Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII

Delphine Tempère

▶ **To cite this version:**

Delphine Tempère. Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII. Iberoamericana. América Latina. España. Portugal , 2002. hal-03257224

HAL Id: hal-03257224
https://univ-lyon3.hal.science/hal-03257224

Submitted on 10 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Titre revue : **Iberoamericana, vol. 2 n°25**
Date de publication : **2002**

Delphine Tempère*

➲ Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII[1]

1. Introducción

Las conexiones marítimas durante el período colonial fueron el hilo conductor de todas las relaciones entre las Indias y la Península. Las rutas a Tierra Firme, a Nueva España, de Panamá al Callao y de Acapulco a Manila fueron vías imprescindibles tanto para intercambiar mercancías y dineros como para facilitar el paso de personas y de ideas de un lado a otro de los océanos. En el siglo XVII el sistema de flotas se había establecido y las navegaciones transatlánticas o transpacíficas gozaban de cierta experiencia. La historiografía se ha interesado principalmente en los aspectos comerciales de estas rutas (Chaunu y Chaunu 1955-60), poniendo de relieve el aspecto fundamental del tráfico/comercio (García Baquero González 1976), su organización (Haring 1979) o los aspectos técnicos y de abastecimiento de los barcos (Serrano Mangas 1989). Pero casi siempre se acabó por dejar de lado a los que desempeñaron un papel fundamental en estas conexiones: los marineros. Murdo J. MacLeod (1990: 50) subrayó que los marineros habían sido muy poco estudiados como grupo social y Antonio García Baquero resaltó a su vez que los datos para reconstruir la vida a bordo eran muy escasos. Contamos sin embargo con un estudio muy interesante para el siglo XVI español (Pérez-Mallaína 1992) y con otro sobre las actitudes religiosas de la gente de mar francesa (Cabantous 1990). No obstante, para el siglo XVII español, notamos una ausencia patente de trabajos acerca de estas comunidades marítimas.

Esta contribución pretende entonces acercarse a las realidades de la vida en alta mar y enfocar el estudio en función de una clase de trabajadores, el escalón más bajo de la tripulación: los marineros, los grumetes y los pajes. Aunque esta población anónima dejó muy pocas huellas, se intentarán descubrir las actitudes cotidianas a bordo acercándonos al mundo vital e intelectual de dicha población. El cometido es, por supuesto, arriesgado pero muy atractivo (Sharpe 1993: 53): consiste en retratar a los "socialmente invisibles" (Burke 1993: 27) para recordar el papel que desempeñaron los olvidados de la historia. Así, este trabajo persigue diversos propósitos; primero, plantear como hipótesis fundamental un hecho particular: "la société se révèle tout entière dans le traitement de ses

---

* *Investigadora francesa. En la actualidad está elaborando una investigación exhaustiva, financiada por la Universidad de París-VI, sobre las condiciones de vida en los barcos españoles del siglo XVII.*

1 Queremos agradecer a Concepción Gavira, a Carlos Alberto González Sánchez, a Pablo Emilio Pérez-Mallaína y a Antonio Castillo Gómez por su ayuda y los sugerentes comentarios que nos proporcionaron.

marges" (Schmitt 1978: 300); y, segundo, entender cómo se recreaban las relaciones sociales en esta otra sociedad –el barco– alejada del poder civil y religioso. ¿Cuáles fueron, pues, los incentivos para alistarse, cómo se organizaba la vida en el barco, cuáles fueron los medios humanos o religiosos para enfrentarse con la muerte en pleno océano? Para responder a los interrogantes planteados, este estudio se basa en una fuente documental peculiar y, hasta ahora, poco utilizada: los autos de bienes de difuntos conservados en la sección de Contratación del Archivo General de Indias de Sevilla. En esta documentación se recogen, a lo largo de todo el período colonial, los expedientes de miles de emigrantes o de gente de mar. En cuanto fallecía una persona en Indias, o en el mar, sin herederos a su lado, una institución –denominada de los Bienes de Difuntos– se encargaba de repatriar la herencia a España, bajo tutela estatal, para devolverla a los interesados[2]. Este proceso administrativo, sumamente complicado, nos proporciona ahora una valiosa fuente de información. En cada expediente se pueden encontrar, entre otros, un testamento, un inventario de bienes, una venta de éstos, declaraciones de testigos, resoluciones de cuentas y una carta de pago certificando la entrega de la herencia. Hemos seleccionado para el presente artículo unos 99 autos de bienes de difuntos de marineros, grumetes o pajes fallecidos en el mar en el siglo XVII[3]. Se completará la información añadiendo unos autos de oficio hechos a bordo o en Sevilla: documentación que puede arrojar una nueva luz sobre los conflictos en alta mar[4]. Algunos relatos de viaje, abundantes en detalles, acabaron de ampliar el panorama de la investigación.

2. Entorno social y geográfico

El mar, fuente de peligros, siempre había sido considerado como un lugar maléfico y de perdición (Delumeau 1978: 31-42). El océano Atlántico en la época medieval seguía siendo muy misterioso, unos pensaban que se acababa el mundo en su extremidad, otros ubicaban en su seno tierras paradisíacas o, al contrario, el reino de los muertos (Vigneras 1976: 2-9). Cualesquiera que fuesen las interpretaciones, el mar representaba un espacio inestable y el hecho de embarcarse, para muchos, una locura (Mollat du Jourdin 1979: 191).

Cuando, en el siglo XVI, se estableció el sistema de flotas, conectando la Península Ibérica con América, varias creencias de la Antigüedad desaparecieron: los monstruos

---

2 En América, los juzgados de bienes de difuntos –en cada Audiencia– se encargaban de la primera fase de repatriación de la herencia; en España, la Casa de la Contratación tenía luego que avisar a los herederos y adjudicar, o no, los bienes a los interesados. Este peculiar sistema de "protección" de los súbditos españoles, para garantizar la entrega, en la Península, de los frutos de su trabajo en Indias, perduró hasta principios del siglo XIX. Para más información acerca de esta original institución, se puede consultar el estudio jurídico de Faustino Gutiérrez Alviz (1942) y el de Carlos Alberto González Sánchez (1995) para su funcionamiento.

3 Preparamos una tesis de doctorado, financiada por la Universidad de la Sorbonne –Paris IV–, bajo la dirección de Annie Molinié-Bertrand, sobre los autos de bienes de difuntos de las personas fallecidas en el mar en el siglo XVII. Para este período disponemos de más de mil expedientes. El presente artículo no pretende más que ofrecer una parte de la documentación consultada.

4 Documentación igualmente conservada en la sección Contratación del Archivo General de Indias (en adelante AGI). Existían varios tipos de autos, podríamos citar los autos entre partes y los autos fiscales, donde se conservan también numerosos pleitos.

marinos se hicieron menos presentes y el paraíso o el infierno decididamente no se encontraban en la otra punta del océano. Sin embargo, la gente de tierra adentro seguía viendo con desprecio poco disimulado a la gente de mar. Tachados de personas sin moral, inclinados a cualquier tipo de excesos, se les consideraba como seres inestables. Ese juicio nacía del asombro que podían provocar los peligros del mar: tormentas, naufragios, enfermedades o ataques de piratas. Cabe, entonces, preguntarse por qué se alistaban en las flotas, sobre todo, conociendo las múltiples adversidades que podían surgir a lo largo de la travesía.

