

# LA VIDA COTIDIANA EN LOS VIAJES ULTRAMARINOS

Alfredo MORENO CEBRIAN  
Departamento de Historia Moderna  
(D.H.M. - C.S.I.C.)

## A. SEVILLA, PUERTO UNICO. CARACTERISTICAS GENERALES DE LAS COMUNICACIONES ATLANTICAS

La sujeción de las comunicaciones entre España y América a un solo puerto español, el de Sevilla, condicionó en gran medida el tráfico intercontinental: desde las expediciones de descubrimiento y rescate hasta el establecimiento de las flotas y armadas, pasando por ese período, que volvió colonizadores a los expedicionarios, y que nos permite hablar ya de cierta continuidad en el volumen de las transacciones mercantiles y de un cada vez más amplio catálogo de pasajeros.

La cronología nos indica que desde 1492 hasta 1680, salvo el pequeño lapso de 1529 (sin resultado práctico alguno a pesar del permiso concedido a nueve puertos para que comerciasen con América) (1), Sevilla no cedió un ápice de su control hasta que Cádiz, debidamente fiscalizada por la capital andaluza del monopolio, pasó a ser cabecera de las flotas. Pero ¿qué criterios sustentarán a Sevilla como puerto único? Esquemáticamente, y siguiendo a los Chaunu, podríamos agrupar las circunstancias que jugaron a su favor, de la forma siguiente:

1. Unas se cimentaron en motivos de índole política que, en los albores del siglo XVI, se imbrican con otros, nada desdeñables, de tipo religioso. Las políticas y religiosas están claramente condensadas en el deseo de evitar el tránsito e instalación en las nuevas tierras de elementos extranjeros o de materiales calificados de peligrosos y, por tanto, estrictamente vedados. Sirvan de ejemplo las armas incontroladas o aquellas ideas, vertidas en obras circulantes, capaces de poner en peligro la dependencia de estas tierras recién incorporadas a la Corona.
2. Otras, citadas las de carácter político e ideológico, son de índole fiscal y, por tanto, de suma importancia, teniendo en cuenta que la empresa americana se entendió siempre como algo exclusivo y propio, en primer lugar del rey, para pasar más tarde a ser de los castellanos cuando la magnitud de lo incorporado sobrepasó los límites abarcables por la Corona, aunque sujetos los súbditos a la férrea disciplina del monopolio.

---

(1) La repercusión de la Real Cédula de 15 de enero de 1529, dictada por el emperador, fue analizada por Pierre e Huguette Chaunu: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1957-1960; t. VIII, pp. 189 y ss.

Bajo la máxima componente de asegurar para Castilla los metales procedentes del nuevo mundo, se tejió un rígido cuerpo legal por el que tanto traficar como asentarse en las nuevas tierras fue algo privativo de los españoles. Y la gravedad de algunas de las penas indican el tono incuestionablemente feroz de esta política: multas de cien mil maravedíes y diez años de destierro si se era noble y cien azotes si no se gozaba de esa condición, secuestro de los bienes raíces, cuatro años de galeras o diez años de destierro a Orán según la condición social de los contraventores, e incluso pena de muerte a pilotos y capitanes que permitiesen en sus barcos acomodo a sus pasajeros sin licencia (2).

Los especialistas marcan sólo un respiro fugaz a que no fuesen extranjeros a América; tan tenue que sólo se acusó esta bajada de la guardia entre 1525-26, aunque desde 1524 hasta 1538 se facultase a extranjeros para que, sin llegar al nuevo mundo, pudiesen comerciar desde Sevilla. Pero será a partir de 1620 cuando veamos a españoles naturalizados, a gentes, con apellidos no nacionales, que obtienen carta de naturaleza, cumpliendo una serie de requisitos, entre otros, haber residido al menos diez años en España.

¿Se cumplió respecto a comercio y emigración la ley? Veremos que no, y la clave de los incumplimientos nos la darán el contrabando y aquellos que ilegalmente pueblan barcos con destino al continente, sin quedar sujetos, inscritos y registrados en los catálogos de pasajeros a Indias.

## B. FLOTAS Y GALEONES EN LA CARRERA DE INDIAS

Unas normas como las anteriormente descritas, tan rígidas, tenían forzosamente unos resortes de control, en su mantenimiento y continuidad, a partir de la Casa de la Contratación (3). Se decidió qué y quiénes podrían ir, pero ¿cómo debían hacerlo? Apartados porque responden a una casuística muy acentuada los viajes de descubrimiento y rescate, muy poco después, a partir de 1520 aproximadamente (en que la piratería y la desestabilización del clima europeo, que se acentúa aún más por el enfrentamiento hispano-francés) las normas fomentan la creación de una escuadrilla que, centrada en los aldeaños del Cabo de San Vicente, protegiese los navíos procedentes de América.

Siguiendo los trabajos clásicos de Haring (4) se comprueba que este inci-

---

(2) Véanse, entre otros, los trabajos de Ricardo Konetzque: *Legislación sobre inmigración de extranjeros en América durante el reinado de Carlos V*. París, 1959; "Legislación sobre emigración de extranjeros a América durante la época colonial", en *Revista Internacional de Sociología*. Madrid, 1945. También Antonio Domínguez Ortiz: "La concesión de naturaleza para comerciar en Indias durante el siglo XVII", en *Revista de Indias*. Madrid, 1959. Un perfecto análisis de estos problemas en Antonio García-Baquero González: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, 1976; t. I, pp. 94 y ss.

