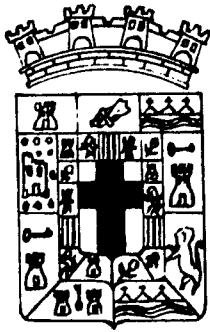


---

**LA VIDA COTIDIANA DEL HOMBRE DE MAR  
ANDALUZ EN LA CARRERA DE INDIAS:  
HIPOTESIS DE UN TRABAJO DE HISTORIA NAVAL**

**Manuel Babio Walls**



ALMERIA



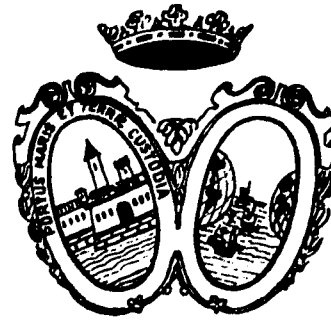
CADIZ



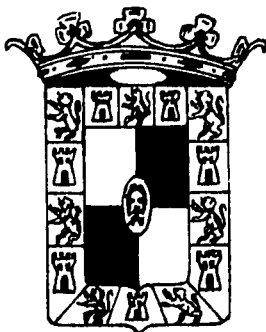
CORDOBA



GRANADA



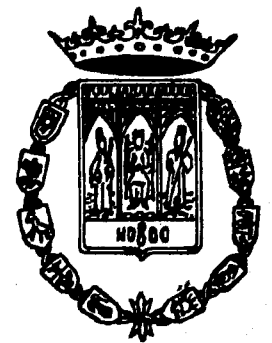
HUELVA



JAEN



MALAGA



SEVILLA

## Introducción

Sean mis primeras palabras de agradecimiento al Ilmo. Sr. Director de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, D. Bibiano Torres, por la gentileza demostrada hacia mí, al invitarme a estas I Jornadas de Andalucía y América.

Y que mejor marco histórico, éste de la Rábida, junto a la cuna del americanismo y, patria de tantos y tantos marineros perdidos en el océano. Y que mejor ocasión, junto a tantos maestros veteranos, para hablar modestamente de lo que en estos momentos es preocupación para nosotros.

Llevo ya cerca de cuatro años empeñado en reconstruir algo que, ciertamente para algunos, es «pecata minuta» pero que desde nuestra óptica puede resultar importante para entender mejor la verdadera historia de nuestro mundo naval. Ello es, el mundo interno y profesional de la marinería. Y he querido traer a estas jornadas el fruto de parte de estas investigaciones, puesto que tres grandes connotaciones cierran estructuralmente esta pequeña aportación que hoy hago. La marinería andaluza y la Carrera de Indias, por un lado, y el siglo XVI por otro. Así que dentro de estos tres vectores se coordina este artículo que hoy presento a la digna consideración de ustedes.

Se ha comentado, por falsa comparación con la gente del Norte, que Andalucía ha vivido de espaldas a la mar. Que el hombre del litoral ha sido hombre de bajura y que, en contadas ocasiones, se ha atrevido a ir más allá de Alborán o de las costas del Mogreb. La razón más aludida ha sido que los grandes conquistadores o han sido gentes extranjeras o sus apellidos provienen de tierras extremeñas o las del señorío de Vizcaya o las Cuatro Villas.

Sin embargo, permítase argumentar en contra algunas razones:

— Desde la perspectiva geográfica es Andalucía la región con más superficie de contacto con la mar de todo el territorio peninsular.

— Económicamente, la pesca ha sido uno de los argumentos más importantes para la comunidad andaluza a todo lo largo de la historia moderna y contemporánea.

— Militarmente, la ocupación del suelo andaluz a lo largo de la historia ha sido efectuada, aprovechando la vía fluvial y utilizando la marina como arma ofensiva de primera categoría.

- Los musulmanes defienden sus márgenes previa ocupación de ellas.
- La mal llamada reconquista, tiene constantemente paisajes navales como la toma de Sevilla, Córdoba, Andújar, Alcolea, etc.

— La oscilación del polo de interés político en la Modernidad hace que sea el Sur, abandonado el Norte, el mayor punto de concentración estratégica. La marina castellana nace prácticamente en Sevilla como institución.