Varios factores interdependientes se conjugaban, y para ciertos jóvenes el hecho de alistarse era lo más normal del mundo. Basándonos en los 99 autos de bienes de difuntos de marineros, grumetes y pajes[5] nos damos cuenta que un 53% de la muestra proviene de Andalucía y un 15% de la cornisa Cantábrica, o sea, de los dos espacios geográficos españoles más vinculados con el Atlántico; de hecho, la mayoría de la tripulación de las flotas vivía en tierras marítimas[6]. Era lógico, claro está, buscar un medio de supervivencia en el océano cuando éste les podía proporcionar trabajo. Es revelador, incluso, constatar hasta qué punto el alistamiento en los barcos para América era de tradición familiar, pues son numerosos los expedientes en los cuales encontramos padre e hijo en el mismo barco, sobrino y tío o suegro y yerno. No se ha insistido bastante en el papel fundamental que desempeñaron los lazos familiares. Es cierto que varios incentivos empujaron a los más desamparados a alistarse como marineros, pero, sin lugar a dudas, una gran parte de la marinería era de extracción social directamente vinculada con el entorno del mar. Un ejemplo destacado sería, ciertamente, el de los portugueses, que en nuestra muestra representan un 12%. De tradición marítima, los lusitanos desempeñaron un papel fundamental en las navegaciones españolas y, aunque las ordenanzas reducían su número a bordo (Veita Linaje 1945: libro II, cap. II, n° 49), estuvieron muy presentes en las conexiones transatlánticas[7]. Además, contamos también con flamencos, italianos, un danés y un griego. De hecho, las navegaciones proporcionaban a muchos marineros cierta estabilidad financiera: una soldada durante unos ocho a doce meses –con el viaje de ida y vuelta– y sobre todo un salario más elevado que el de un jornalero. Tampoco tenemos que olvidar que la atracción de las pagas por adelantado incitaba a muchos, ¡incluso a los que desaparecían antes de embarcarse![8].

---

5 En la muestra seleccionada a lo largo del siglo XVII contamos con 60 autos de bienes de difuntos de marineros, 33 de grumetes y 6 de pajes.

6 Para el siglo XVI, Pablo Emilio Pérez-Mallaína (1992: 61) contabiliza un 90% procedente de Andalucía y de la cornisa. Para principios del siglo XVII Auke Pieter Jacobs (1991: 523) encuentra en su muestra un 48% de andaluces. En la Armada del Mar del Sur siguen siendo los andaluces lo más presentes, por lo menos entre los artilleros (Torres Ramírez 1987: 60). En fin, para el siglo XVIII, Andalucía, País Vasco y Galicia suman un 87,8% de la procedencia geográfica de los marineros (Pérez-Mallaína y Gil Bermejo-García 1985: 272).

7 Huguette y Pierre Chaunu (1956, IV.4: 312) citan, entre otras, una carta de la Casa de la Contratación de 1610 al Consejo de Indias donde se expone la necesidad de recurrir a marineros extranjeros frente a la penuria de mano de obra española.

8 Son numerosos los pleitos conservados en el Archivo de Indias sobre "desertores". En la sección Contratación encontramos por ejemplo en el legajo 599 los autos de Oficio del licenciado Diego Lorenzo Navarero contra marineros que cobraron las pagas y no fueron a los galeones de Tierra Firme. En 1611, Cebrán Núñez, marinero oriundo de Palos, explicó que efectivamente había recibido los 16 ducados de

Para otros, el alistamiento podía representar un refugio a la marginación, pues no necesitaban licencia para trabajar en un barco que iba rumbo a las Indias. Sin embargo, parece bastante exagerado el papel que se suele atribuir a este último punto. Es cierto que los incentivos del comercio con pacotilla[9] y del contrabando pudieron empujar a los no marineros a embarcarse; aunque, también, es evidente que las ilusorias atracciones del "Nuevo Mundo" ya no eran tan potentes en el siglo XVII. En fin, unos aprovecharon la posibilidad de pasar a América trabajando como marineros, así ahorraban el precio de un costoso viaje y burlaban de paso a las autoridades de la Casa de la Contratación. Como fuere, para una destacada parte de la marinería, según la documentación consultada, el alistamiento parece ser más bien el producto de una tradición familiar, en una época y unas tierras de difícil supervivencia, más que un medio disfrazado de obtener fortuna al otro lado del Atlántico: la investigación que llevaremos a cabo podrá tal vez confirmarlo.

3. Las tareas laborales

Antes de izar las velas rumbo a América, una serie de tareas laborales esperaba a los marineros. Su primera obligación era cargar y estibar las mercancías, víveres y artillería a bordo bajo las órdenes del maestre. Si las operaciones eran muy difíciles o requerían a varios hombres, éstos entablaban un canto para darse ánimos y unir sus fuerzas[10]. Para tal tipo de trabajo se necesitaban entonces hombres jóvenes y capacitados en ejercicios físicos, como lo fue, por ejemplo, Domingo Lastero, a quien describieron, en el registro del barco *Nuestra Señora de la Concepción*, de esta forma: "Domingo Lastero marinero [...] de veinte y cinco años. Buen Cuerpo e dos lunares en el carillo izquierdo"[11]. Esas operaciones tenían lugar en Sevilla los últimos días antes de aparejar; era el momento en el que los marineros, vecinos de Sevilla, se despedían de su familia, o los de fuera, alojados en pensiones, se divertían en las tabernas del Arenal. A la hora de embarcar, la tripulación tenía que ser confesada, por lo menos así lo estipulaban las ordenanzas.

De Sevilla a Sanlúcar de Barrameda el barco descendía lentamente el río Guadalquivir según los vientos y las mareas. Al llegar frente a la barra, los marineros tenían que completar la carga y presentarse ante las autoridades competentes que debían visitar la embarcación. Después de celebrada una misa en el puerto y con bendición de Dios, gritos alabándole, rogativas a la Virgen y a los santos protectores, se izaban las velas rumbo a

---

la paga por adelantado pero como "su mujer estaba parida [...] muy enferma a punto de muerte [...] no fue a servir la dicha plaza". El pleito no nos dice hasta qué punto fue valida, o no, la excusa pero sí que el marinero tuvo que devolver el dinero. Véase también Serrano Mangas (1989: 211-215).

9 Pacotilla: "Porción de géneros que los marineros u oficiales de un barco pueden embarcar por su cuenta libres de flete" (Real Academia Española 1984: 1498).

10 Calomar, o salomar, ha sido definido en un vocabulario del siglo XVII de esta manera: "Es un cierto tono y canto que azen los marineros cuando tiran algun cavo o cosa que rrequiera tirar una muchos juntos" (Galende Díaz 1999: 101).

11 AGI, Contratación, Auto de bienes de difuntos (en adelante Auto de b. d.), leg. 930, exp. 23, fol. 9: copia del registro, año de 1593. Estas descripciones físicas nos revelan información en cuanto a la robustez de los marineros, pero no tenemos que olvidar que tenían como principal meta reconocer a los tripulantes para que no cobraran dos veces su soldada.

Canarias (Escalante de Mendoza 1985: 62). Al cabo de 10 u 8 días topaban con las islas, donde una parte de la tripulación se encargaba de hacer la aguada y llevar a bordo unas cuantas frutas y hortalizas insulares. De allí zarpaban para América y comenzaba el viaje en alta mar. En ese mar denominado de "las Damas" por su tranquilidad, el trabajo diario del marinero era más tranquilo que al principio de la travesía. Si no había vientos contrarios o problemas para gobernar la embarcación, las maniobras se reducían al mínimo. La tripulación podía entonces dedicar su tiempo a tareas rutinarias tales como dar a la bomba de achique, remendar velas, limpiar las cubiertas u ordenar y reparar los aparejos.

Hemos descrito brevemente unas cuantas actividades que la "baja tripulación" tenía que hacer durante la travesía pero, evidentemente, existía una distinción entre los marineros, grumetes y pajes. Los marineros eran los más diestros y expertos en su oficio y calculamos su edad entre los 21 y 33 años. Los grumetes, igualmente llamados mozos, eran novicios que aprendían el duro oficio del mar, obedeciendo generalmente las órdenes de los marineros. Su edad oscilaba entre los 15 y 20 años y, por su poca experiencia, ganaban un tercio menos de la soldada de un marinero. Por último, los pajes eran muchachos de unos 10 años, más o menos, que se alistaban para "irse habilitando y ascendiendo a las plazas de grumetes y marineros" (Veita Linaje 1945: libro II, cap. II, n° 39). Se dedicaban a limpiar las cubiertas del barco, rezar oraciones, dar la vuelta a los relojes de arena y obedecer a los grumetes y marineros. Sin embargo, Juan Escalante de Mendoza, ya en el siglo XVI, advertía que había dos clases de pajes, los que aprendían los rudimentos del oficio y los que, amparados por un amo, no hacían otra cosa que asistirles en el viaje. Al concluir sobre la presencia a bordo de estos denominados pajes que no eran nada más que los criados de un pasajero u oficial, Juan Escalante de Mendoza, declaraba que "no servían de nada" (Escalante de Mendoza 1985: 49).

