

Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América.
Tomo III: Jornadas VII, VIII, IX y X, 2011, 2012, 2013 y 2014. Eduardo García Cruzado (Coordinación).
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2015. ISBN: 978-84-7993-263-3. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3633>

Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América

Tomo III. Jornadas VII, VIII, IX y X
2011, 2012, 2013 y 2014
“Casa Martín Alonso Pinzón”
Palos de la Frontera

Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera
UNIA_Campus Santa María de La Rábida



Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI¹

Pablo E. Pérez-Mallaína

Catedrático del Área de Historia de América de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla

¹ Conferencia basada en el capítulo homónimo publicado por el mismo autor, "Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI", en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (Dir.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*.-Colección el Río de Heráclito. 5-. Madrid: ACTAS, 2003, pp. 91-109.

Mar viene de amargura, decían los españoles del siglo XVI² y seguían afirmando que, aunque era “deleitosa de mirar”, resultaba “muy peligrosa de pasear”, pues era un lugar donde muchos se hacían ricos, pero infinitos más yacían enterrados. ¿Será que la España de aquellos años estaba demasiado influida por el espíritu de los hombres de la dura meseta castellana, en donde las únicas olas que son visibles las forman los trigales movidos por el viento? Parece que no es esa la explicación, porque los ingleses, que han sabido venderse con suma habilidad como los grandes marineros de la historia, pensaban aproximadamente lo mismo y un viejo dicho de aquellas islas afirmaba que antes de mandar a un hijo a hacerse marinero era preferible convertirlo en aprendiz de verdugo y que aquel hombre que estaba dispuesto a embarcarse por diversión, sería capaz de irse al infierno a darse un paseo³.

Era un hecho general en toda la Europa que el mar fuese visto como un lugar lleno de peligros; un espacio en el que los miembros de una población, que mayoritariamente se concentraba en el interior, solo se aventuraba movida por dos situaciones que normalmente resultan ser parientas cercanas: la necesidad y la codicia. A ellas se solían añadir otros dos impulsos más: el de la curiosidad y el de la tradición familiar y con esto tendríamos completo el cuadro que explicaría la practica totalidad de las vocaciones marineras. Don Juan Escalante de Mendoza, un personaje que, además de caballero veinticuatro del Cabildo de Sevilla, fue general de una de las flotas de la Carrera de Indias, resumía de esta manera las razones que impulsaban a las gentes a dedicarse a tan arriesgado oficio:

“Porque de dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar: la primera hombres pobres, e hijos de padres pobres y que este fue el más aparejado oficio que hallaron para sustentar la vida, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marinas. De la cual suerte de criarse

² Fray Antonio de Guevara, *De muchos trabajos que se pasan en las galeras* (1539). Recogido por José Luis Martínez en: *Pasajeros a Indias*. México, 1984, p. 229.

³ Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea*. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime word. Nueva York, 1987, p. 13.

*marineros son los más en número y bien se deja entender que éstos tales, aunque quisieren estudiar no tienen disposición ni modo para hacerlo. Y también se entiende que si alguno acertase a estudiar y a ser grande letrado, que después que lo fuese no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el de marinero. La otra suerte de hombres de que se hacen los marineros es de lo que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y estos tales, aunque los pongan a estudiar y para ello les den ayuda y favor, como con la natural inclinación apetecen otra cosa, suelen dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados...”*⁴

Como puede apreciarse, un buen conocedor del medio, como era el general Escalante, consideraba que la pobreza era el principal impulso que llevaba a la gente a escoger una profesión tan peligrosa. Pobreza no faltaba en la España del siglo XVI, y aun en las ciudades ricas como Sevilla, cabecera de las flotas de Indias, existían legiones de pobres y mendigos. Una de las principales fuentes de las que se surtían las embarcaciones era de los muchos niños huérfanos que vagaban por las cercanías del muelle fluvial. Junto a ellos había otros que tenían padres conocidos, pero que no eran capaces de alimentarlos. Ambos grupos podían muy fácilmente engrosar los escuadrones de ladronzuelos que tan bien describió Cervantes en su Rinconete y Cortadillo, o si la fortuna lo decidía así, podían pasar a ocupar algún puesto de “paje” en los buques que partían cada año para las Indias.

Los documentos del Archivo de Indias nos informan de niños huérfanos que, con seis o siete años, eran “adoptados” por algún oficial o maestro, que los hacía navegar en sus barcos⁵. En otros casos, sobre todo si los jovencitos tenían padres, se llegaban a firmar contratos de aprendizaje, por los cuales un oficial de abordaje se comprometía a enseñarle el oficio a cambio de una sumisión total durante un periodo de hasta diez años. El joven aprendiz estaba obligado a

⁴ Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575). Madrid, 1985, pp. 115-116.

⁵ Archivo General de Indias (a partir de aquí citado A.G.I.) Indiferente General 2006. Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar al examen de piloto. Sevilla, 21 de agosto de 1593. En la citada información, es aspirante a piloto cuanta como en su niñez fue ayudado por el armador Andrés de Paz, que lo puso a navegar en sus barcos.

servir a su amo durante las navegaciones, pero una vez en tierra, también queda a disposición de toda la familia de su maestro, a la que tenía que servir en cualquier cosa que tuvieran a bien mandarle, con la excepción, según especifican con claridad los documentos, de aquellas órdenes que resultasen “imposibles o deshonestas”⁶.