— Se llega a una capacitación técnica y tecnológica, que permite establecer la base de expansión colonial en el triángulo Huelva-Sevilla-Cádiz por este orden cronológico. Todo ello producirá:

- La creación de modelos de estructura naval diferenciados de todo el occidente.
- Nacimiento de una «clase» ligada a la mar.
- La instauración de una nueva tecnología que abarca desde adaptar nuevas formas en arquitectura naval y navegación, hasta el aprendizaje de ella misma dada la proximidad a Portugal y sus avances en navegación oceánica.

Hay, pues, casi una obligatoriedad en la elección de Andalucía como plataforma de expansión oceánica. Ello conllevará algunas repercusiones de carácter sociológico:

- La necesidad de una mano de obra especializada.
- La Formación Profesional de la marinería, durante la primera etapa de la conquista.
- La elección por parte de la Corona (demostrado estadísticamente) de *marinos* del Norte para ocupar cargos de primer orden en la Carrera de Indias; mientras que la marinería en su gran mayoría (de 11.500 el 86 por 100) son del Sur.
- La transformación de unas instituciones jurídicas adecuándola a los nuevos tiempos.
- El hacer hincapié desde la perspectiva historiográfica de la importancia de las élites de marinos, olvidándose de la marinería en el complejo proceso de descubrimiento.
- Y, sobre todo, el nivel de conflictos que el medio naval desarrolla en cuanto a enfrentamientos de roles, aceptaciones y pautas de conductas.

## B. La «vida cotidiana» como modelo de estudio

Todas las consideraciones que hemos hecho hasta este momento en la Introducción, obligan a elegir un determinado modelo de análisis. Es importante tener en cuenta que siempre la elección de estos modelos pueden influir en el resultado final de la obra, puesto que, metodológicamente, era necesario el análisis de lo normal, de las pautas normales, en contradicción con la Historia de los acontecimientos excepcionales, es decir, a lo que nosotros estábamos abocado era a conocer en profundidad los comportamientos y, sobre todo, construir un modelo de variables en función de una serie de condiciones que se desarrollan a lo largo de la jornada del marino/marinero en su navegación oceánica.

Por ello, y como lo que buscábamos era fundamentalmente realzar las cuestiones normales, elegimos el modelo tradicional empleado largamente en la historiografía francesa.

Había que partir, y partimos, de la base de que el individuo en un primer momento es un elemento diferenciado y diferenciador; había que plantearse la idea de que el modelo de «vida cotidiana» podía servir para, una vez investigado estas variables sacar una serie de conclusiones claras en torno a esta cuestión.

Resumismo todas las variables en dos grandes capítulos: por un lado el individuo como unidad integradora en la que había que analizar las dietas a bordo, el enfrentamiento con lo desconocido tanto desde lo físico como desde lo psicológico las actividades laborales, los conocimientos científicos, los niveles de creencias y la cosmovisión marinera así como las edades, procedencias e, incluso, la salud e higiene de éstos.

El segundo gran capítulo estudiaría al marino dentro del microcosmo social que supone un buque; era necesario hacer un análisis en profundidad de los «status» y roles que se desarrollan a bordo, muchas veces con grandes contradicciones; analizar también el escalafón laboral y sus conflictos; la estructura jurídica que regula el ámbito; las decisiones de poder y sus influencias y, porqué no, los salarios y sus niveles.

Para ello, analizamos en profundidad hasta un número de 11.500 nóminas de embarque y enrole, en los que, como variables más significativas, escogimos, además de las ya señaladas, en cuanto a la persona del marino; el cargo, la naturaleza, la edad, salud, talla, color, señales físicas de traumatismos laborales, de nacimiento o por enfermedad, poder adquisitivos, etc.

Asimismo, hicimos una análisis de todas las armadas, flotas, convoyes, navíos de ida sueltos, etc., que están documentados en el AGI, Sección de Contratación; marcando siempre unas determinadas pautas de carácter cronológico, puesto que a lo largo del siglo

pensamos que existen tres etapas bien diferenciadas: una primera en que las expediciones son todavía de descubrimiento, una segunda de asentamiento primitivo y comienzo del tráfico y, la tercera de establecimiento de la flota y armada. En cada una de ellas el personal de abordaje se manifestaría de forma diferente.

Utilizando el gran repertorio de fuentes jurídicas y, apoyándome en textos de la época, sistematizamos los cambios que el Derecho Marítimo Español, junto con el Municipal Indiano, desarrollo en favor de la marinería.

Los bienes de difuntos, los sufragios, las últimas voluntades, es una excelente documentación para conocer el horizonte vital de los hombres de la mar, además de ser un barómetro de las posibilidades económicas y financieras de estas gentes.