Estas definiciones nos remiten en realidad a problemas de clasificación. ¿Cómo funcionaba este cuerpo de trabajadores? Veita Linaje entiende por marineros "todos los que navegan professando este ministerio [...] y tambien los que se alistan de grumetes [...] y en la voz de marineros se comprehende tambien los pages" (Veita Linaje 1945: libro II, cap. II, n° 39). No obstante, las divisiones no eran tan rígidas; así, nos damos cuenta de que, por ejemplo, un marinero podía tener otra persona a su servicio. Tal fue el caso de Alonso Rodríguez, embarcado en la nao *La Trinidad*, que mandó vender a su esclavo Matías en 1599. Siguiendo con el mismo marinero, constatamos también que en su inventario de bienes poseía una caja de barbero[12]. Con este ejemplo queremos subrayar que el término genérico de "marinero" ocultó una realidad mucho más compleja de lo que se suele pensar. La marinería no solamente se ejercitaba en su arte sino que también se dedicaba a diversas ocupaciones. De este modo, encontramos a Domingo Caravallo, marinero y artillero[13], a Francisco de Arriballaga, marinero provisto de todas las herramientas de un calafate[14] o a Felipe Montero, marinero portugués, que se dedicaba tam-

12 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 254, exp. 4, ramo 1, fols. 1-3: Testamento e inventario, año de 1599.

13 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 460, exp. 2, ramo 1, fol. 13 : "Domingo Caravallo marinero y artillero natural de Vigo en galicia mediano naris larga y afilada de treinta años", copia de registro, año de 1677.

14 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 293B, exp. 3, ramo 1, año de 1610.

bién a vender libros de oraciones[15]. El hecho de enrolarse en los navíos de la Carrera de Indias o del Mar del Sur no significaba entonces una única actividad profesional. Los actores de esta época, en realidad, desempeñaron muchos papeles al mismo tiempo y los marineros diversificaron, todavía más, sus tareas. Los pequeños negocios eran, por supuesto, los más difundidos. Los inventarios nos revelan cantidades de mercancías medio escondidas entre la ropa. Descubrimos en las arcas de los difuntos marineros que regresaban a la Península, tabaco, bálsamo, ámbar, tinta, azúcar o nácar, y en las de los que iban a América, numerosos rosarios, espejos, peines, cintas o, como ya dijimos, libros de oraciones. Los mareantes actuaban al mismo tiempo como agentes privilegiados entre el "nuevo" y el "viejo" mundo, pues solían llevar cartas misivas, a veces testamentos, de un continente a otro. Esta actividad era, por supuesto, menos lucrativa, pero imprescindible para garantizar la comunicación de una orilla a otra del océano. Llegamos, por tanto, a la conclusión de que la "baja tripulación" conoció una movilidad profesional sumamente desarrollada y diversificada[16].

4. Las comidas

La vida en alta mar, como en tierra, estaba regulada por el sol y las comidas, siendo los momentos de descanso instantes privilegiados durante los cuales se recuperaban las fuerzas necesarias y se conversaba con los camaradas. La alimentación en alta mar ha sido objeto de varios estudios y las conclusiones recientes parecen demostrar que las tripulaciones de la Carrera de Indias y de Filipinas no sufrían carencias alimenticias. La dieta –arroz, aceite, garbanzos, habas, bizcocho, carne y pescado salados, quesos, pasas, agua y vino– se llevaban en cantidad suficiente[17]. Pero, por supuesto, la conservación de los alimentos era un verdadero problema, el agua y los productos frescos se pudrían fácilmente. Para suplir estos inconvenientes, se embarcaban también animales vivos, tales como ovejas, cerdos y gallinas, que proporcionaban carne fresca y huevos. Pero estos tripulantes podían convertirse rápidamente en molestos compañeros de viaje. Cuando el padre Antonio Sepp se embarcó para América describió con ironía el olor que desprendían estos animales: "[...] el perfume del almizcle y del ámbar de nuestra botica era la percha del gallinero con sus 600 cluecas y el redil con sus 280 ovejas, sin olvidar otro corral, donde había 150 cerdos" (Hoffman 1971: 125). Pero el océano proveía también otros alimentos como el pescado fresco. En los inventarios de marineros encontramos de vez en cuando anzuelos y cordeles para pescar. Aunque varios tratados de la época indicaban la necesidad de llevar aparejos, no conseguimos saber en realidad si la pesca no

---

15 Felipe Montero, yendo a Nueva España con plaza de marinero, no supo firmar cuando redactó su testamento pero tenía en su arca 34 "libritos de oras de rezar", no dudamos de que fueran mercancías. AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 266A, exp. 1, ramo 1, año de 1603.

16 Cheryl A. Fury (1999: 152) constata el mismo fenómeno en la marinería inglesa del siglo XVI y afirma que era uno de los grupos profesionales más móviles.

17 Fernando Serrano Mangas (1989: 158-159), María José y María Teresa Nestares Pleguezuelo (1999: 82) llegan a la conclusión de que no faltaba comida en los barcos del siglo XVII. Insisten, sin embargo, en la falta de unos alimentos –como las legumbres y frutas– poniendo de relieve las enfermedades que esto solía provocar; la más conocida era el escorbuto.

fue más bien una diversión que un modo de subsistencia. Así, fray Antonio de Guevara señaló con humor que era más conveniente para uno pescar cuando estuviese en calma o cerca de una roca: "porque muy mejor le está á su ánima, y aún á su bolsa, irse á pescar peces á proa que no estarse jugando dineros en popa" (Fernández Duro 1877: 63).

Veamos ahora cómo se organizaba la preparación de la comida en alta mar. El día se dividía en tres comidas: una primera al amanecer con pan, vino y tocino; una segunda, la más importante y caliente, al medio día; y una última, la cena, que se hacía antes de que se pusiese el sol. Los documentos dejan constancia de que un fogón de cobre –o varios– se instalaban debajo del castillo de proa (Galende Díaz 1999: 102). Sobre un lecho de tierra o de arena, se prendía fuego, siempre y cuando lo permitiera el tiempo. La preparación de la comida, en cada rancho, es decir grupo de marineros, corría a cargo de uno de ellos ya que el cocinero no aparece en las flotas antes de finales del siglo XVII. Eso significa que el más diestro, o el que había sido designado por sus compañeros, tenía que guisar los alimentos dados por el despensero del barco. Suponemos, sin embargo, que se mandaba a cocinar a los pajes para no realizar una tarea tan vil –por lo menos inherente a las mujeres– como se podía considerar en la época. Efectivamente sabemos que el olor a humo en las barbas era una señal sumamente despreciada. Provistos de sartenes, ollas de cobre y cuchillos, calentaban la ración del día que se servía después en un plato grande llamado salero. Mientras los oficiales comían en el castillo de popa, bien acomodados con sillas, mesa y manteles, la tripulación consumía su ración en la misma cubierta. Los lazos familiares o del terruño creaban afinidades entre ellos y según éstos se reunían por ranchos. Las comidas eran, por supuesto, un tiempo privilegiado de sociabilidad en las naos. Se sentaban en sus arcas o las utilizaban como mesas; casi no había platos personales ni cubiertos, pero el cuchillo era, entre sus múltiples usos, utilizado por todos para comer. Los inventarios consultados nos revelan efectivamente muy pocos utensilios de cocina, éstos se reducen a navajas, de vez en cuando a una taza de plata o calabaza para beber chocolate. El relato que nos dejó un ministro del rey embarcado en el Galeón de Manila nos indica que se solía beber chocolate durante esta travesía. Sin embargo, sus escritos reflejan la falta de agua tanto para preparar el chocolate como para beber y lavarse. Llegó incluso a molestarse del trato igualitario a bordo y escribió estas líneas:

> Solo el que pasa y padece en un día de calma y en muchas seguidas save lo vencible que es una grande sed [...] y es Regular, que yo padezca mas sed porque necesito agua para muchas cosas que no gasta el marinero y porque este apaga la sed con el vino que a mí me la aumenta[18].