A los menesterosos de mayor edad, no era tan fácil vencerlos, pues muchos preferían seguir viviendo cómodamente de limosnas que aventurarse en azarasas aventuras entre las olas. Por ello los maestros de los buques mercantes y los generales y almirantes de las armadas debían ofrecerles algunas compensaciones. La más común era atraerlos con el reclamo de dos, tres o cuatro pagas mensuales de adelanto. Muchas personas cargadas de deudas acudían a enrolarse, pensando en desertar inmediatamente, por ello, una vez recibidas las pagas de enganchen, los marineros eran confinados en los barcos y sometidos a estricta vigilancia.



Christoph Weiditz, marineros jalando un cabo, primera mitad del siglo XVI.

⁶ A.G.I. Contratación 3032. *Escritura de aprendizaje de Bartolomé Núñez*. Sevilla 16 de enero de 1628.

Uno de los incentivos más irresistibles para que muchos se convirtiesen en marineros era la posibilidad de emigrar a las Indias, entrando en ellas sin pagar el pasaje y burlando los controles migratorios que ponía la Casa de la Contratación. En efecto, si desertar en Sevilla o Cádiz era dificultado por la vigilancia de los oficiales, ésta se aflojaba mucho en América. La razón es sencilla: el cargamento de los viajes de vuelta, compuesto fundamentalmente por metales preciosos, era mucho menos voluminoso que los aceites, vinos y fardos de tela de los viajes de ida. En el retorno a Sevilla se necesitaban siempre muchos menos barcos y varios de ellos eran vendidos o, simplemente quedaban varados e inservibles en los puertos americanos. Por ello, muchos maestros, con tal de no pagar los salarios de vuelta, dejaban escapar a sus antiguos tripulantes, que de esta forma pasaban a engrosar la larga lista de emigrantes ilegales al Nuevo Mundo.

¿Cuántos tripulantes eran precisos para llenar las listas de enrolle de las armadas y flotas de Indias?. Se trataba de contingentes humanos muy importantes, tanto que en los más brillantes momentos de la navegación trasatlántica, que tuvieron lugar a fines del siglo XVI y principios del XVII, eran precisos hasta 8.000 hombres al año⁷. En ninguna otra empresa de carácter civil o económico era necesario concentrar una masa semejante de trabajadores asalariados libres. Sólo los ejércitos reunían contingentes parecidos y aun superiores de gente pagada. Para que pueda compararse con mayor perspectiva, baste decir que en el mayor desafío constructivo de la España del XVI, que fue sin duda la edificación del palacio-iglesia-monasterio de San Lorenzo del Escorial, no llegaron a trabajar al mismo tiempo contingentes de obreros superiores al millar⁸. De esta manera puede valorarse mejor lo que significaba tener que reunir seis, siete u ocho mil hombres cada año para tripular las naves del rey y de los particulares que iban a las Indias.

⁷ Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*. Siglo XVI. Sevilla, 1992, p. 60.

⁸ Fray José de Sigüenza, *Historia primitiva y exacta del monasterio del Escorial* escrita por el padre fray José de Sigüenza, bibliotecario del monasterio y primer historiador de Felipe II. Madrid, 1891, p. 92.

Ante la importancia de estos números y el siempre presente riesgo que esta profesión representaba, no resultaba fácil rellenar con españoles las cubiertas de los buques y, por ello, era frecuente la admisión de marineros extranjeros. En ello la Casa de la Contratación fue siempre mucho menos estricta que en la concesión de permiso de emigración, pues se suponía que los marineros quedaban la custodia de sus oficiales, los cuales les obligarían a volver a Sevilla, cosa, que como acabamos de decir, no se cumplía puntualmente. Lo que sí es cierto es que la admisión de extranjeros solía limitarse a los nacidos en países aliados o que estaban bajo la influencia o dominio de la monarquía universal de los Austrias españoles. Así eran frecuentes los portugueses, sobre todo a partir de 1580; los genoveses; napolitanos; malteses, flamencos y alemanes. Las cifras oficiales de la Casa de la Contratación nos informan de que un 20 % de las tripulaciones estaban formadas por extranjeros⁹. Eso significa que el número real estaría muy por encima de esa cifra, ya que la propia diversidad lingüística de los reinos hispanos y la inexistencia de buenos medios para determinar la personalidad de los individuos, hacía que fuera relativamente sencillo hacer pasar a un extranjero por nacional, y más cuando la necesidad de tripulantes fue siempre apremiante.

Los extranjeros eran, además, muy bien recibidos por los maestros y dueños de las embarcaciones. Al fin y al cabo habían llegado como emigrantes a España y muchos estaban en situación ilegal, por lo cual se resignaban a recibir salarios inferiores y a aceptar unas raciones de mala comida y peor bebida. Con la mitad de la paga y una alimentación compuesta por sardinas en salazón y vino avinagrado, se podía conseguir un trabajador sumiso, lo cual era una tentación difícil de reprimir por los patrones desaprensivos. Como es lógico, este tipo de marineros eran los primeros que intentaban desertar nada más llegar a los puertos americanos y con ello entraban a formar parte de los muchos emigrantes ilegales que llegaron al Nuevo Mundo.

⁹ Pablo E. Pérez-Malláina Bueno, *Los Hombres del océano...*, p. 63.