La vida a bordo se reconstruye bien a partir de la propia legislación que llega, incluso, a regular la dieta, bien a través de las descripciones que, en los juicios entre partes ofrece la documentación, puesto que los testigos del conflicto a dirimir ofrecen cuestiones de índole particular y narraciones de cómo se comportaban oficiales y marineros en el buque, o directamente a través de los excelentes memoriales que constantemente se envían a Madrid.

No podemos, en el espacio de este artículo, tocar todas estas muestras de variables; sin embargo, con el fin de que el lector pueda hacerse una idea más concreta, tocamos el tema de los alimentos y sus costes.

## C. Un ejemplo de análisis: los productos alimentarios y sus costes.

### a. Productos alimentarios

Hamilton piensa que el elemento *más frágil* en las estadísticas de precios para 1501-1550 es la *serie andaluza*, elaborada principalmente a partir de los registros correspondientes a la dotación y abastecimiento de los barcos de la flota. Esto, indudablemente, es cierto si esta serie nos ha de servir, como en el caso de Hamilton, para ver la secuencia general de la economía española en el siglo XVI, sin embargo, puede resultarnos menos *frágil* si el uso viene condicionado por un estudio más restringido de estas series; es decir, utilizar esos datos dentro del propio contexto naval.

Dándole este enfoque, tal fragilidad puede convertirse en algo mucho más coherente, porque los productos seriados resultan utilizables tanto por su número como por su naturaleza.

Hemos querido utilizar, sólo y exclusivamente, aquéllos que componen la dieta alimentaria de la gente de mar y que, por ley, era necesario administrar a bordo.

Tenemos que estar de acuerdo con este autor al referir que las compras de tales productos no tenían lugar en una sola estación, por lo que no existe el peligro de que las súbitas demandas de suministros para los barcos, forzasen los precios al alza durante los primeros años del siglo XVI. Sin embargo, las adaptaciones de la vida económica de Sevilla y su zona de influencia fue rápida desde un principio (*vid.* Tomas de Mercado «*Suma de Tratos y Contratos*») solucionándose así el problema de abastecimiento que, modestamente, nunca hemos encontrado en documentos emanados de las autoridades de la Casa de Contratación.

Otro problema sería el abastecimiento de pertrechos de tipo industrial, pero esto a nosotros no nos interesa ahora. Los precios de productos utilizados para establecer la tabla comparativa son los llamados de *consumo* y sólo me referiré a los alimentarios; de entre ellos, elegimos los más representativos de proteínas, grasas e hidratos de carbono. Ello es debido a que, fundamentalmente, de éstos poseemos series completas para todo el siglo.

## I. Proteínas

**Carnes:** Nos encontramos, esencialmente, con tres tipos diferentes: carnero, ternero y puerco. Sin embargo, cualquiera de las tres entran dentro de la ración, observándose que la que predomina es la de cerdo. Encontramos una variedad en cuanto al tratamiento industrializado de las carnes. Así, en las listas de raciones aparece «una libreta de carne fresca a cada persona...» (AGI. Contaduría, 449) carne que no ha sufrido ningún proceso de conservación y que, o bien se facilitaba en los primeros momentos del viaje o, se sacrificaba el animal cuando fuera oportuno (no es raro encontrar en los libros de cuentas animales vivos que se compran para la dieta alimentaria de la tripulación), por otro lado encontramos el tasa-jo o la cecina que no es más que una tira delgada de carne seca y sin sal. La más común es la de ternero, vaca o buey. La tenemos en dos variedades: la roja, que no es más que la secada al sol, y la negra o ahumada. El proceso industrial más caro es el denominado de Hamburgo (se orea la carne en sitio fresco y ventilado, untándola después con azúcar moreno y salitre en agua. Esta operación requiere diez días, durante la misma se limpia la carne de sus excrecencias, manteniéndola siempre en posición vertical en una artesa. Se acaba colgándola y sometiéndola a ahumado durante un mes. Total 40 días para obtener una carne en óptimas condiciones de consumo).

Resultan así seis productos diferenciados en calidad y, por tanto, también en precios, siendo la más barata la de cerdo seguida de la de carnero, vaca, buey, ternero y cecina (*vid.* tabla al final).