(3) Ernesto Schæfer: "La Casa de la Contratación de las Indias durante los siglos XVII y XVIII" en *Archivo Hispalense*. Sevilla, 1945.

(4) Clearence H. Haring: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. París, 1939. *El Imperio Hispánico en América*. Buenos Aires, 1966. También García Baquero [2], t. I, pp. 146 y ss.

piente servicio de guardacostas fue tan reiteradamente sobrepasado y burlado que su probada ineficacia provocó el montaje de un sistema de navegación, a partir de 1526, que contemplaba tanto los viajes como los tornaviajes y que, perfeccionado con el paso del tiempo, constituyó la de sobra conocida fórmula de *flotas y galeones*. Y si se empieza muy pronto por querer resguardar o “conservar” con buques de guerra los convoyes, muy pronto se especificará el número de barcos que debían formarlos y las fechas de partida y retorno. De una flota de abrigo y protección se pasa así, en los aledaños de 1540, a flotas anuales protegidas de cerca que, de ser dos con fechas de inicio de viaje en marzo y septiembre, pasaron a ser más siempre que se artillasen navíos, que no debían bajar de seis.

La experiencia americana sustenta unas normas que, al mediar el siglo, en la década de los sesenta, van perfilando diferencias entre unos convoyes, las flotas, formadas por un número variable de barcos, que a mediados del XVI eran entre quince y veinte, a finales se acercaron a cifras entre las treinta y siete y las cuarenta y cinco unidades y que en periodos de contracción no sobrepasaban los quince barcos, custodiados regularmente, a vanguardia y retaguardia, por las naos almiranta y capitana, con destino a nueva España: puertos de Veracruz, Honduras y las Antillas, con salida en abril; y los galeones, formados por entre seis y ocho navíos de guerra, galeones fundamentalmente, con destino a los puertos de Panamá, Cartagena y Santa Marta, en la tierra firme, e incluso a otros más al norte, en América del Sur, con salida prevista en agosto.

Flotas y galeones invernaban en América, debiendo reunirse después en La Habana para hacer el viaje de regreso juntos, con salidas prefijadas sobre mediados de marzo, en viajes ordenados en línea de combate y manteniendo un ritmo de tal naturaleza que ningún navío pudiera avanzar sobre la capitana ni descolgarse de la almiranta, bajo severísimas penas que, sobre el papel, fijaban la muerte del capitán, piloto o contraamaestre que permitiese tal desmán.

Una reglamentación tan acuciosa sobre el papel debía tener, como así sucedió, fuertes incumplimientos, vistas las múltiples causas que podían alterar, modificándola, una estructura tan rígida, y así: el mal tiempo e intereses comerciales en el ritmo de demanda u oferta de mercaderías, ligado a los ciclos de celebración de las ferias americanas (5) provocaron que las flotas pasaran de anuales a bianuales al iniciarse el siglo XVII, alteración del ritmo que casi cincuenta años antes se había impuesto ya en los galeones (6).

### C. RUTAS Y TIEMPOS

Si las *flotas y galeones* salían de uno o varios puertos situados en la baja Andalucía, también los puntos de arribada en América eran pocos, con el fin

---

(5) José Joaquín del Real: *Las ferias de Jalapa*. Sevilla, 1959.

(6) García-Baquero [2], t. I, p. 150. De 1680 a 1716 hubo 14 flotas y galeones, con un promedio de dos años y medio para las primeras y cinco años para los segundos.

de mantener el mayor tiempo posible reunido el convoy, protegido al máximo, y garantizado el estricto control que sobre mercancías y pasajeros se perseguía.

Por muy conocido, nos permitimos simplificar bastante el esquema de las rutas, en la certeza que desde Sevilla o sus puertos controlados las naves aprestadas fijaban rumbo al Golfo de Yeguas para, desde allí, marcar ruta a las Canarias, parada obligada de avituallamiento. Desde el Archipiélago, *flotas y galeones* se dejaban conducir por la fuerza favorable de los alisios para, de no mediar ningún elemento de distorsión, natural o artificial, desembarcar en las pequeñas Antillas: Dominica o Guadalupe, desde donde se verificaba la división de las naves, “conservadas y protegidas”, que normalmente avanzaban hacia sus puntos de destino a través de tres pasos distintos, que distinguiremos por sus puntos de arribada, y que no eran otros sino:

1. **Tierra Firme:** hacia ese horizonte se alineaban quienes portaban carga o pasajeros hacia Portobelo, Cartagena, Caracas, Maracaibo o Santa Marta, entre otros puertos.
2. **Nueva España:** se destacaban las naves cuyos destinos, entre otros, se fijaban en Veracruz, Honduras o Campeche.
3. **Antillas mayores:** quienes fijaban este rumbo verían atracar sus barcos en Cuba, Santo Domingo o Puerto Rico.

Las vueltas, los llamados tornaviajes, eran bastante más sencillos de fijar en vista del puerto único de arribada, y sólo baste señalar que, reunidos los navíos de las diferentes subrutas en La Habana, tanto flotas como galeones debían fijar rumbo a las Azores, tocando o no en las Bermudas, lugar habitual de reparación si se habían detectado o sufrido averías, para desembarcar en Cádiz, Sanlúcar o Sevilla las cargas y pasajeros portados desde las costas americanas.