Los barcos de la Carrera de Indias eran, entre otras cosas, un espacio en el que unos trabajadores ejercían un oficio. Para algunos especialistas en historia naval, los sistemas de trabajo de las embarcaciones durante la Edad Moderna constituyen los precedentes más claros de los procedimientos laborales que luego estuvieron en uso en las factorías de la era industrial¹⁰. En las embarcaciones trabajaban una masa de obreros que eran en su inmensa mayoría asalariados libres, cuando en el resto de Europa todavía tenían una enorme importancia numérica las relaciones laborales precapitalistas. Además estos obreros estaban confinados en lugares cerrados en los que, como en las futuras fábricas, manejaban maquinaria sofisticada. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que los barcos constituían eran en sí mismos las máquinas más complejas de su tiempo y que además encerraban un conjunto de mecanismos muy variados y complejos, como los cabrestantes o las bombas, e incluso otros que podían ser clasificados de auténticos instrumentos de precisión como un astrolabio, una ballestilla o, incluso, una pieza de artillería. Finalmente, los marineros tenían también en común con los obreros de siglos venideros el que realizaban sus tareas con una programación muy cuidadosa y bajo una supervisión constante y cercana de quienes ejercían la autoridad. No es descabellado afirmar que entre el tipo de labor que ejercía un marinero y la que podía realizar un colono agrícola dependiente de un señorío nobiliario había un verdadero abismo. Este último podía mantenerse todavía en un sistema de dependencia feudal, sin cobrar en moneda, trabajando sin horario definido y con aperos de labranza que no habían cambiado desde la época de los romanos.

Ahora bien la “modernidad” del sistema laboral no implicaba que las condiciones de trabajo fueran fáciles ¡Ni mucho menos! Los tripulantes de las embarcaciones estaban sometidos a una fuerte inseguridad y un alto riesgo personal; debían soportar una notable inestabilidad en el empleo y estar disponibles a cualquier hora del día y la noche si los caprichos de la meteorología hacían peligrar la seguridad de la embarcación. Los accidentes laborales, por ejemplo, eran frecuentísimos y dejaban lisiados a muchos de los trabajadores antes de llegar a la juventud. La imagen del pirata (al fin y al cabo un marinero) con el parche en el ojo y la pata de palo, nos está hablando de la facilidad con la que se podía perder un miembro en un buque.

¹⁰ Marcus Rediker, *Between the devil...*, p. 83.

Esto no sólo se podía producir en una batalla, lo que también era frecuente en las rutas de Indias, sino en un puro accidente de trabajo al quedarse una mano atrapada en un cabrestante o al clavársele una astilla lanzada por la caída de un aparejo sobre la cubierta. Por otro lado, la inestabilidad laboral estaba siempre presente, pues en la Carrera de Indias solo se cobraba mientras el barco hacía la ruta de ida y vuelta, pero nada más entrar de vuelta en Sevilla, y tras terminar la descarga, las tripulaciones quedaban automáticamente desenroladas y privadas de las pagas hasta la temporada siguiente.

La única escuela que tenía el hombre de mar para ir subiendo en la escala profesional era la experiencia. Es verdad que en la Casa de la Contratación se dieron algunas clases para quienes aspiraban a convertirse en pilotos, pero esto se hizo sólo a partir de la segunda mitad del siglo XVI y pronto quedó reducido a un breve cursillo de un par de meses. Lo único que los oficiales de la Casa hacían en realidad era certificar la pericia adquirida por un marinero y darle un título que lo acreditaba como piloto.



Christoph Weiditz, el contramestre y el maestre de un buque, primera mitad del siglo XVI.

Dicha pericia se adquiría por contacto directo con el medio y solo se alcanzaba en plenitud por quienes habían empezado desde niño a servir en los barcos. Lo normal es que los buenos marineros empezaran su andadura profesional con una decena escasa de años, convertidos en “pajes de nao”. Estos niños de entre diez y diecisiete años (aunque los había que empezaban desde mucho más jóvenes) tenían encargadas todas las tareas de limpieza de abordaje; ejercían de criados de los marineros viejos y de los oficiales, mientras aprendían el oficio. Una tarea muy peculiar era la de mantener las actividades religiosas a base de cantar en alto las lecciones principales de la doctrina cristiana. Como la mayoría de los barcos no contaban con capellán, las oraciones de los pajes podían convertirse en el único ritual religioso que se hacían en el barco, si no se llevaba ningún fraile como pasajero que accediese a decir misa durante la travesía. Otra tarea específica de estos niños-marinos era la de llevar el cómputo de las horas, que se llevaba a cabo mediante grandes relojes de arenas, llamados ampolletas, y a los que había que darles la vuelta cada media hora. Con cada cambio de sentido del reloj, los pajes debían recitar una salmodia para que el contraamaestre supiera que estaban atentos y cumpliendo su misión.

A los diecisiete años los pajes se convertían en grumetes, término éste que no tenía en aquellos tiempos el mismo significado que en nuestra época. En el XVI un grumete era un marinero joven que todavía no había alcanzado la madurez en el oficio, pero que había dejado ya de ser un niño al que se le podía encargar cualquier tarea por poco cualificada que fuese. Al grumete se le encargaban ya tareas de gran responsabilidad y que, además, entrañaban alto riesgo. Concretamente eran los encargados de subir por la arboladura y recoger o largar el paño de las velas. También les eran encomendadas las tareas más pesadas y que requerían mayor esfuerzo físico, tales como la carga y descarga de las mercancías, que había que realizar a brazo, pues en ningún puerto de las Indias existía maquinaria destinada a tal efecto. La juventud y la resistencia física de estos jóvenes de entre 17 y 25 años era, desde luego, la más adecuada para realizar estos duros trabajos.