Contrastando con las opiniones radicales de este ministro, los documentos nos revelan una práctica bastante difundida entre la marinería: cada uno podía conservar su ración de vino y, en vez de consumir el alcohol, algunos lo guardaban para venderlo a precio elevado en el territorio americano. Además, para mejorar las raciones diarias, algunos marineros tenían en sus arcas un poco de comida. Juan de Mitre, por ejemplo, conservaba entre su ropa una botija de miel y Juan López, entre libros, medias y zapatos tenía unos quesos

[18] *Relación de lo acaecido en un viaje de Acapulco a Manila*, sin fecha [siglo XVII], Archivo Histórico Nacional, Diversos, leg. 33, doc. 42, fol. 8.

de Flandes para su sustento[19]. En conclusión, si la travesía se realizaba en buenas condiciones y no se alargaba de manera imprevista, la tripulación no sufría hambre ni sed. Los guisos no eran de los más delicados, pero, por lo menos, se comía cada día.

5. Descanso y sexualidad

El hecho de vivir en un espacio reducido conllevaba, claro está, muchas incomodidades. Buscar un poco de intimidad en un barco era casi imposible. Desgraciadamente, no sabemos hasta qué punto la tripulación vivía en cierta promiscuidad, ya que fueron más bien los pasajeros los que dejaron huellas escritas de sus viajes. Pero de las que rastreamos sabemos que, incluso para las necesidades del cuerpo, cuando uno tenía que aliviarse, era a la vista de todos. Eugenio Salazar comentaba en una carta, con detalles e ironía, que "si quereis proveeros [...] es menester colgaros á la mar como castillo de grumete, y hacer cedebones al sol y á sus doce sinos, á la luna y á los demas planetas..." (Fernández Duro 1877: 189). Cada uno tenía entonces que arrimarse y demostrar su habilidad para no caer en pleno mar hasta que los jardines apareciesen a popa de los barcos. Éstos, apartados en la extremidad del navío, no eran nada más que un enrejado de madera que daba directamente al mar, y por supuesto, los solían más bien usar los oficiales y pasajeros (Pérez-Mallaína 1992: 149).

El barco, como cualquier otro microcosmos, privaba ciertos ámbitos, y, en especial, los vinculados con los privilegios socio-profesionales. Mientras los oficiales y los pasajeros distinguidos estaban en sus camarotes, la tripulación dormía en el entrepuente, en el castillo de proa o sobre la cubierta. Aunque muchos historiadores la mencionan en los barcos de la Carrera de Indias (Martínez 1983: 76), la hamaca no se utilizó antes del siglo XVIII[20]. Los inventarios consultados dejan constancia únicamente de una hamaca[21]; sin embargo, mencionan varias almohadas, "frazadas sucias y traídas", sabanas de lienzo, petates o colchones. Muy poco, en realidad, para descansar después de un día de trabajo. Pero ni siquiera todos los marineros disponían de un lecho para acostarse. Unos podían acomodarse entre fardos y jarcias, otros se apiñarían en la cama de su "camarada"[22]; de ahí que se dieran frecuentes situaciones de promiscuidad. Los comportamientos sexuales no se podían refrenar a bordo aunque las ordenanzas, evidentemente, prohibían las relaciones sexuales[23] y, de forma drástica, las homosexuales. Efectivamente,

---

19 AGI Contratación, Auto de b. d., leg. 297, exp. 1, ramo 3, fol. 4: inventario, año de 1611 y Contratación, Auto de b. d., leg. 302, exp. 3, ramo 1, fol. 3: testamento, año de 1611.

20 José Luis Martínez (1983) indica que los marineros las usaban colgándolas en el castillo de proa o en algún lugar de la bodega, sin embargo en los siglos XVI y XVII esa invención indígena no se utilizaba todavía en los barcos españoles.

21 AGI, Contratación, Auto de b. d. de Juan González Mancebo, leg. 454B, exp. 5, ramo 2, fol. 1: almoneda, año de 1670.

22 Sabemos que en los barcos franceses y holandeses los marineros compartían, de dos en dos, la misma cama. Mientras uno, de guardia, trabajaba, el otro descansaba. De ahí la palabra holandesa *mattenoot* y la francesa *matelot* que significa "compañero para el mismo lecho". En español, sin embargo, no hay traducción similar, por lo que nos preguntamos si esta ausencia en el vocabulario es significativa de otra realidad en aquel entonces.

23 "Que el General [...] procure averiguar si hay en la Nao algun amancebamiento, ó pecado publico, y averiguado lo remedie, y castigue [...]" (*Recopilación* 1973: lib. IX, tít. XV, ley 51).

dejar rienda suelta a la tripulación, incluso a los pasajeros, era poner en tela juicio el frágil equilibrio social y moral del barco. A modo de ejemplo, la declaración de un joven paje, Lorenzo Ruiz, nos deja entrever, a pesar de todo, cómo la violencia y la promiscuidad favorecían los abusos sexuales a bordo. Declaró que

> [...] una noche estando este declarante debajo de la cubierta primera del dicho galeon durmiendo como a media noche llego al sitio donde estava el dicho antonio pardo y estando este declarante desnudo en camissa y el calor que acia el dicho antonio pardo se llego a el y forzandole y teniendole las manos y amenasandole que si dava boses o hablaba lo avia de matar este declarante por temor de las amenazas [...] hubo con el acto torpe carnal [...][24].

Los jóvenes solían ser más bien las víctimas de los acosos sexuales. Teniendo en cuenta que las relaciones eran sumamente jerarquizadas, los pajes –siendo el escalón más bajo de toda la tripulación– tenían que soportar tratos muy duros y, a veces, humillantes. Un caso, tal vez extremo, fue el de Juan de Castañeda, un grumete que se ahorcó en la nao *San Francisco Capuchino* en 1660. Aunque se abrieron diligencias para saber qué empujó al joven a acabar con sus días, no se llegó a ninguna conclusión. Fue en la bodega, colgado en la caña del timón, donde lo encontraron. Su compañero no supo explicar el acto, pero seguramente tenemos aquí el ejemplo de una situación extrema que no encontró otra salida que el suicidio[25]. La realidad no era siempre tan dramática pero la documentación por supuesto nos enseña el lado más conflictivo de la vida en alta mar. De todas formas, la casi ausencia de mujeres en los barcos podía favorecer tal tipo de comportamiento. Oficialmente, sólo podían embarcarse mujeres acompañadas y las criadas. Sabemos sin embargo que algunos capitanes y maestres llevaron consigo a sus amantes o esclavas en las travesías. Pero, en la mayoría de los casos, la ausencia de mujeres perturbaba el equilibrio de este microcosmos de carácter sumamente masculino.

6. La percepción del tiempo

Pasando a un terreno más apacible, sabemos que la vida en el barco era sometida a una percepción, tanto vital como espiritual, del tiempo. Concretamente, el día se dividía en dos mitades de doce horas, y cada una, en tres partes llamados cuartos. Eran las guardias que la tripulación hacía, turnándose, para vigilar el barco. De noche, la primera se llamaba "de prima", la segunda "de modorra" y la tercera "de alba" (Gracía Rivas 1995: 40). Los nombres son bastante explícitos, la segunda era sin duda la más difícil. De hecho, para comprobar que no estuviese durmiendo el marinero de guardia, un paje, dando la vuelta cada media hora al reloj de arena, la *ampolleta*, cantaba una cantinela. Una de ellas, recogida por el pasajero Eugenio Salazar empezaba así:

---

24 Causa de la Real Justicia contra Antonio Pardo y Lorenzo Ruiz por aber cometido pecado nefando, 1658, AGI, Contratación, leg. 114B, fol. 1.