Tanto Chaunu como García-Baquero se muestran de acuerdo, para períodos que, estudiados juntos, abarcarían desde 1505 hasta los primeros años del siglo XVIII, en que, con ligeras variaciones, resultan equivalentes en porcentajes: número de embarcaciones y monto total de tonelaje, las rutas de nueva España y tierra firme, dejando para la tercera subruta, la denominada por su puerto de destino, de las Antillas mayores, alrededor de algo más de la décima parte de lo incluido como carga en los registros de Sevilla-Cádiz. Pero conviene aclarar, matizándolo, que se han considerado dentro de la ruta a tierra firme aquellas cargas y pasajeros cuyo punto definitivo de atraque eran El Callao, en Lima y Buenos Aires.

Pero ¿cuánto se tardaba en ir o en regresar de América? Hay que distinguir muy claramente, aunque resulte obvio, entre el tiempo de navegación, el tiempo en el mar, y los días pasados desde que un barco, o lo que resulta más importante para nosotros, un marinero, salía de España y regresaba a su punto inicial de partida. Decimos esto por cuanto no pudiendo ir y volver a, o desde América, sino en fechas fijas de salida o regreso, el tiempo total hay



que hallarlo sobre una hipotética embarcación que salía de Sevilla en una fecha y que regresaba cierto tiempo después. Aclarado esto, y suponiendo una regularidad anual de las flotas que, como ya quedó indicado líneas arriba, es absolutamente aleatorio, el tiempo medio de un convoy rondaba el año y medio.

Siguiendo de nuevo a García-Baquero y al matrimonio Chaunu, podemos decir que la distancia entre Cádiz y Veracruz se cubría con unas medias que oscilaban entre los setenta y cinco y los ochenta y cinco días, con tiempos máximos que alcanzaban las ciento cincuenta y tres jornadas y unos mínimos que rondaban los cincuenta y nueve días de navegación. Las vueltas en ese mismo camino, el que devolvía a las gentes desde Veracruz a Cádiz, eran ostensiblemente más dilatadas, rondando una media cercana a los ciento veintiocho días, con unos máximos tan abultados como eran las doscientas noventa y ocho jornadas y unos mínimos, no muy repetidos, pero que se acercaban a los tiempos de ida, pues se situaban en setenta días.

Algunos datos intermedios pueden resultarnos de interés si recordamos que las vueltas se hacían juntando en La Habana todas las embarcaciones que regresaban, puerto éste al que tardaban en llegar, quienes procedían de Veracruz, por ejemplo, unos treinta y cinco días, con unos tiempos extremos que situaban al marino entre la posibilidad de tardar, con suerte, veinticinco días y, sin ella, hasta ciento doce.

No eran muy distintas las medias del viaje entre Cádiz y tierra firme que entre Cádiz y Veracruz, pues en este caso también se situaban en setenta y cinco jornadas de navegación; pero las vueltas, siempre incómodas y cuajadas de peligros, sostenían unos tiempos récords, entre los ciento cuarenta y ocho días y los sesenta y cinco (7).

#### D. NAVIOS, TRIPULACIONES, PASAJEROS Y POLIZONES

No podemos decir demasiado sobre el tipo o tipos de embarcaciones en las flotas, porque la genérica descripción de éstas como “navíos” invalida casi totalmente cualquier detalle, pero sabemos que fragatas, paquebotes, bergantines, pingües, polacras, balandros, gabetas, gabarras, quechemarines y galeotes eran los usuales, con capacidades mínimas entre las cincuenta y setenta y cinco toneladas, y máximas alrededor de las quinientas; y estos buques, que se pretendió fueran de fabricación española, pasaron a ser a principios del siglo XVIII franceses fundamentalmente, de tal forma que García-Baquero, para el período de 1680 a 1716, por ejemplo, nos señala que de cuatrocientos noventa y dos navíos, ciento treinta solamente fueron de

---

(7) Pierre Chaunu: “Les routes espagnoles de l’Atlantique”, en *Actas del IX Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Sevilla, 1967.

fabricación nacional, siendo trescientos sesenta y dos fruto de astilleros franceses (8).

Vuelven a ser los Chaunu y García-Baquero, como especialistas cualificados, quienes nos retratan la multiplicidad de tripulaciones dentro de la carrera de Indias, pudiendo sernos posible constatar ciertos datos de referencia que nos ayudan a establecer el número medio de tripulaciones por navío; y podemos adelantar que, por término regular, el número de marinos por barco se establecía por encima de los sesenta hombres, situando las tripulaciones más normales alrededor del centenar y los mínimos muy próximos a la cincuentena. Un cuadro de tonelajes y tripulaciones nos permite acercarnos a la realidad, y así (9):

---

Entre 100 – 200 Tns.	sobre 53 tripulantes.
Entre 200 – 300 Tns.	sobre 64. Son las más abundantes.
Entre 400 – 500 Tns.	sobre 89 tripulantes.
Entre 500 – 600 Tns.	sobre 112 tripulantes.
Entre 600 – 700 Tns.	sobre 131 tripulantes.
Entre 700 – 800 Tns.	sobre 140 tripulantes.
Entre 800 – 900 Tns.	sobre 154 tripulantes.
Entre 900 – 1.000 Tns	sobre 160 tripulantes.
Superiores a 1.000 Tns.	sobre 200 tripulantes (10).

---

De las tripulaciones, salvo los mandos, no podemos afirmar la existencia de profesionales natos, menos unos pocos que en España se mantienen para conservar y proteger los barcos atracados; y así, sirva de ejemplo una leva, hacia 1700, con el reclamo de un adelanto de seis pagas, seis soldadas, que nos refleja un abanico de profesiones que reúne a pintores con albañiles, con zapateros y con oficios del barro. Más fácil, no obstante, resultaba la recluta para las *flotas y galeones*, fundamentalmente porque estos viajes encerraban dos posibilidades: de un lado emigrar ilegalmente al nuevo continente, oportunidad que se presentaba como verosímil y, de otro, recrecer los sueldos con la costumbre de embarcar mercaderías hacia América, aún mezcladas con el propio equipaje.