Al cumplir los 25 años el hombre de mar alcanzaba la madurez profesional y se le podía entregar un título que lo acreditaba como marinero. Este era un simple papel en el que los oficiales superiores y

el dueño acreditaban sus conocimientos y su experiencia. Entonces se le dedicaba a las tareas que precisaban de mayores conocimientos, tales como llevar la caña del timón o realizar las maniobras más complejas con los aparejos, de cuya prontitud y exactitud podía depender la seguridad de todos.

La carrera de un marinero no se prolongaba mucho más allá de los cuarenta años. Cumplida esa edad un hombre de mar podía considerarse casi un anciano. Algunos pocos, sin embargo, podían ampliar su etapa laboral, pero siempre que hubieran sido capaces de despertar la confianza de sus oficiales y patronos, estos los hubiesen elegido para alguno de los cargos de mando intermedios. Entre ellos estaban el contraestre y su ayudante el guardián, que se encargaban de dirigir la maniobra y eran los directos responsables de mantener la disciplina; el despensero, que se encontraba del cuidado y reparto de las raciones o el condestable, encargado de la conservación de las armas de abordó. No solían faltar a bordo un carpintero y un calafate, cuya posición y salario los colocaba por encima del común de la marinería.

Con todo, la tripleta directiva en los barcos de la Carrera de Indias estaba formada por el piloto, el maestro y el capitán. El capitán era el jefe militar del buque y no todos los mercantes llevaban a alguien que ejerciese este cargo. Solo en los galeones reales o en las grandes naves de carga que habían sido alquiladas para hacer las veces de buques de guerra, existía una figura con este título, que solía ser un hidalgo o un personaje de cierta distinción social.

Al cargo de piloto si podía tener acceso un simple marinero. Para ello debía de estar dotado de una inteligencia natural superior a la media y poseer la suficiente inquietud para, desde pequeño, aficionarse a aprender de los viejos pilotos los secretos de su arte y estar dotado de una memoria lo suficientemente precisa para recordar cada uno de los accidentes de las costas por las que había navegado. Si además sabía leer y escribir, tenía casi todas las posibilidades de presentarse a los exámenes de la Casa de la Contratación y convertirse en piloto de la Carrera de Indias, prolongando entonces su carrera hasta pasar la cincuentena.

El maestro era el administrador económico de la embarcación. En la primera mitad del siglo XVI era muy frecuente que el dueño del barco, sobre todo si esta era de pequeño tonelaje, viajase a bordo como maestro. A medida que avanzaba el siglo y las embarcaciones eran más grandes y más caras, los propietarios confiaban la rentabilidad de los viajes a administradores que eran los que ejercían ese cargo en los buques. Era casi imposible que alguien que había empezado como paje o grumete llegase a ejercer de maestro, pues para serlo era necesario entregar importantes fianzas pecuniarias ante las autoridades de la Casa de la Contratación. Un simple marinero nunca podría ahorrar para pagarlas, ni tendría el suficiente capital y experiencia en asuntos comerciales como para que el propietario le confiase la administración de su hacienda. Para cruzar esa barrera, que en el fondo era la que separaba a la masa popular de los grupos medios, un hombre de mar tendría que emplear por lo menos un par de generaciones. Tal vez el hijo de un piloto, que hubiera recibido de su padre una cierta formación y algunos ahorros, podría comenzar su carrera como maestro de una pequeña embarcación y, con mucha suerte, convertirse en uno de los administradores de los grandes mercantes de la Carrera de Indias.

Ya indicamos que este camino no era fácil, porque la gente de mar no tenía demasiadas facilidades para hacer economías y guardar parte de su salario. Si se era soltero, la vida del marinero no resultaba demasiado agobiante desde un punto de vista económico, pues durante los ocho o nueve meses que duraba la campaña de navegación tenía cobijo y ración asegurada. Al llegar a puerto y si no se había jugado la soldada, podía aguantar perfectamente hasta que lo enrolasen en una nueva expedición. Ahora bien, no podía hacer dispendios, y su dieta debía concentrarse en el pan, las legumbres, el pescado y el vino, estándole casi prohibidos los huevos, la carne y los dulces. Si enfermaba tendría que curarse en alguno de los hospitales para indigentes, pues la visita de un médico le costaba el jornal de una semana. Tampoco podría vestir como un señor, pues un atuendo de caballero, con capa y espada incluidas, costaba el equivalente al salario de un año.

Claro que, si era avisado y carecía de escrúpulos, tal vez el marinero pudiese acceder a alguna ganancia extraordinaria, que casi siempre estaba colocada al otro lado de la frontera de la legalidad.

La verdad es que en la Carrera de Indias casi todos los que podían realizaban su pequeño negocio al margen de la ley. Los contra maestres traficaban con el cáñamo de los aparejos; los dispenseros sisaban el vino y la comida y se cuenta de algunos que eran verdaderos maestros de la prestidigitación, siendo capaces de convertir una botija de vinagre y otra de agua en dos de vino; los condestables sustraían pólvora, y los maestros, en fin, engañaban a la hora de presentar las cuentas. Los simples marineros tenían más dificultades para acceder a estas ganancias, pero en una ruta tan rica como la de las Indias, hasta a los pobres diablos se les daba a veces la ocasión de que entre las uñas se les quedase algo más que el alquitrán que protegía las cubiertas y la jarcia.

Los barcos, además de un lugar de trabajo eran unos espacios en los que miles de personas vivían y morían en travesías que duraban meses e incluso años.

