrimonio: se fijó una indemnización de 4.000 ducados en caso de incumplimiento (el que incumpliere) para moderar los gastos de prevención de boda, para su lucimiento.

Una referencia de tipo racial se incluye en los autos de el pífano de la nave almirante (flota de Santillán), que era gitano, con el tambor de la capitana de raza berberisca. El pífano de esta última

nave también era gitano. Los autos del proceso, además, nos permiten tener una idea del ambiente del barrio de Veracruz donde solían alojarse las tripulaciones: las calles, establecimientos como tabernas, corrales de vecinos, etc. El crimen originado por la disputa de un peso, lo cometió el berberisco dando al pífano una puñalada por la espalda mientras este último estaba en la puerta de la casa, de rodillas, justo en el momento en que por allí pasaba la procesión del rosario, con la Virgen, que los dominicos solían hacer por la tarde; como el asesino huyó, se dio la descripción física del mismo y la ropa que vestía: Hombre de 25 años, buen cuerpo, cariancho, vestía chupa y calzones de lienzo crudo, sin medias, calcetas blancas de algodón, zapatos gordos con tacones altos, un sombrero blanco, poblano, de copa redonda y capa de paño crudo.

En el contexto socioeconómico andaluz de la época, el grupo humano que por vocación, necesidad, por intereses particulares, corría la aventura de la navegación a las Indias, tenía sus características propias. Sus formas de vida se adecuaban a riesgos y circunstancias no habituales, con experiencias distintas a las de quienes no ejercían ese oficio. Pensemos en sus sentimientos cuando les llegaba la muerte en pleno océano, o en los alejados puertos americanos, recordando a sus familiares, a las ciudades y pueblos de origen.