Si reconocemos que enrolarse como marinero representaba cierta garantía de no regresar a la Península, de convertirse en conquistador, aventurero o colono, y si sabemos que la presencia andaluza entre conquistadores y colonizadores fue muy alta, no nos extrañará ver los resultados de dos cartas cronológicas que verifiquen la extracción y providencia regional de

---

(8) García-Baquero (2), t. I, pp. 275 y ss.

(9) *Ibidem*, pp. 229 y ss. Apoyado en R. Antuñez y Acevedo: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno de los españoles en sus colonias en las Indias occidentales*. Madrid, 1797.

(10) *Ibidem*, p. 288. Construido directamente a partir de los datos facilitados por los legajos 1.282, 1.319, 1.333, 1.334 y 1.406, situados en la lección de Contratación del Archivo General de Indias de Sevilla.

quienes conducían los navíos al Nuevo Mundo, muchos de ellos con la sana intención de quedarse.

1. Para el período 1680-1717, Gil-Bermejo y Pérez-Mallaina nos proporcionan datos de un estudio (11) que nos permite afirmar, respecto a 90 oficiales de algunos navíos que surcaron el Atlántico, lo siguiente:

De Andalucía	56	62,2%
Del P. Vasco	17	18,8%
De Galicia	6	6,6%
Del resto de España	6	6,6%
Sin referencias	4	4,4%
Extranjeros	1	1,1%

2. Si abrumador es el porcentaje de andaluces, el 62,2%, algo mayor resulta éste, para un período algo más corto de principios del siglo XVIII, respecto a la marinería. Y así, de 4.041 tripulantes estudiados por estos mismos autores se desprende lo siguiente:

De Andalucía	2.583	64%
Del P. Vasco	527	13%
De Galicia	435	10,8%
Del resto de España	496	12,2%

Sobre los datos de la marinería todavía profundizan más, a fin de ofrecernos la procedencia comarcal de los 2.583 marineros cuyo lugar de procedencia es Andalucía; y de ello resultan los datos siguientes:

De Sanlúcar-Cádiz	1.562	60,64%
De Sevilla capital y Triana	662	25,6%
De la costa de Huelva	163	6,3%
De la costa de Málaga	37	1,4%
Del resto de Andalucía	159	6,1%

Comprobada la supremacía de tripulantes andaluces en la inmensa mayoría de los navíos de la carrera de Indias, cabe añadir que mercantes y buques de guerra, muchas veces indiferenciados puesto que los primeros se

(11) Juana Gil-Bermejo y Pablo E. Pérez-Mallaina: "andaluces en la navegación trasatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias, a comienzos del siglo XVIII", en *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, vol. I. Sevilla, 1985; pp. 271-296.

artillaban para contribuir a la defensa en caso de ataque, proporcionando una mayor potencia de fuego, mantenían notables diferencias en cuanto a sus dotaciones, de forma que en los primeros constituían su nómina de personal: un capitán, a cuyo mando quedaba la defensa del barco, el piloto, experto en náutica, el contraмаestre, responsable económico ante el armador, los oficiales de mar, bloque constituido por el grueso de mandos que auxilian en la navegación, y la marinería, conjunto que acoge a los artilleros y a los soldados de infantería íntegrados en la expedición.

De ligeras pero sustanciales podemos catalogar las diferencias de los buques de escolta, donde aparecen un general y un almirante, con responsabilidades de primer y segundo comandante de una expedición y que ocupaban con sus insignias los pabellones de la almirante y la capitana respectivamente; el gobernador del tercio de Armada, que era el conductor nato de la infantería embarcada; los capitanes de mar y de guerra, responsables de lo náutico y militar en cada navío; los oficiales de mar, denominación que agrupaba a pilotos, capellanes, contraмаestres, guardianes, despenseros, cirujanos, e incluso a especialistas como calafates y buzos, entre otros; por último aparecían los artilleros, los soldados y los marineros propiamente dichos.

De la marinería algo se ha dicho respecto a su número, comparándolo con el tonelaje de los barcos, pero cabe añadir que dentro de ésta el escalafón nos distingue, a veces sutilmente, a marineros de grumetes y pajes. Un ejemplo concreto nos permitirá una más plástica visión de cuanto llevamos dicho, y así, la nao "Trinidad", de la Armada de Magallanes, nos proporciona una estirada y amplia clasificación en que aparecen: el capitán mayor de la Armada, el piloto, el escribano, el maestre, el alguacil, el contraмаestre, el cirujano, el barbero, el carpintero, el despensero, el calafate y el tonelero; aparte los marineros, hasta un total de ocho, figuran luego tres bombarderos, diez grumetes, tres pajes, dos criados, ocho sobresalientes, entre los que destaca Antonio Lombargo, Pigafetta, dos pajes del capitán, tres criados del capitán, un capellán, un criado del alguacil, el armero y el lenguaraz o intérprete (12).