Las condiciones de habitabilidad de los buques de la Carrera de Indias pueden calificarse, sin ningún tipo de reticencias, como espantosas. El hacinamiento alcanzaba límites elevadísimos, de tal manera que el espacio medio por persona no era más de un metro y medio cuadrado. Para que pueda entenderse con claridad lo que significa este número, considérese que es equivalente a que en una vivienda de 150 metros cuadrados conviviesen durante muchos meses unas 100 personas ¡sin incluir en esto los animales no racionales que iban también a bordo! Refiriéndonos a estos últimos, algunos se llevaban para servir de alimento durante la travesía y otros, simplemente, eran parásitos de todo signo y especie.

Tripulación, soldados, pasajeros, todos tenían que ocupar unos reducidos espacios, cuyo pasaje se pagaba a precio de oro. Los más pudientes se alquilaban una mínima intimidad por medio de tablonés y cortinas, con los que se construían camarotes provisionales. De esta manera los entrepuentes en los que debían dejarse espacios libres para poder manejar la artillería, estaban llenos de cubículos y mamparos provisionales. Cuando se divisaba un enemigo había

que deshacer esta arquitectura efímera y dejar libres las cubiertas, y de ahí proviene la conocida voz de “zafarrancho de combate”, que viene a indicar la necesidad de dejar sin obstáculos los “ranchos” o espacios en los que se alojaba la tripulación.

Si al hacinamiento unimos el calor de las navegaciones tropicales y la suciedad, que era producto, tanto de las costumbres de la época, como de la falta de agua dulce con la que lavarse, tendremos completo un cuadro que no dudaríamos en pintar como terrible. Algún bromista llegó a decir que los barcos de Su Majestad antes se olían que se veían, lo cual es una buena manera de resumir este particular. Los testigos que tuvieron la necesidad de cruzar el océano como pasajeros nos han dejado vivos relatos de cómo se desarrollaba la vida cotidiana en las naves de la carrera de Indias. Uno de ellos fue el dominico fray Tomás de la Torre, que acompañó a Bartolomé de Las Casas a su nuevo puesto como obispo de Chiapas. Así contaba el religioso el tormento que supuso para él y sus compañeros aquella travesía:

“Pasamos tan gran calor en aquellos días que no lo sabré explicar porque la brea del navío ardía y porque iba mucha gente. Pretendió el padre vicario (Bartolomé de las Casas) llevarnos a todos juntos y fue gran error, porque dos o tres frailes son en cada navío servidos y regalados y honrados y allí, por cierto, nos trataban como a negros y andábamos sentados, echados por los duelos, pisados muchas veces, no los hábitos sino las barbas y las bocas...En breve nos dio a entender la mar que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados (sic) como muertos. No se puede imaginar hospital más sucio y de más gemidos como aquel; unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos, otros asándose al Sol sobre cubierta... [y la gente marinera] nos daban voces a cada credo: ¡frailes acá! ¡frailes acullá! y nos hacían venir como a negros debajo de cubierta e ir almacenados contra donde hedía el navío, por lastre de él...”¹¹

¹¹ Fray Tomás de la Torre, *Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real* (Chiapas). 1544-1545. Recogido por José Luis Martínez en: *Pasajeros a Indias*, p. 247.

Con mucha más ironía, pero con parecida crudeza, da su versión, Eugenio de Salazar, un ilustre jurista que iba a tomar posesión de su plaza como oidor en el nuevo Mundo:

“Hombres mujeres, mozos y viejos, sucios y limpios, todos van unos pegados con otros, y así, uno vomita, otro suelta los vientos, otro descarga la tripa, vos almorzais y no se puede decir a ninguno que usa mala crianza, porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo...Si hay mujeres, ¡oh que gritos con cada vaivén del navío! ¡Ay madre mía! y ¡échenme en tierra! y están a mil leguas della. Si llueve y vienen aguaceros, buenos tejados y portales hay donde se ampare la gente del agua; y si hace Sol que derrite los mástiles, buenos aposentos y palacios frescos para resistirlo...”¹²

La alimentación a bordo presentaba una paradoja básica. La única fuente segura de conservación de los alimentos era mantenerlos en salazón o deshidratados y para desgracia de todos los viajeros y tripulantes, el agua dulce era un bien siempre escaso que, desde el principio, estaba duramente racionado. Las botijas de agua ocupaban un gran volumen y ello redundaba negativamente en la rentabilidad del navío, por ello, los maestros y dispenseros procuraban siempre llevar las raciones ajustadas al “cuartillo”, que era la medida de capacidad más común para los líquidos de la época. De esta manera, mientras las raciones estaban compuestas por pescado salado, tasajo, o pan recocado (el celebre bizcocho, que quedaba duro como una suela de zapato), los líquidos bebibles eran siempre escasos. La sed era pues, uno de los mayores tormentos a que se sometía a los viajeros y tripulantes. El testigo que hemos empleado anteriormente, Eugenio de Salazar, relata también de una manera muy descriptiva, las costumbres gastronómicas en las embarcaciones de las rutas trasatlánticas:

“En un santiamen salen diciendo amén toda la gente marina y se sientan en el suelo...y sin esperar bendición sacan los caballeros de la tabla redonda sus cuchillos de diversas hechuras, que algunos se hicieron para matar puercos, otros para desollar borregos y otros para cortar bolsas, y cogen entre manos los pobre huesos y les van arrancando sus nervios y cuerdas como si toda su vida hubiesen an-

¹² Eugenio Salazar, *La mar descrita por los mareados*. Recogido por José Luis Martínez en: *Pasajeros a Indias*, pp. 283-284.