25 Auto criminal del Juez Oficial Maldonado. Autos hechos sobre aberse ahorcado Juan de Castañeda a bordo..., 1660, AGI, Contratación, leg. 116, fols. 1-4.

> Bendita la hora en que Dios nació, / Santa María que le parió / San Juan que le bautizó / La guarda es tomada; / La ampolleta muele, / Buen viaje haremos, si Dios quisiere[26].

A continuación, el paje entonaba otra que acababa de esta forma: "Cuenta y pasa que buen viaje faza. Ah de proa alerta, buena guardia". A lo cual el marinero de guardia contestaba con un grito o gruñendo, según nuestro pasajero, para dar a entender que no estaba dormido (Fernández Duro 1877: 192).

Los más jóvenes, es decir los pajes, eran encargados de tal acto de gracia y Samuel Elliot Morison subrayó que "God would be better pleased by the voice of innocence" (Morison 1974: 165). El tiempo estaba, pues, íntimamente ligado con lo espiritual o, por lo menos, el ritual que permitía controlar el transcurso de las horas se envolvía en un ambiente muy devoto.

7. El tiempo de ocio

El trabajo no era la única actividad diaria. A menudo los relatos de viaje mencionan este tiempo durante el cual la tripulación descansaba. Unos podían jugar a los dados, otros a los naipes. Y aunque las ordenanzas prohibían cualquier tipo de juego con dinero, sabemos a través de los diferentes pleitos que el incentivo de ganar unos reales era más poderoso que las leyes[27]. Encontramos en los inventarios barajas de naipes, dados y, a veces, instrumentos de música, porque en los barcos, durante las calmas o al anochecer, cuando no había nada que hacer, uno podía cantar, acompañado de una guitarra o vihuela, una canción de su tierra. A veces se organizaban espectáculos, sobre todo cuando viajaba un personaje importante. Cuando se embarcó el virrey marqués de Villena con su séquito en 1640 se dieron en pleno mar comedias y entremeses (Gutiérrez de Medina 1947: 28). A falta de teatro o de grandes ceremonias la tripulación se divertía también con simulacros de corridas. Cristóbal Gutiérrez de Medina las describió con estas palabras: "El resto del día se gastó en saraos delante de la Santa Cruz, con juegos muy ridículos, toros de manta, y caballeros con rejones a lo burlesco, que alegraron toda la nao..." (Gutiérrez de Medina 1947: 25).

La pesca era también una manera de divertirse, pues encontramos frecuentes referencias a esta actividad como un mero pasatiempo. Así, el jesuita austriaco, Andrés Mancker, escribió en 1681: "Pescamos un pez de dimensiones sensacionales llamado tiburón, que suele devorar hombres. [...] Los marineros le punzaron los ojos, le colgaron ollas de greda a la cola y lo arrojaron de nuevo al mar, donde entretuvo un buen rato a los pasajeros con sus cabriolas" (Matthei 1968-69: 160). Los tratos crueles que se infligían a los tiburones en las travesías transatlánticas o transpacíficas eran por lo visto muy corrientes. Gemelli Careri relató exactamente lo mismo, a finales del siglo XVII, en su *Viaje alrededor del mundo*. Imaginamos, pues, que la pesca del tiburón era un reto que el hombre se proponía para luchar contra un elemento simbólico de la naturaleza: al enfrentarse con

---

[26] Carta de Eugenio Salazar recopilada por Cesáreo Fernández Duro (1877: 191) en su disquisición novena.

[27] "Los Generales, y Almirantes y demás Cabos de las Armadas, y Flotas no permitan, ni dissimulen juegos en sus Vageles, ni en los Puertos..." (*Recopilación* 1973: lib. IX, tít. XV, ley 133).

un pez feroz, el hombre podía intentar demostrar su superioridad sobre una fauna desconocida, que se asemejaba a los míticos monstruos marinos. No dudamos que las prácticas algo violentas, como esta clase de pesca, eran además un escape perfecto para una tripulación bajo tensión. Al igual, juegos y simulacros de enfrentamiento –como la danza de espadas[28]– eran seguramente un paliativo necesario que permitía a la tripulación expresar sus rencores y transferir, mediante una competición virtual, sus rivalidades.

Pero sabemos que existían también tiempos más tranquilos durante los cuales cada uno estaba sentado en la cubierta del barco y conversaba con otro, contaba historias en voz alta o bien leía. Los inventarios nos revelan efectivamente la existencia de libros. Como siempre los encontramos entre medias y jubones, y así descubrimos un libro del *Cid*, otro de *San Joseph*, varios libros de oraciones (cerca de 40), un *Manual de Cristiano*, otro de *Doctrina Cristiana*, la *Vida del Siervo de Dios* de Francisco de Santana o un libro de *Examen de testigos*. Definitivamente, los libros de devoción eran los más preciados y nos revelan, en realidad, la importancia que estos objetos sagrados tenían durante el viaje para rezar, implorar la intercesión celestial o para cumplir los deberes inherentes a cualquier cristiano. Queremos poner de relieve que estas obras pertenecían a marineros, y que, entonces, no lo podemos dudar, se dedicaban a leer. Aunque también los libros de oración pudiesen custodiarse como símbolos sagrados o talismanes por gente analfabeta (González Sánchez 1999: 75), suponemos que la mayoría de los libros sí eran leídos por sus poseedores. Sirva de ejemplo el inventario de Juan López donde se especifica que el libro era "viejo"[29]. Es muy posible que las lecturas se hiciesen en voz alta para que un grupo de oyentes, tal vez analfabeto, pudiese disfrutar con las gestas pasadas o las aventuras de ficción. Es cierto que el nivel de alfabetización en la marinería era bastante bajo[30]. Pero en nuestra muestra, en función de las firmas que aparecen en los testamentos, hemos obtenido un porcentaje de un 34,5 de marineros alfabetizados, cifra que tendrá, por supuesto, que ser revisada a lo largo de una investigación más amplia[31]. No obstante, la documentación nos permite vislumbrar varias prácticas de escritura y de lectura, por lo que sería inexacto pensar que esta clase de trabajadores no hubiera podido adiestrarse en las artes de la escritura. Los libros de cuentas y las escribanías que poseían algunos marineros nos lo demuestran[32].

---

28 En 1635, se celebró el día del Corpus a bordo y, entre otras festividades, los marineros corrieron "gallos a usso de Castilla, acompañandose con una danza de Espadas"; *Relación del viaje que se hizo a la Nueva España en 1635*, Museo Naval de Madrid, Colección Fernández de Navarrete, vol. 2, doc. 17, fol. 370.

29 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 302, exp. 3, ramo 1, fol. 3, año de 1611: "... unas oras, mas un sepillo, mas unas tijeras y una puntilla, mas un pañuelo labrado con ceda leonada, mas un libro viejo del cid...".

30 Para el siglo XVI, Pablo Emilio Pérez-Mallaína (1992: 241) calculó que un 21% de los marineros, grumetes y pajes sabían firmar.

31 Aunque las firmas no sean un indicador exacto, a través de ella, podemos aproximarnos a los niveles de alfabetización. Jacques Soubeyroux (1998: 231-232) ofrece un análisis muy completo sobre la importancia de la firma como "indicateur culturel et social".