Ilustrativa nos parece una eventual nómina de sueldos que nos permite de alguna forma comparar los estipendios de oficiales y marinería; y así, en un buque de guerra, donde la paga solía ser mensual y el adelanto al embarcar completaba de dos o cuatro sueldos, treinta reales eran para grumetes y pajes, entre mil y dos mil para almirantes y generales, unos cuatrocientos para los capitanes de infantería, alrededor de noventa para los contraмаestres, unos setenta para los artilleros y, por último, unos cuarenta y cinco para los marineros. El estipendio en los barcos mercantes era distinto y mucho más inseguro, por cuanto se contrataba por cantidades fijas, liquidables al

---

(12) Antonio Pigafetta: *Primer viaje alrededor del Mundo*. Edición de Leoncio Cabrero. Madrid, 1985; pp. 177-179.



final de cada viaje, comprendiendo en él la ida, estadía y vuelta, con un pequeño adelanto al iniciarse la aventura. A nueva España, por ejemplo, a finales del XVII, se contrataba la marinería por unos cien pesos, de los que unos diez eran el adelanto al formalizar el enrole; aparte cada marinero recibía cien reales por reparación o carena, más unos cuarenta pesos por derecho de vino, que el capitán vendía al llegar a puerto y que era el equivalente a la ración diaria de cada tripulante; estos emolumentos, junto al mantenimiento diario y el alojamiento a bordo, incluso en períodos de atraque, constituían el total del sueldo.

Si el piloto fijaba su soldada con el armador, el resto de oficiales disfrutaba de unas ganancias oscilantes entre las tres veces más que un contra-maestre cobraba sobre un marinero y el sueldo y medio más que a un despensero o un calafate se le fijaban, al tiempo que un grumete no alcanzaba sino al sesenta y cinco por ciento de lo embolsado por su inmediato jerárquico, el marinero (13).

Junto a las ganancias netas por salarios no podemos desdeñar el papel del contrabando, que significaba unas ventajas extras ni tampoco, fundamentalmente en los navíos de guerra, el que a tripulantes y oficiales se les fuera permitiendo, en proporción directa a su grado de responsabilidad en los buques, el poder trasladar mercancías permitidas, utilizando determinados espacios para los viajes o alquilando este derecho a los armadores; y así, un general o almirante disponía de bastantes metros cúbicos en el registro de su embarcación, cuando no del derecho a llevar varios pasajeros, corriendo, eso sí, el sustento de los mismos de su bolsa, pero cobrándoles altas cantidades por sus pasajes (14).

Junto a oficiales y marinería, tanto en buques mercantes como de escolta, ingresaban pasajeros, ya fueran éstos legales o no. Para los navíos de guerra hemos señalado la posibilidad de que los oficiales, como ayuda extraordinaria a su sueldo, pudiesen amparar algunos pasajeros, pero en general, y usualmente en los mercantes, era normal encontrar a quienes se dirigían o volvían al o del continente bajo una de las siguientes fórmulas:

1. Oficios provistos, que como cargos públicos iban con licencia, bien a tomar posesión, bien finalizado su período de gobierno, regresaban acompañados de familiares y criados.
2. Cargadores, comerciantes a sus apoderados, cuya misión era la de gestionar la venta de las mercaderías embarcadas.

Pero normalmente con edades no superiores a los veinte-veinticinco años, aparecen multitud de polizones o llovidos que, al igual que ocurre con la marinería, son fundamentalmente de raíces andaluzas, de baja extrac-

---

(13) García-Baquero [2], pp. 301-302 y Gil-Bermejo [11], pp. 280 y ss.

(14) Pablo E. Pérez-Mallaina: *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*. Sevilla, C.S.I.C., 1982.

ción social y motivados por un porvenir más halagüeño, a lo que resulta usual también, embarcados subrepticamente en busca de familiares olvidados (15).

A ración y sin sueldo eran usados por los capitanes cuando se descubría su presencia, aunque era costumbre que esta fraudulenta forma de embarcar fuese una artimaña de quienes, viajando con varios acompañantes hicieran aparecer a algunos de éstos como polizones, una vez alejado el navío de la costa lo suficiente como para no posibilitar un desembarco, con el único y sano fin de evitar el pago de los pasajes. Los encontrados antes de iniciarse la ruta eran desembarcados y condenados hasta a seis años de presidio en África y a tres años de campaña, escalafonados como grumetes si eran hombres de mar. Pero a pesar de que las penas para quienes fuesen sus ocultadores o protectores eran muy severas: perdimiento de empleo a oficiales y condena a diez años de presidio en África a los marinos, resulta incomprendible que tan abultado número de polizones pudieran entrar sin la colaboración de capitanes, oficiales y marinería, a los mercantes. Y, aunque para fechas del siglo XVIII, veamos un caso que ilustra cuanto decimos, referido por Cesáreo Fernández Duro (16) al relatar que en la flota que desde Cádiz conducía al virrey del Perú, recién nombrado, príncipe de Santo Buono, precisamente en la nave donde éste se trasladaba, la “Santa Rosa”, el contingente humano aumentó de forma tan descomunal, que sobre 715 embarcados legalmente se descubrió que los 300 polizones ponían en dificultad las vituallas al hacer crecer el contingente humano hasta las 1.015 personas.

## E. ATAQUES Y NAUFRAGIOS

La feliz realización de un viaje hacia o desde América quedaba mediata por una serie de causas perturbadoras del tráfico, algunas de ellas inherentes al navío o a su tripulación o carga, normalmente fallos humanos, y otras ajenas al estado de los barcos, a la disposición de las mercancías y a la voluntad de las dotaciones que, por sistematizarlas, podemos dividir en: naturales, tempestades o accidentes geográficos desconocidos y, artificiales, como podían ser las acciones bélicas y sus secuelas de piratería o corsarismo. Reunidas todas, podían agruparse así: tempestades, choques con

---

(15) Angeles Flores Moscoso: “Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos en el siglo XVIII”, en *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1985; pp. 253 y ss. Remitimos al cuadro de la p. 267, del que se pueden entresacar razones del embarque: por paro laboral, por traerse algún familiar, así como la fórmula utilizada para entrar en los navíos: “con el ganado, en un bote, con los toneles del agua, directamente, entre marineros y recomendado al contraamaestre”.