dado a la práctica de la anatomía en Guadalupe o en Valencia, y en un credo los dejan más tersos y limpios que el marfil...anda un paje con su taza dándoles de beber, harto menos y pero vino y más bautizado que ellos querrían...y en medio de la mar morireis de sed y os darán el agua por onzas como en la botica, después de harto de cecinas y cosas saladas, y aun con el agua es menester perder los sentidos del gusto y el olfato y vista por beberla y no sentirla... ”¹³

Claro que no todo eran inconvenientes y también quedaban en los viajes momentos para gozar de algunos de los placeres de la vida. La travesía se tornaba especialmente tranquila cuando, una vez pasadas las Canarias, las flotas se dejaban llevar por los vientos alisios. La mar solía estar en calma, y con el viento a favor pasaban muchos días sin que apenas fuera necesario ni cambiar el número de velas que colgaban de las vergas. Entonces había tiempo para las grandes aficiones de la gente de mar: La primera era el juego. Aunque esta actividad estaba teóricamente prohibida, en los barcos de Su Majestad Católica era frecuente perder literalmente hasta la camisa. Dados y naipes eran los instrumentos más frecuentes, aunque algunos caballeros del pasaje preferiesen el aristocrático ajedrez. Beber y charlar eran dos diversiones muy usuales. Ahora bien, cuando el vino había sido demasiado y los comentarios versaban sobre vidas privadas, podían llegar a producirse serios altercados.

La lectura se practicaba también en los barcos, aunque se trataba normalmente de una actividad colectiva, donde una persona leía y muchas escuchaban. La gente de mar tenía unos porcentajes de analfabetismo muy altos, por encima del 80%, pero siempre quedaba el recurso de pedirle a un pasajero culto que hiciese el favor de compartir con la tripulación alguna de sus lecturas. Por los datos de la Inquisición de México sabemos que los libros que más éxito alcanzaban eran, ¡como no! los religiosos¹⁴. Entre ellos estaban los libros de meditación debidos a la pluma de fray Luis de Granada, así como las historias de los santos y de los papas. Con todo hay que advertir que entre la relación de las diez obras más leídas se encontraban también novelas de caballerías como el Orlando Furioso o el Amadís

¹³ *Ibíd*em, pp. 287-288.

¹⁴ Francisco Fernández del Castillo (compilador), *Libros y librerías en el siglo XVI*. México, 1982, pp. 351-511.

de Gaula, e incluso novelas pastoriles como La Diana de Jorge de Montemayor.



Christoph Weiditz, transporte de un caballo y trabajos de calafateado, primera mitad del siglo XVI.

Los juegos del amor estaban totalmente prohibidos. En las rutas españolas no estaba admitido que los tripulantes llevaran a sus esposas, con lo cual cualquier relación sexual tenía que ser de las secretas. Estas constituían, además de un pecado contra la religión, un delito contra la autoridad. En ese sentido, en las instrucciones que se daban a los generales y almirantes de las Flotas, se incluían junto a las obligaciones de carácter militar las de salvaguardar la moralidad de las personas bajo su mando. Dicho de manera más clara: entre los cuidados de un buen comandante estaba tanto el mantener a punto las armas, como separar a los amancebados que se descubriesen a bordo. Las pasajeras eran, como es natural el principal objetivo sexual de los tripulantes y no fueron raros los escándalos en este sentido, aunque hay que reconocer que por lo que hacía referencia a las relaciones heterosexuales, todos, desde los propios generales, hasta el último marinero, estaban dispuestos a disimular y no darles a las leyes guardianas de la moral todo su pleno contenido restrictivo.

Mucha más gravedad tenían los contactos homosexuales, que en un medio predominantemente masculino, como era el de las tripulaciones, resultaban relativamente comunes. La existencia de pajes, que eran verdaderos niños, y de grumetes jovencitos, puestos bajo la autoridad de oficiales de mayor edad, favorecía las tendencias pederastas de estos últimos. Como es natural, la mayoría de estos asuntos permanecieron siempre en el mejor guardado de los secretos, pero, a veces, saltaba el escándalo, dando lugar a sonoros pleitos. La cuestión era delicada pues en aquellos tiempos la condena por practicar el “pecado nefando” seguía siendo, como en tiempos medievales, la de morir en la hoguera. Hubo almirantes encarcelados, oficiales sometidos a tortura, y marineros que perecieron quemados. Pero dentro de estos lamentables sucesos, quizá lo más terrible sea comprobar que en todas las acusaciones por homosexualidad había detrás un odio larvado, que se había gestado, no por desengaños amorosos, sino por prejuicios étnicos o nacionales, por envidias o por ambiciones frustradas¹⁵.

Si nos preguntamos por la consideración que tenían los oficios marítimos ante los ojos de los contemporáneos, la conclusión es muy sencilla: alcanzaban uno de los máximos desprestigios. Un marinero era un trabajador manual que, además no podía ocultar fácilmente su condición de tal. Los rostros quemados por el sol y las manos encallecidas lo delataban fácilmente. Incluso su vestimenta era característica. Don Miguel de Cervantes, por ejemplo, señala que uno de los personajes de su novela “El celoso extremeño” iba vestido “a la marinesca”, es decir con amplias camisas y anchos calzones, sin ningún tipo de pliegue o adorno que propiciara el que pudieran engancharse mientras realizaban su trabajo. Todo el mundo sabía que la mayoría de los marineros procedían de los estratos más pobres e iletrados de la población y que en los puentes de los barcos compartían labores con esclavos, que eran vendidos por sus amos para que realizaran aquellos oficios y les entregasen los jornales. Tanto era así, que hasta el siglo XVII, un hidalgo que iniciase su carrera militar como marinero en una embarcación de guerra,

¹⁵ Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano...*, p. 177.

perdía su condición de noble, mientras que, por el contrario, era muy frecuente que muchos oficiales de alto rango hubieran comenzado su vida profesional sentando plaza como soldado en la compañía de algún pariente o amigo.