32 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 308, exp. 5, fol. 10, año de 1612: en el arca de Manuel Francisco, marinero del barco *San Antonio de Padua*, se encontraron "unas oras y un libro de memoria con su cubierta". Además en AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 345 A, exp. 12, fol. 12: entre los bienes del marinero Francisco de Barragán que se remataron en la subasta hecha a bordo, en 1620, se vendieron "unas escrivanias con su herramienta y una botella llena de tinta".

Existía también otro tipo de lectura, esta vez devota, que nacía del celo evangelizador de los misioneros embarcados. En las cartas que escribieron a sus amigos o superiores descubrimos cómo aprovechaban la travesía para adoctrinar a los marineros o esclavos del barco. El padre Hernando de Padilla, viajando de Panamá al Callao en 1629, confesó en una carta que cada noche bajaba con sus compañeros a los fogones "donde estaban los negros ladinos y boçales, mas que unas bestias, sobre numero de 50 y alli les deciamos las lesiones dos y tres veses". En su carta, se enorgullecía, además, de que la gente de mar y guerra del barco había dejado los libros profanos de comedias por otros píos de confesiones o guías de pecadores[33]. El jesuita Antonio Sepp recordó, al igual, en su relación de viaje esas "edificantes reuniones" durante las cuales se decían sermones a bordo y se explicaba "a los marineros, soldados, mozos de almacén y aprendices la doctrina cristiana" (Hoffman 1971: 141). El padre Hernando de Padilla contó incluso que cuando se decía "missa en publico sobre el conves [...] no quedaba en todo el galeon blanco ni negro que no la oiese"[34]. La vida espiritual estaba, pues, muy presente, aunque estos momentos de comunión con la divinidad pudiesen ser agradables para descansar. Las visitas de barcos recogidas en el libro de Fernández del Castillo nos revelan mucha información. Aunque un poco antes del período que nos interesa, sabemos que en 1575 en el navío *Nuestra Señora de Begonia*, se rezaban públicamente las oraciones que "eran las letanías, las cuales tenían sacadas en un papel" y que el sábado se cantaba la Salve Regina. Cuando los inquisidores preguntaron al capitán del barco "qué santos han traído por abogados invocando en sus necesidades y peligros de la navegación" contestó que entre otros a San Nicolás y a San Telmo. Una de las oraciones que se les decían empezaba así: "Cuerpo Santo verdadero, amigo de los navegantes, nos quisiera socorrer, y parecer siempre de noche, y delante recemos la oración de pater noster y ave maría"[35].

Las autoridades inquisitoriales deseaban, efectivamente, saber qué tipo de oraciones se hacían en caso de peligro, porque sabían que esas prácticas, mezclando superstición y religión, estaban bastante difundidas entre la gente de mar y los pasajeros.

8. Frente al peligro, ante la muerte, actitudes religiosas

Las tormentas, el naufragio, el ataque de piratas, las enfermedades estaban al acecho de cualquier barco que atravesaba el Atlántico o el Pacífico. Sin embargo, el tema de la mortandad a bordo sigue siendo un interrogante (Cabantous 1990: 101) y resulta todavía muy difícil saber cuantitativamente en qué medida el océano era peligroso[36]. El historiador Murdo J. MacLeod (1990: 50) evoca los barcos de la Carrera de Indias como unos cementerios flotantes, pero subraya que una investigación podría cambiar en alguna medida ese "desagradable bosquejo". Los documentos consultados no parecen mejorar

---

33 *Relación de viaje del padre Hernando de Padilla*, Lima, 1629, Real Academia de la Historia, Papeles varios de Jesuitas, t. 129.

34 *Ibídem.*

35 Visita del navío Nuestra Señora de Begonia, San Juan de Ulúa, 1575, Archivo General de la Nación de México, Inquisición, 84 (Fernández del Castillo 1914: 369).

36 Antonio Domínguez Ortiz (1988: 254) subraya que "mortalidades del 20 y 25 por 100 entre la tripulación de una flota eran normales a causa de las tempestades, las enfermedades y los ataques enemigos".

el panorama, aunque sí indican con bastante precisión cuáles fueron las principales causas de defunción. Las enfermedades y el ahogamiento fueron las más comunes (49,5%), seguidas de los combates con enemigos (12%). Finalmente, los accidentes laborales (2%) y naufragios (1%) acabaron con las vidas de estos tripulantes (queda un 35,5% sin precisar). Las cifras subrayan el terrible impacto de las enfermedades y del ahogamiento. Aunque parezca sorprendente, la mayoría de los marineros no sabía nadar. De todas formas cuando un hombre caía al mar, pese a hacerse todo lo posible para salvarle, frecuentemente el barco seguía su rumbo incapaz de dar la vuelta. Así sucedió, el 23 de agosto de 1621, cuando el grumete José de la Vega desapareció entre las olas. Un testigo declaró que "a la ocho de la noche poco mas o menos [...] se hoyo Ruydo como que havia caydo un hombre a la mar y aviendo hecho diligencia de hechar tina y tablas a la mar [...]" la nao siguió en seguimiento de la Capitana. No consiguieron salvar al joven pero sí le encomendaron "a dios nuestro señor"[37].

Pero la muerte podía también perfilarse de manera menos abrupta, inmiscuyéndose poco a poco en la vida cotidiana del barco. Los enfermos solían tener tiempo para redactar sus últimas voluntades y, cuando se encontraban muy debilitados, mandaban llamar al escribano y al capellán del barco[38]. El primero, provisto de papel y tinta, se acercaba al lecho del moribundo y registraba las disposiciones materiales y espirituales del enfermo[39]; el segundo, apartando a los amigos y testigos, confesaba y administraba los santos sacramentos. Es revelador constatar que casi todos los enfermos habían redactado un testamento en pleno océano[40]. En las pocas líneas escritas se encomendaban a Dios, pedían misas por su alma y las de los difuntos parientes[41], y mandaban pagar las deudas. Cada uno se acordaba, también, de su camarada y le regalaba ropa o dinero, "por ser de mi tierra y por la buena obra que del e recivido"[42], o agradecía al cirujano una cura y le ofrecía, por qué no, un papagayo a modo de paga[43].

La muerte en alta mar, no obstante, se inscribía en una dimensión totalmente diferente, pues privaba el cuerpo de una sepultura y le condenaba a una inmersión en las aguas; por ello, la muerte era todavía más temida. Es significativo leer en los testamentos de los marineros las indicaciones en cuanto al lugar de entierro. Con frecuencia mencionan la iglesia del puerto donde llegasen, siendo las indicaciones sobre una sepultura en el mar muy escuetas. Se solían utilizar fórmulas lacónicas tal como: "que mi cuerpo sea echado

---

37 AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 347, exp. 3, ramo 2 (2), fol. 1.

38 Cabe subrayar, sin embargo, que el capellán no estaba presente en cada embarcación, solía más bien ofrecer sus servicios en la Almiranta o Capitana.

39 A veces, era preciso acudir a un intérprete para traducir las últimas voluntades del enfermo. Tal fue el caso, en 1599, de Andrés de Augustin, marinero flamenco, quien redactó su testamento en presencia del escribano y de un paisano suyo. AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 254, exp. 4, ramo 2, fol. 2.

40 De los 27 marineros, grumetes o pajes enfermos, 25 otorgaron una disposición testamentaria.

41 En general pedían que se dijesen misas en el puerto donde llegasen y en su tierra de origen. Sabemos también que se podían decir misas por las almas de los difuntos en el propio barco. Así Juan López mandó decir tres misas a Nuestra Señora de los Remedios que estaba en la popa del navío. AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 302, exp. 3, ramo 1, fol. 3: testamento, año de 1611.

42 Testamento del marinero Jorge García, 1632, AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 395B, exp. 8, fol. 23 .