(16) Aparece en la *Relación y diario del viaje del Excmo. señor príncipe de Santo Buono, virrey del Perú*, anotada por Lorenzo Salazar. Nápoles, 1894. Citado por Cesáreo Fernández Duro: *La Armada Española...* Madrid, 1900; t. VI, pp. 122-123. También en Flores [15], p. 254.

arrecifes u otros obstáculos naturales o artificiales, varadas, sobrecargas, mal estado de los navíos ineptitud de los pilotos, incendios, ataques abiertos en período de guerra declarada y acciones piráticas.

El puerto único condicionó, por sus dificultades de navegabilidad, y acceso, parte de los accidentes de partida o vuelta de América, pues si en un primer momento, hasta aproximadamente mediados del siglo XVI, el calado de los barcos no significó un hándicap en la navegación, a partir de esa fecha, el aumento del tonelaje hizo que Sanlúcar de Barrameda fuera de localidad elegida como antepuerto; y las tres condiciones que permitían un adecuado uso de su estratégica situación no aparecían unidas, y así la marea casi alta, claridad y visibilidad que permitiesen referenciar perfectamente las líneas de navegabilidad, y vientos favorables, no siempre coincidían, con los consiguientes riesgos demostrados en su barra.

Cádiz pasó a ser, debidamente fiscalizado por Sevilla, el potencial remedio a las dificultades de navegación que cada día se hacían sentir más, pero su bahía y puerto adolecían del riesgo permanente que el casi ininterrumpido viento de Levante le proporcionaba, así como de una apertura, demostrada por la experiencia incompatible con una adecuada defensa frente a ataques enemigos. Estas y otras circunstancias hicieron frecuente, sobre todo en arribadas más que problemáticas, el recurso a los puertos de Rota, Puerto de Santa María o Puerto Real, cuyas dificultades, por el cambio de fondos y la aparición espontánea y repentina de bancos de arena, los hicieron arriesgados y nada carentes de peligros, sobre todo visto lo acusado del flujo y reflujo de esas mareas.

Si en los siglos XVI y XVII, según los Chaunu (17), las posibilidades de hacer un viaje feliz, un itinerario sin sorpresa o accidentes eran escasos, en las rutas de ida, junto a los problemas señalados en los puertos de arranque, evaluables también para los tornaviajes, el seno mexicano (18) y los alrededores de las Antillas se constituían en las zonas de mayor riesgo; y decimos esto porque las estadísticas estudiadas (19) permiten afirmar que los puertos de Veracruz, Campeche y la península de La Florida llegaron a copar aproximadamente la mitad de los navíos perdidos, y Cuba, Santo Domingo, junto a zonas aledañas, aproximadamente la cuarta parte, restando para Sevilla y sus antepuertos, así como otros atracaderos de la costa andaluza usados en momentos de persecución o mucho riesgo, porcentajes que no sobrepasaron el veinte por ciento.

Para los viajes de vuelta, siguiendo a García Baquero, e incluyendo datos del siglo XVIII (20), en las costas andaluzas se localizan el diez por ciento de lo evaluado como perdido, las Azores aparecen con un cinco por

---

(17) Chaunu [2], t. VI, vol. 2, pp. 861-881.

(18) Robert Marx: *Naufragios en aguas mexicanas*. México, 1971.

(19) Chaunu [2]. Cuadros 601-618.

(20) García-Baquero [2], pp. 376 y ss.

ciento, las costas de Virginia con un doce, las Antillas mayores y su entorno con un diecisiete por ciento, y el Canal de las Bahamas, con los famosos Cayo Vizcaino, Cayo Vacas o Cayo Víboras, entre otros, resultaba el apartado más peligroso, pues acumulaba hasta cuarenta y cuatro por ciento del riesgo.

Un texto nos aclara, las dificultades, temores y riesgos de estas travesías de vuelta:

“... aquella noche siguiente a medianoche, siendo la luna de cuatro días y comenzando nueve de septiembre en altura de treinta y un grados y dos tercios poco más o menos, cerca de la Bermuda, comenzó a levantarse y ventar el viento por el esnordeste, que duró de suerte que comenzó a embravecerse la mar y a hinchar sus olas; de donde se fue con más violencia al nordeste; con que amaneció la mar por el cielo con sus olas encrespadas y encontradas; y como a las ocho de la mañana se fue al norte y en aumento la tormenta, bramando el viento y mar, que parecía que le obligaba a que nos tragase y acabase; y de aquí se mudó al norueste, y a lo último al sudoeste, de suerte que nos duró la soberbia y horrible tempestad más de treinta y seis horas, que fue desde el jueves a medianoche, hasta el sábado a mediodía, aunque la más fuerza de ella y la que más daño nos hizo, fue viernes, desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde, y todo el día, desde que amaneció, triste, oscuro, temeroso de confusión y juicio, la región del aire toda ofuscada y revulta, y las naves en ella tristes y encontradas con la contrariedad de los vientos que parecía que lloraban y lamentaban nuestros trabajos; y las pobres naos con sus tristes navegantes, perseguidas de montañas de mar, que por una y otra parte las cercaban y combatían sin poder correr a parte ninguna con la fuerza terrible de la tormenta, por ser, como dicho tengo la mar y olas, encontradas, con la contrariedad de los vientos; pues algunas que, con antagallas, que hacían en los papahigos de los trinquetes, probaban a querer hacerlo, se los llevaba, como hizo a muchas que llevó los trinquetes, que pocas se escaparon de este trabajo; esparciéronse con la tormenta las naos, unas de otras, cada una por su parte, que con la oscuridad y niebla del día no se veían. Y este triste día terrible y temeroso, rindió nuestra nao al amanecer, el árbol mayor, que ya para la terrible tormenta tenía calados los masteleros del mayor y velacho abajo sobre la cubierta, y todas las naos de la flota para estar con menores valanches y tormenta, aunque todo era muy terrible y peligroso. Hizo luego nuestra nao por la gran tormenta, que bramaba el viento y mar, que levantaba las encrespadas y soberbias olas al cielo, vandolas y broqueletes, con las barras del cabrestante y bonetas, para que no grivase tanto, y para poder recular para atrás y socorrerse en cualquier peligro de los grandes que teníamos a la vista; y lo mismo hicieron todas las naos de la flota, para el mismo efecto de socorrerse.