Este descrédito perseguía a la gente de mar, aun en el caso que hubieran alcanzado los puestos profesionales más altos y se hubieran convertido en pilotos examinados de la carrera de Indias, y se les confiase la dirección náutica de una capitana de flota. En realidad, los únicos personajes que tenían algún prestigio a bordo de los buques eran los profesionales de las armas que dirigían las operaciones militares. Estos eran los generales, almirantes, gobernadores del Tercio que embarcaba en los navíos y, en último lugar los capitanes de mar y guerra. Ellos sí que hacían valer su condición de hidalgos e, incluso algunos, aunque pocos, el hecho de poseer un título de nobleza. Este es, por ejemplo, el caso de Don Álvaro de Bazán, “El Mozo”, nombrado a mediados de siglo primer marqués de Santa Cruz. En cualquier caso a éste personaje, como a otros, su prestigio les venía en cuanto militares y no como marinos. En ese sentido era normal que muchos de estos oficiales hubiesen empezado su carrera luchando en tierra y que, solo empujados por las circunstancias hubieran sido destinados a luchar en las cubiertas, lo cual hacían con métodos no demasiado alejados de los que emplearían si hubieran estado a cargo de una fortaleza. Tampoco era extraño que, después de haber servido durante algunos años en la mar, pasasen de nuevo a comandar un Tercio en Flandes o un presidio en el norte de África.

A la gente de mar la sociedad no sólo la trataba con poco aprecio, sino que además, a lo largo de la Edad Moderna, la fue tratando con mayor dureza y le fue aplicando una disciplina más férrea, a medida que fueron avanzando los siglos de la Edad Moderna.

En ese sentido, la legislación marítima bajo medieval recogida en los Roles de Olerón o en el Libro del Consulado del Mar, daba a los tripulantes de las embarcaciones la condición de “compañeros”, cuya opinión debía tener muy en cuenta el patrón a la hora de tomar alguna decisión importante. Esto era así debido a que, en aquellos tiempos, las rutas eran caminos difíciles e inseguros en los que la experiencia de los viejos marinos era un elemento de enorme importancia para el buen fin de la expedición. Por ello se les

intentaba compensar ofreciéndoles algún tipo de participación en los beneficios mediante la concesión de las “quintaladas”, es decir, un pequeño espacio de la bodega que se les entregaba para que pudieran hacer sus transacciones comerciales. Este asunto de las quintaladas se siguió usando, por ejemplo, en las primeras expediciones españolas a las Molucas y la determinación de su cuantía resultaba para los marineros más importante que el propio sueldo en dinero. Al mismo tiempo, a pesar de la dureza de los castigos por indisciplina, los marineros tenían espacios acotados en el interior del buque donde el patrón no podía entrar y de esta forma un marinero podía escapar de la furia vengativa de un maestro que los persiguiese palo en mano. De igual manera, los códigos medievales preveían plazos para arrepentirse de una mala acción, antes que el patrón tuviese derecho a desembarcar a uno de sus tripulantes o privarles del salario.

Podemos resumir diciendo que la justicia medieval resultaba dura, pues a un ladrón se le podía clavar la mano a un mástil, pero no era arbitraria y daba algunas posibilidades de defensa al marinero. Sin embargo, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, la indefensión de la gente de mar fue cada vez más manifiesta. La razón está fundamentalmente en que el conocimiento de las rutas y la mejora de los instrumentos técnicos hizo cada vez menos necesaria la colaboración y la buena voluntad de los marineros. Así, de una manera lenta, pero inexorable, los antiguos compañeros se convirtieron en simples proletarios. Si antes eran imprescindibles sus conocimientos y su experiencia, a partir de un momento sólo se apreciaba su trabajo físico. Es por eso que, por ejemplo, en los buques ingleses del siglo XVIII la frase con la que se llamaba a la tripulación al trabajo era: “All hands on deck”¹⁶. Con ello quedaba perfectamente aclarado lo que en realidad se quería de aquellos hombres: ¡¡sus manos!! Se habían convertido en braceros, a los que se pagaba un salario fijo, pero a quienes nunca más se les dio participación en la empresa y a lo que se les aplicó una disciplina contra la que estaban cada vez más indefensos. La existencia de grandes motines en las marinas del siglo XVIII, algunos de los cuales ha pasado a la literatura y al cine con notable éxito, no es una casualidad, sino una muestra del estado de violencia que se habían alcanzado con la explotación laboral de la gente de mar.

¹⁶ Marcus Rediker, *Between the devil...*, pp. 212-213.

Si la sociedad no tenía muy buen concepto de los que hacían del mar su oficio, éstos les devolvían el favor, siendo gente levantisca; incumplidora de las leyes de Dios y del rey, y que basaba su comprensión del mundo en su propia experiencia y no en los dictados de los grandes filósofos o intelectuales.

Fray Antonio de Guevara, que fue capellán de las galeras reales, afirmaba que la mar era “capa de malhechores y refugio de pecadores” y que en sus marítimas escuelas los hombres aprendían con gran perfección siete “artes liberales”: blasfemar, beber, engañar, difamar, robar, asesinar y fornicar¹⁷. ¡No hay duda que es todo un programa de estudios! Ciertamente es que fray Antonio estaba en contacto con lo más bajo del gremio, que eran los condenados a galeras y los tripulantes libres que debían vigilarlos. Pero los testimonios de juicios vistos ante la Audiencia de la Casa de la Contratación ponen de manifiesto la cantidad de robos, peleas y asesinatos a punta de cuchillo que se producían en los buques.