## II. Grasas.

Participan en la dieta dos tipos de grasas, una de origen animal: el tocino, y otra de tipo vegetal: el aceite de oliva. La participación de la grasa animal en la dieta viene dada por la cantidad de media libra de tocino a la semana, mientras que de aceite se administran medio azumbre de persona al mes.

a. Los primeros precios de tocinos lo encontramos en una fecha muy temprana (10 abril de 1495. Contratación 3.249) en la Carrera y las procedencias son bien diferentes:

Cabeza de Vaca .....	215 mars. un tocino
Monasterio .....	200 mars. un tocino
Fuente de Cantos .....	23 mars. un arralde
Calzadilla .....	200 mars. un tocino
Medina de las Torres .....	22 mars. un arralde
Montemolín .....	22 mars. un arralde.

Haciendo una media matemática, sale el tocino a unos 210 mars. puesto en el puerto de Sevilla. Intentando unificar pesos, hay que inferir lo siguiente: un tocino equivale a 10 árraldes y, que un arralde tiene cuatro libras de tocino; luego un tocino tendrá, aproximadamente, 40 libras carniceras. Con el fin de poder comparar nosotros sacamos la libra de tocino de 1495 a 5,25 mars. Sin embargo, para 1563 (Contaduría 288) nos encontramos la libra carnicera

ra de tocino a ¡48 mars.! y el quintal a 2.800 mars., tocino que procede, como el anterior, de Extremadura.

Para 1592, tenemos unos incrementos menores en la subida de precios para el tocino:

Tocino extremeño .....	61 mars/libra
Tocino manchego .....	52 mars/libra
Tocino de Sierra de Málaga .....	58 mars/libra

Haciendo una media, obtenemos la cifra de 57 mars/libra y colocando las cifras mencionadas tenemos una primera tabla comparativa:

*tocino/libra carnicera*

1495	1563	1592
525 mar = 100 %	48 mar = 914 %	57 mar = 1.085 %

b. En cuanto al aceite de oliva siempre es de procedencia aljarafaña y, en contadas ocasiones, se trae de otros lugares. El consumo de aceite a bordo y, como siempre por persona, se mantiene dentro de unos mínimos para toda la centuria de medio azumbre persona/mes, es decir, un litro o, lo que es lo mismo, 945 gramos de aceite.

Los precios de este produce encontrados para la Carrera son los siguientes:

En 1495 encontramos una media de 900 mars el quintal (46 Kgs.) lo que sale la arroba a 225 mars. Para 1563 la arroba se planta a 277 mars. en el Puerto de Sevilla por los cuatro principales vendedores: Espinosa, Andino, Fernando Camargo y Pedro de Fuentes. Para 1592 el aumento es de 510 mars/arroba.

Hay, pues, un aumento del 100 por 100 a la cifra de 1495, aumento que coincide a las obtenidas por Ramón Carande en «*Carlos V y sus banqueros*».

La tabla comparativa quedaría así:

*Aceite/arroba*

1495	1563	1592
225 mar = 100 %	277 mar = 123 %	510 mar = 226 %

### III. Hidratos de Carbono

En cuanto al tercer grupo de alimentos, fijémonos en el más representativo: el bizcocho.

Dos cuestiones preliminares en torno a este importante alimento mariner. Una diferenciación de calidad en la elaboración; *el bizcocho ordinario*, que es el que se ofrece a la mayoría de la marinería y sólo ha sufrido un proceso de cocción por lo que su coste es menor y, por otro lado, *el bizcocho blanco* que se consume por la oficialidad y los altos cargos de la Armada, producto más caro debido al empleo de una harina de mejor calidad y doble, triple o cuádruple proceso de fabricación.

La segunda cuestión importante es que de este producto se podía, sin ningún problema, abastecer la marina en cualquier punto de las colonias, por tanto, el mecanismo oferta-demanda está aquí más atenuado «y para que no se saquen de la vuestra ciudad de Sevilla más de veinte mil fanegas de harina y otros tantos quintales de pan vizcocho cada un año

que se llevan oy en dia por no lo aver en la tierra por donde agora se navega que por la parte de honduras no es menester porque lo tiene de su cosecha en gran cantidad y en todas las comarcas asi mesmo» (AGI. Patronato 259/24. Memorias 27 octubre 1556).