Y luego nuestro árbol rendido, hecho de que está referido, en la mayor fuerza de la tormenta, subieron tres marineros de nuestra nao de los más esforzados cuando el viento y mar bramaban que los balances que daba metía los penoles de las vergas debajo del agua, con hachas para desapare-



jarlo y cortar los acolladores, que cuando se vieron en la gavia para quitarla, con tan grande tormenta, lo que más temor y espanto le daba, eran los espantables y fieros tiburones que encarnizados de los jamones y tocinos y otras cosas de carne, que de los corredores de nuestra nao, en esta dicha fuerza del tiempo se habían comido, estaban arrimados a los costados de la nao, aguardando si se caía alguna presa de que asir; y me confesaron estos esforzados marineros, que lo que más temieron, fue si acaso, por los grandes balances que daba la nao, los despedía de sí y echaba a la mar, ser luego comidos y despedazados de las fieras bestias encarnizadas, que para ello estaban puestos a los costados aguardando (21).”

Dos nuevas circunstancias, aparte tempestades y accidentes geográficos, venían a coincidir gravemente en la pérdida de navíos: la primera apuntaba al nivel de deterioro de unos barcos que, con una vida media de pocos años en la carrera, sobrepasaban con mucho estos tiempos, produciendo bajas que hubiesen sido imposibles con navíos adecuados; su inadecuación además, retrasaba el ritmo de toda una flota por el escaso carácter marineramente de algunos buques. La segunda era la atroz sobrecarga que sufrían algunas naves, quedando a veces incluso los cañones bajo la línea de flotación.

Y si las normas de seguridad marcaban que, junto a tripulación, pasaje, mantenimientos y bagajes no entrase de carga más de un tercio del calado, éstas no se cumplieron, por cuanto siendo la carga el beneficio tangible de los viajes, se sobrepasaron con mucho estos límites, tanto en volumen como en peso. Parece difícil que esto se produjese debiendo pasar los barcos tres inspecciones: la primera para ver si se reunían las condiciones de seguridad exigidas; la segunda para confrontar la licencia con lo efectivamente cargado y, la tercera y última, ya a punto de zarpar, en constatación del buen acomodo de la carga y de que nada nuevo había sido izado a bordo. Pero no cabe duda que el fraude debió hacerse de acuerdo con los inspectores, directa o indirectamente, a costa de rebajar el calado y del detrimento de las piezas de artillería, cuando no con el riesgo añadido de propiciar desplazamientos en el centro de gravedad de las embarcaciones ante un fuerte balanceo. Y en este punto, si malas eran las idas, mucho peores resultaban las vueltas, pues era muy frecuente que lo registrado como carga resultaba sobrepasado con mucho por lo embarcado ilegalmente.

Intercalando los datos que se nos proporcionan por los Chaunu para los siglos XVI y XVII y por García Baquero para el XVIII, puede afirmarse lo siguiente: un sesenta por ciento son pérdidas sufridas en regresos; el cuarenta por ciento restante se subdivide, casi a partes iguales, entre “accidentes” habidos en idas a América y entre pérdidas computadas dentro de los puertos de atraque o arranque.

---

(21) Velasco, B.: La vida en alta mar en un relato del padre Vázquez de Espinosa (1622), en *Revista de Indias*. Madrid, 1976; pp. 287-352. *Discurso VI: “De la terrible tormenta que padeció la flota y de la gran pérdida”*, pp. 304-305.

Un estudio más concreto, pues fija su meta sólo en el Puerto de Cádiz (22) desde 1525 hasta 1600, nos reporta datos sobre un total aproximado del medio centenar de barcos hundidos, de los que veintiuno sufren su descalabro en viajes hacia el continente, mientras que veintiséis van a pique procedentes de América. Dos años espectaculares se registran para el período: 1536 con quince buques desaparecidos, el mismo número que para 1596.

De otros elementos perturbadores del tráfico: piratas y corsarios, sólo cabe que nos refiramos al clima de angustia, constatado por golpes de efecto, apresamientos y hundimientos a veces muy frecuentes, que provocaron en el ánimo de pasajeros y tripulaciones, aterrados fundamentalmente en aquellos períodos en que el clima bélico generalizado y declarado hizo regular los ataques; pero no cabe olvidar que el elemento clásico: el pirático, cuyas actuaciones, por la rapidez y amplia movilidad de que estaban adornados, añadí justificadamente el tener como un nuevo componente (23) a las ya de por sí difíciles circunstancias que rodeaban el tráfico. Pero la espectacularidad, contrastada por las pérdidas: una cuarta parte aproximadamente, quedó en parte desdibujada si pensamos que del total de bajas producidas en los vehículos del tráfico, tres cuartas partes se debieron a cualquiera de los otros elementos perturbadores que hasta aquí han quedado señalados.