43 Testamento del marinero Juan de Mitre, 1610, AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 297, exp. 1, ramo 3, fol. 2.

en las aguas de la mar en la forma y según se acostumbra", sin más detalles. A veces, aparecen testamentos atípicos en los cuales se puede leer: "yten mando que cuando mi alma se arranque de las carnes mi cuerpo muriendo en la mar sea echado en ella"[44], pero, en la mayoría de los casos ni se mencionaba esta evidente posibilidad. El ceremonial, efectivamente, era muy sencillo, sin pompa ni pieza de artillería para los marineros, a lo sumo, se ataban botijas de agua a los pies y se echaba el cuerpo al océano. La tripulación le deseaba un buen viaje y finalmente encomendaba su alma a Dios. Pero la ausencia de tumba era, al fin y al cabo, considerada como una frustración, pues se pensaba que el cuerpo sin lugar de descanso no podía esperar la resurrección final y que el alma estaba condenada a errar (Mollat du Jourdin 1979: 196). En estas condiciones se supone que la muerte en pleno océano tenía un impacto todavía más fuerte que en tierra y, sobre todo, que podía alterar las prácticas religiosas ortodoxas.

Las tripulaciones que se embarcaban para realizar su trabajo tenían que enfrentarse habitualmente con la muerte o con el peligro inminente. Existen varias opiniones acerca de las actitudes de la gente de mar frente a una situación extrema. Unos piensan que, en general, "la religión era para la gente de mar una solución de último recurso" (Alfonso Mola 1997: 42), otros, que en tiempo de crisis los marineros actuaban individualmente, dejando el interés colectivo, poco a poco, para ponerse a salvo (Russel Wood 1983: 48). La práctica parece demostrar, sin embargo, que frente al peligro se ponían primero en obra todos los recursos técnicos y humanos para salvar el barco. Mientras que pasajeros y frailes rezaban, la tripulación, bajo las órdenes del maestre, se esforzaba en combatir los elementos (Pérez-Mallaína 1996: 32-36). Es cierto que cuando la naturaleza hacía muestra de su superioridad, después de largos e inútiles esfuerzos, la tripulación acababa por encomendarse a los santos protectores. Se hacían también rogativas a la Virgen María, promesas votivas y se echaban reliquias al mar para calmar las aguas. El padre Simón Méndez relató cómo los marineros y el capitán de su barco se encontraron totalmente confusos y turbados cuando ocurrió "una tremenda furia de tempestad". Desamparados empezaron a echar reliquias al mar, a llamar a Dios "y muy particularmente a la Madre de los afligidos, la Reyna de los Angeles, la Virgen María, estrella de la mar"[45]. Cuando se desató un furioso temporal, don Pedro Cubero Sebastián (1680: 300) actuó de la misma forma y, a petición del general y de los demás de la nao, ató una reliquia del cuerpo de San Francisco y otra, un *Lignum Crucis*, a la "boneta del correr que venia a la jarcia con otras muchas Reliquias". Se mezclaban, pues, ritos paganos con prácticas cristianas para invocar la ayuda de lo divino[46]. Alain Cabantous (1990: 156) recuerda que se echaban también panes en el mar y que colgaban del palo mayor talismanes con el mismo fin. En definitiva, la gente de mar acudía a diferentes recursos, ya fueran paganos o cristianos, para salvarse. Pero estas actitudes frente al peligro eran –y todavía más en esta

---

44 Testamento del marinero Antonio Hernández, 1606, AGI, Contratación, Auto de b. d., leg. 273, exp. 14, fol. 7.

45 *Relación del viaje y navegación del Padre Simón Méndez [...] de Lisboa para Buenos Aires*, 1640, Museo Naval de Madrid, Colección de Fernández de Navarrete, manuscrito 191, doc. 2.

46 Michel Mollat du Jourdin (1979: 198) hablando del "acto votivo" subrayó que "l'acte votif s'inscrit parmi les gestes naturels et instinctifs de l'homme en détresse. L'Eglise l'a christianisé". Según Alain Cabantous (1990: 155) "... les navigants assaillis par les vagues ou le vent pouvaient recourir à des pratiques dont le vernis chrétien ne dissimule que très grossièrement l'antériorité païenne".

época tan sacralizada– un medio cultural instintivo para calmar las angustias que provocaba la incapacidad humana ante un problema que parecía ser más bien de orden divino.

Estas manifestaciones de humildad y devoción no aparecían únicamente en situaciones extremas. Como cualquier ser humano inquieto y deseoso de atraerse los favores celestiales, los mareantes se rodeaban de imágenes piadosas, conservaban rosarios en sus arcas e incluso llevaban imágenes santas colgadas del cuello. Así, Antonio Álvarez custodiaba un relicario de plata, Gonzalo Núñez de Aranda, un rosario de frutillas, y Juan de Cebrián, una imagen de metal de Nuestra Señora[47]. Sea como fuere, por ser una comunidad navegante, la gente de mar expresó sus convicciones religiosas, tal vez, de una manera diferente de lo común pero sincera. De todas formas, no eran lo únicos en alejarse de la ortodoxia que se estaba definiendo en la época de la confesionalización europea y del orden social del Antiguo Régimen, pero por vivir casi al margen de la sociedad, eran todavía más sospechosos.

9. Conclusión

La incomprensión de los de tierra frente a la gente de mar fue patente durante mucho tiempo. Un buen ejemplo podría ser el humanista Luis Vives que tachaba a los marineros de *faex maris* (Mollat du Jourdin 1983: 222). Las palabras del pasajero Eugenio Salazar se hicieron eco, también, del desprecio con el cual se solía mirar a la gente de mar. Con cinismo y recogiendo los tópicos de la época escribió que "en fin, los vecinos de esta ciudad [el barco] no tienen más amistad, fe ni caridad que los bijagos cuando se encuentran en la mar" (Fernández Duro 1877: 183). Efectivamente, los marineros eran tenidos por sospechosos porque asustaban a las elites. Cabe recordar que esta clase de trabajadores estaba en permanente desplazamiento, su movilidad podía, pues, asimilarse a cierta forma de libertad. Además, el hecho de cobrar un sueldo en efectivo, los elevaba al rango de asalariados libres, es decir independientes[48]. De ahí que sus modos de vivir, poco ortodoxos y aparentemente exentos de sujeción, causaran miedo y provocaran recelo. En realidad, los marineros no eran seres tan especiales como los catalogaba el discurso negativo que se construía en la época. Muy parecidos a algunos otros sectores de las clases sociales bajas, eran un grupo que no se podía controlar tan fácilmente.

Esta visión cargada de connotaciones negativas –como la violencia de la gente de mar, las borracheras, el desenfreno sexual o la falta de devoción– ha permanecido en nuestras mentes[49] y seguimos teniendo hasta ahora una imagen muy borrosa de estas comunidades navegantes. Sin embargo, el hecho de acercarse a las realidades de la vida

---

47 Inventarios de bienes de estos tres marineros, en el siguiente orden, en AGI, Contratación, Autos de b. d., leg. 309, exp. 1, ramo 10, fol. 56, año de 1606; leg. 274 A, exp. 1, ramo 5, fol. 9, año de 1607; y por fin leg. 412 A, exp. 1, ramo 2, fol. 5, año de 1644.