## B. Costes

En cuanto a precios, conviene, asimismo, hacer una serie de consideraciones al respecto. La primera cantidad se refiere a la temprana fecha de 1495; en ella, nos encontramos con un cargo y data que es la suma de la materia prima más la elaboración. Así, una fanega de trigo vizcochero vale 110 mars., si a esto añadimos la cochura que cuesta 310 mars. por cahiz, formandolo todo en quintales que es la medida que debemos tener para comprar podemos sacar los siguientes datos:

- En un quintal de trigo hay, aproximadamente, un 10 por 100 de pérdidas al transformarse en harina, esto supone un aumento en el precio de hasta 101 mars, que, junto a la fechora, suman 124,50 mars.
- Un quintal de harina que al transformarse en bizcocho tienen una disminución de hasta el 25 por 100.
- Por todo ello, podemos inferir un precio aproximado del bizcocho de 168,75 maravedíes. Para 1563, el precio es ya de 16 reales, o sea, 544 mars, el quintal y, para 1595 lo encontramos a 614 mars. el quintal.

	<i>Bizcocho/quintal</i>		
	<b>1495</b>	<b>1563</b>	<b>1595</b>
	168,75 mars	544 mars	614 mars

Unificando todo en una tabla comparativa de precios y porcentajes obtenemos:

	<b>1495</b>	<b>1563</b>	<b>1592</b>
Carne .....	6 mar lib.c.	52 mars.	61 mars.
Tocino .....	5,25 mar lib.c.	48 mars.	57 mars.
Aceite .....	225 mar lib.c.	277 mars.	510 mars.
Bizcocho .....	168,75 mar quin.	544 mars.	614 mars.

que en tanto por ciento dan:

Carne .....	100 %	866 %	1.016 %
Tocino .....	100 %	914 %	1.085 %
Aceite .....	100 %	123 %	226 %
Bizcocho .....	100 %	322 %	363 %

Por supuesto, estos porcentajes son relativamente exactos debido a que no se contempla en ellos los procesos inflacionarios de 1520, 1550, 1575 y 1590.

## D. Conclusión

Los aspectos económicos inciden de una forma indirecta en la reconstrucción de la «vida cotidiana»; sin embargo, no determinan al conjunto. En este pequeño ejemplo de tabla de



alimentos y sus costos, faltaría el poner en relación esta variable con el resto de ellas; sin embargo, no hay espacio y, además, adelantaría el trabajo que en la tesis de doctorado se concluye.

Me resta por decir que los aspectos más mínimos pueden ser los más importantes a la hora de establecer la maqueta típica. Hay investigadores que el tópico lo desdeñan, se quedan sólo con almirantes, capitanes generales o descubridores y el resultado es por debajo de todo ello están la gentes sin apellidos que hacen posible todo.

Todas las consideraciones que hemos hecho hasta este momento en la Introducción, obligan a elegir un determinado modelo de análisis. Es importante tener en cuenta que siempre la elección de estos modelos pueden influir en el resultado final de la obra, puesto que, metodológicamente, era necesario el análisis de lo normal, de las pautas normales, en contradicción con la Historia de los acontecimientos excepcionales, es decir, a lo que nosotros estábamos abocado era a conocer en profundidad los comportamientos y, sobre todo, construir un modelo de variables en función de una serie de condiciones que se desarrollan a lo largo de la jornada del marino/marinero en su navegación oceánica.

Por ello, y como lo que buscábamos era fundamentalmente realzar las cuestiones normales, elegimos el modelo tradicional empleado largamente en la historiografía francesa.

Había que partir, y partimos, de la base de que el individuo en un primer momento es un elemento diferenciado y diferenciador; había que plantearse la idea de que el modelo de «vida cotidiana» podía servir para, una vez investigado estas variables sacar una serie de conclusiones claras en torno a esta cuestión.

Resumismo todas las variables en dos grandes capítulos: por un lado el individuo como unidad integradora en la que había que analizar las dietas a bordo, el enfrentamiento con lo desconocido tanto desde lo físico como desde lo psicológico, los niveles de creencias y la cosmovisión marinera así como las edades, procedencias e, incluso, la salud e higiene de éstos.

El segundo gran capítulo estudiaría al marinero dentro del microcosmo social que supone un buque; era necesario hacer un análisis en profundidad de los «status» y roles que se desarrollan a bordo, muchas veces con grandes contradicciones; analizar también el escalafón laboral y sus conflictos; la estructura jurídica que regula el ámbito; las decisiones de poder y sus influencias y, porqué no, los salarios y sus niveles.

Para ello, analizamos en profundidad hasta un número de 11.500 nóminas de embarque y enrole, en los que, como variables más significativas, escogimos, además de las ya señaladas, en cuanto a la persona del marinero; el cargo, la naturaleza, la edad, salud, talla, color, señales físicas de traumatismos laborales, de nacimiento o por enfermedad, poderadquisitivos, etc.