Curiosamente algunos autores contemporáneos han visto en esta actitud altanera y alborotadora de la gente de mar el precedente de un cierto anhelo de libertad, por el que los proletarios se enfrentaban a la opresión injustificada de sus patrones. El marinero sería, así, un representante del espíritu de rebelión frente a la injusticia¹⁸. Es un planteamiento lleno de romanticismo que debe matizarse, y que en el fondo es el mismo que lleva a considerar al pirata como un símbolo de lucha contra los abusos de poder de las grandes potencias imperialistas. Con todo, si es cierto que, en las rutas españolas, los marineros representaban un tipo de trabajador que hacía valer su condición de asalariado libre, en un mundo donde predominaban todavía los sistemas laborales de carácter señorial o feudal. De esta manera no era tan fácil reprender o castigar a un marinero como a un colono o bracero de una gran hacienda. Este, tal vez aguantaría temeroso, con el sombrero en las manos y los ojos puestos en

¹⁷ Fray Antonio de Guevara, *De los muchos trabajos...*, p. 229.

¹⁸ Marcus Rediker, *Between the devil &...*, pp. 110 y 205-253.

el suelo, la reprimenda de su señor, pues no le resultaría tan fácil buscarse otra parcela y otro amo. Sin embargo, como la necesidad de mano de obra en los buques fue siempre alta, si un maestre se mostraba especialmente cruel, era relativamente sencillo, cobrar el salario percibido hasta el momento y enrolarse ese mismo año o, al siguiente, en otro buque o en otra expedición.

Con respecto a las leyes de Dios, la gente de mar constituía uno de los grupos en los que las supersticiones y los incumplimientos de los calendarios litúrgicos alcanzaban cotas más altas. Tanto era así que Alonso de Chaves, uno de los pilotos mayores de la Casa de la Contratación en el siglo XVI, comenzó su famoso libro *Espejo de navegantes* con un calendario perpetuo en el que se indicaban las fiestas móviles del año litúrgico y, de esta manera, la gente de mar no pudiera alegar ignorancia para justificar el incumplimiento de sus obligaciones para con la Santa madre Iglesia¹⁹.

Es evidente que la vigilancia que pudieran hacer instituciones religiosas y seculares sobre el comportamiento de la gente de mar se veía muy limitada por la movilidad de estos grupos. Los marineros se pasaban años enteros fuera de sus casas y no tenían un párroco que pudiera estar al tanto si frecuentaba los templos. Como en los barcos mercantes no existía la figura del capellán, las posibilidades de escabullirse de los constantes rituales religiosos a que estaban sometido el resto de la población eran muy grandes.

Esto no significa que los tripulantes de los barcos fueran gentes descreídas, sino tan sólo que podían vivir sus creencias con una mayor libertad y flexibilidad. Esto incluía poder practicar con mayor desenvoltura toda una serie de ritos mágicos para, por ejemplo, aplacar las olas de una tormenta o admitir públicamente la existencia de toda una serie de encantamientos y maleficios que estaban claramente más allá de los elementos demoníacos que admitía la religión oficial. La creencia, por ejemplo, de que en las cercanías del archipiélago de las Bermudas se producían fenómenos sobrenaturales que podían poner en peligro la suerte de las embarcaciones no es cosa de hace pocos años, sino que era un temor ya extendido entre los navegantes españoles del siglo XVI. Por el contrario, los delfines o toninas, que en nuestros días son contemplados como animales

¹⁹ Alonso Chaves, *Espejo de navegantes*. Madrid, 1983, p. 79.

simpáticos y amigos de los humanos, hace quinientos años eran vistos con grandes recelos, como seres demoníacos, cuya aparición en la superficie del mar podía anunciar tormentas y peligros inminentes.

No caben en este artículo referirnos a las innumerables supersticiones y creencias mágicas de la marinería de los buques de la Carrera de Indias, que de un modo sincrético, se mezclaban con elementos de la religiosidad oficial. La más conocida es, sin duda, la que hacía responsable a San Telmo de las luces que la electricidad estática encendía en los topes de los mástiles durante las tormentas. El general Escalante comentaba así la impresión que estas luminarias producían en su tripulación:

“Es así que en el mismo instante que uno diga: cata San Telmo en tal parte; en ese mismo punto se paran todos a mirar adonde parece y en viendo que ven aquellas lumbres, comienzan luego a decir: salva, salva, San Telmo cuerpo santo; en lo cual están pasmados y embevescidos (sic) y dejan entonces de acudir a la mayor necesidad y por mucha instancia que se haga con ellos no los pueden quitar ni mover...no acordándose del ordinario refrán que dice: a Dios rogando y con el mazo dando...”²⁰

Ante la gran cantidad y variedad de los peligros que acechaban a la gente de mar, todas las ayudas parecían pocas. Por eso, los marineros se encomendaban a los santos y conjuraban a los demonios, y aparte de todo eso, tenían que estar muy atentos a valerse de sus propios recursos, pues eran conscientes, como reconocía don Juan de Escalante, de que solo dando con el mazo, podían salir de la mayoría de las situaciones comprometidas.

²⁰ Juan Escalante, *Itinerario de navegación...*, p. 214.