48 Queremos agradecer a Pablo Emilio Pérez-Mallaína por llevarnos a considerar este aspecto fundamental.

49 Recogiendo estas representaciones negativas, se escribió, por ejemplo, acerca de los marineros portugueses que "women and wine have historically been the prime compensations ashore for months of hardship on the high seas; mariners of the *carreira* [da India] were not exception to this nautical tradition. Flagrant prostitution, widespread immorality [...] street fights, and robberies characterized those days and weeks when an Indiaman was in port" (Russel Wood 1983: 41).

en alta mar permite entender cómo se experimentaba una jornada en el barco, espacio que podría aparecer como un microcosmos de la sociedad de la época donde los modelos de jerarquía se repetían y los lazos afectivos se recreaban, pero donde la realidad diaria era sumamente diferente. La cotidianidad, primero, estaba sometida a una fuerte convivencia, pues, en medio de lo indefinido, el barco constituía un espacio muy cerrado; segundo, el hecho de vivir recluido en una embarcación alejada del poder civil o religioso[50] favorecía la emergencia de solidaridades tanto en el mar como en tierra[51]; tercero, la vida en alta mar estaba siempre sometida al peligro. No era de esperar, entonces, que los modelos de devoción ortodoxos que se aplicaban en tierra se pudiesen repetir en medio de las aguas. El elemento común del hombre al emprender un viaje por mar se veía cambiado: de tierra pasaba a ser agua, es decir de lo seguro a lo incierto. En estas condiciones, la gente de mar tuvo que organizar diferentes respuestas para enfrentarse con la sociedad de su época y con la divinidad. A fin de luchar contra los elementos, recurrían a ritos que parecían más bien paganos, no obstante, para salvar tanto sus vidas como sus almas se entregaban a la religión en cuanto podían. El peligro era en realidad el principal ingrediente perturbador que daba luz a cualquier tipo de alteración en las prácticas devocionales. Queremos resaltar, pues, que, frente al peligro, las actitudes de supervivencia se alejaban por supuesto del credo impuesto, pero no dejaban nunca de ser actitudes humanas cargadas de emociones y de miedo. El hecho de saber que estas comunidades navegantes fueron expuestas a unas realidades sumamente diferentes a lo común ayuda a entender por qué la sociedad marginó a esta clase de trabajadores y, por qué ésta, a su vez, se afirmó a través de sus diferencias.

Bibliografía

Alfonso Mola, Marina (1997): "El marinero de altura". En: *Historia* 16, 259: pp. 32-44.

Ariès, Philippe; Duby, Georges (coord.) (1986): *Histoire de la vie privée*, vol. 3: *De la Renaissance aux Lumières*. Paris: Seuil.

Bethel, Leslie (ed.) (1990): *Historia de América Latina*, vol. 2: *América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*. Barcelona: Crítica.

Burke, Peter (ed.) (1993): *Formas de hacer Historia*. Madrid: Alianza.

Cabantous, Alain (1990): *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime. XVIème-XIXème siècle*. Paris: Fayard.

Chaunu, Huguette; Chaunu, Pierre (1955-60): *Séville et l'Atlantique*. 8 vols., Paris: Librairie Armand Colin.

Cubero Sebastián, Pedro (1680): *Breve relación de la peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo don Pedro Cubero Sebastián, predicador apostólico de Asia...* Madrid: Juan García Infançon.

---

50 Si es cierto que las embarcaciones no eran del todo ajenas a las formas del poder (el general, el capitán, el maestre o el contramaestre se encargaban de hacer respetar las leyes, el orden y la jerarquía), no podemos olvidar que la ausencia de vínculo directo con la justicia de tierra y con la Iglesia, durante meses, era patente. Cabe recordar, además, que el capellán casi no estaba presente en los buques mercantes.

51 Philippe Ariès (1986: 17) subrayó que en las sociedades donde el Estado tenía un valor más débil, las solidaridades colectivas desempeñaban un papel de protección aún más fuerte.

Delumeau, Jean (1978): *La peur en Occident. XIVème-XVIIIème siècles. Une citée assiégée*. Paris: Fayard.
Domínguez Ortiz, Antonio (1988): *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid: Alianza.
Escalante de Mendoza, Juan (1985): *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, estudio y comentarios por Roberto Barreiro-Meiro. Madrid: Museo Naval / Europa Artes Gráficas.
Fernández del Castillo, Francisco (1914): *Libros y libreros en el siglo XVI*. México: Archivo General de la Nación.
Fernández Duro, Cesáreo (1877): *Disquisiciones naúticas. Libro segundo: La mar descrita por los mareados. Libro tercero: Navegaciones de los muertos y vanidades de los vivos*. Madrid: Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval.
Fury, Cheryl A. (1999): "Training and Education in the Elizabethan Maritime Community, 1585-1603". En: *The Mariner's Mirror*, 85.2: pp. 142-161.
Galende Díaz, Juan Carlos (1999): "Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna". En: *Revista de Historia Naval*, 65: pp. 93-114.
García Baquero González, Antonio (1976): *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: C.S.I.C.
González Sánchez, Carlos Alberto (1995): *Dineros de ventura: la varia fortuna de la emigración a Indias (Siglos XVI-XVII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
— (1999): *Los mundos del libro. Medios de difusión de la cultura occidental en las Indias de los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
Gracía Rivas, Manuel (1995): *La sanidad naval española. Historia y evolución*. Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A.
Gutiérrez Alviz, Faustino (1942): *Los Bienes de Difuntos en el derecho indiano*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
Gutiérrez de Medina, Cristóbal (1947): *Viaje del virrey marqués de Villena. Viaje de tierra y mar, feliz por mar y tierra que hizo. Año de 1640*. Introducción y notas de Manuel Romero de Terreros. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
Haring, Clarence (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Económica.
Hoffman, Werner (ed.) (1971): *Relación de viaje a las misiones jesuíticas. Edición crítica de las obras del padre Antonio Sepp*. Buenos Aires: Eudeba Editorial Universitaria de Buenos Aires.
Jacobs, Auke Pieter (1991): "Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de marineros en la Carrera de Indias. 1598-1610". En: *Revista de Indias*, 193: pp. 523-543.
MacLeod, Murdo J. (1990): "España y América: el comercio atlántico, 1492-1720". En: Bethel (ed.): *Historia de América Latina*, vol. 2: *América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*. Barcelona: Crítica. pp. 45-84.
Martínez, José Luis (1983)*: Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. Madrid: Alianza.
Matthei, Mauro (1968-69): "Cartas e informes de misioneros Jesuitas extranjeros en Hispanoamérica". En *Anales de la Facultad de Teología de la Universidad Católica de Chile*, 20.4: pp. 141-256.
Mollat du Jourdin, Michel (1979): "Les attitudes des gens de mer devant le danger et la mort". En: *Ethnologie française*, 2: pp. 191-200.
— (1983): *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique. IXème-XVIème siècle*. Paris: Hachette.
Morison, Samuel Eliot (1974): "The Mariner's day". En: *The European Discovery of America. The Southern Voyages. 1492-1616*. New York: Oxford University Press, pp. 162-183.
Nestares Pleguezuelo, María José y María Teresa (1999): "Valoración nutricional de la dieta en los galeones de Armada. El apresto de una escuadra de socorro con destino a Filipinas en 1619". En: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 36: pp. 63-82.

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio (1992): *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.
— (1996): *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
Pérez-Mallaína, Pablo Emilio; Gil Bermejo-García, Juana (1985): "Andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del Siglo XVIII". En: *Andalucía y América en el Siglo XVIII, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla: Universidad de Santa María de la Rábida, pp. 271-296.
Real Academia Española. *Diccionario de la lengua Española* (1984): Madrid: Real Academia Española.
Recopilación (1973): *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica (1ª ed. 1681).
Russel-Wood, A. J. R. (1983): "Seamen Ashore and Afloat: the Social Environment of the *Carreira da India*, 1550-1750". En: *The Mariner's Mirror*, 69: pp. 35-53.
Schmitt, Jean-Claude (1978): "L'histoire de marginaux". En: *La nouvelle histoire*. Paris: Editions Complexe.
Serrano Mangas, Fernando (1989): *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.
Sharpe, Jim (1993): "Historia desde abajo". En: *Formas de hacer la historia*. Madrid: Alianza, pp. 38-58.
Soubeyroux, Jacques (1998): "L'alphabétisation dans l'Espagne moderne: bilan et perspectives de recherche". En: *Bulletin Hispanique*, 100.2: pp. 231-254.
Torres Ramírez, Bibiano; Pérez-Mallaína, Pablo Emilio (1987): *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: CSIC.
Veita Linaje, Joseph de (1945): *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales (1672)*. Buenos Aires: Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Americano.
Vigneras, Louis André (1976): *La búsqueda del paraíso y las legendarias islas del Atlántico*. Valladolid: Casa-Museo de Colón/Universidad de Valladolid (Cuadernos Colombinos, 6).