## F. ALIMENTOS Y DIETA

Un capítulo importante dentro de la vida de quienes iban o regresaban de América era la cotidiana alimentación, renglón de tanta importancia, vistos los máximos y mínimos dentro de las travesías oceánicas en lo que a duración se refiere, que su custodia, para un banco entre doscientas y quinientas toneladas, con una tripulación media cercana al centenar de hombres, en un trayecto Cádiz-Veracruz, para el que se estimaba una media aproximada a los ochenta y cinco días, ocupaba un espacio que correspondía a un peso de unos dieciocho mil kilos, junto a unos dos mil quinientos litros de vino y casi veinticinco mil de agua (24).

---

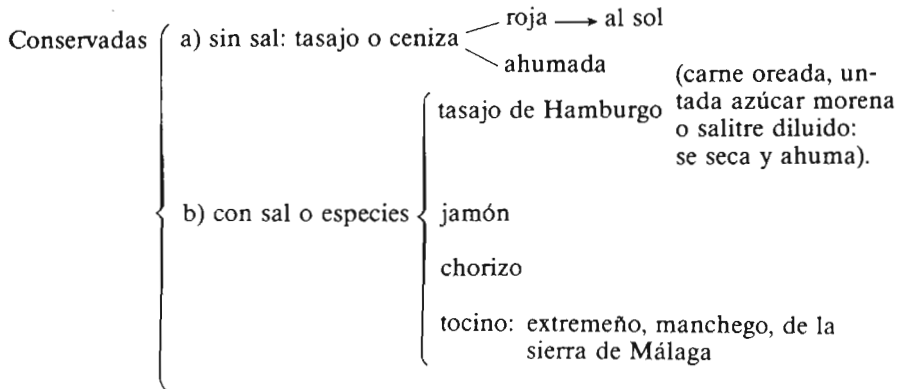
(22) Angeles Flores Moscoso: "Naufragios en el golfo de Cádiz", en *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1983, pp. 333-359.

(23) Fernández Duro [16], t. VI, p. 182. Nos señala respecto a la falta de tranquilidad, aun en períodos de paz signada institucionalmente con potencias enemigas, que en América no tenían las paces confirmación "ni en ella se disfrutaban los beneficios de la paz, habiendo permanentemente alguna causa que la perturbara".

(24) Pierre Chuaunu: *Conquista y explotación de los Nuevos Mundos*. Barcelona, 1973; pp. 150 y ss. Establece que el 13-15% era el peso de estas mercancías sobre 300 toneladas, y el 10% en navíos de 700 toneladas de registro. Comprobaciones semejantes para el siglo XVIII en García-Baquero [2], t. I, pp. 295 y ss.

Cuatro grandes bloques nos permiten agrupar buena parte de los alimentos a consumir:

1. Carnes vivas: terneros, corderos y gallinas



2. Pescados: frescos si se pescaban. Salados: bacalao, salmón, atún y pescada.
3. Grasas: manteca y aceite de oliva.
4. Hidratos de carbono: bizcocho ordinario y bizcocho blanco (de mejor harina), fideos, harinas, frijoles, lentejas, garbanzos, arroz, habas y guisantes.

Otros alimentos en cantidades menores: Quesos (oveja, cabra y vaca), huevos. Frutos secos: aceitunas, alcaparras, almendras, pasas, orejones, guindas, ciruelas, nueces, damasco, calabaza y castañas. Dulces: pasteles, chocolate, azúcar, miel. Especies: azafrán, pimienta, clavo, canela, nuez, moscada, culandro y orégano.

Caldos: licores (aguardiente), vino, mistela, vinagre y agua (25).

Dentro del ascetismo y la frugalidad que dominaba el ambiente alimenticio de cada viaje, se intentaba, dictado por la experiencia, el que hubiese cierta variedad en la dieta; de la que, como se comprueba, estaban ausentes verduras frescas y frutas (26).

La semana registraba cinco menús distintos, que se conocían por los componentes esenciales que los conformaban, y así, dentro de las excepciones que con seguridad existían, podemos señalar que:

1. Los domingos, lunes, martes y jueves existía la llamada *dieta de carne*, compuesta por: bizcocho, tocino y carne salada, acompañada

(25) Manuel Babio Walls: "La vida cotidiana del hombre de mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de historia naval", en *Actas I Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1982. pp. 257 y ss.

(26) Haring [4]. París, 1939; pp. 316 y ss.

por una menestra de arroz y garbanzos, dos días, o por el mismo guiso aderezado con frijoles, guisantes o habas. Además agua.

2. Los miércoles y viernes: *dieta de pescado*: bizcocho, bacalao, aceite, menestra y agua.
3. Los sábados: *dieta de queso*: bizcocho, queso, aceite, menestra y agua.

Si se atiende al conjunto de los elementos en juego, se puede comprobar que sólo cambia uno de una dieta a otra, manteniendo estables otros cinco componentes. El alimento sólido de cada pasajero no sobrepasaba los tres cuartos de kilo por día, prescindiendo de los tres litros diarios que se adjudicaba personalmente; del vino no hablamos, por cuanto ya nos hemos referido a su venta como una parte del sobresuelo de la marinería cuando el barco atracaba en América y el capitán procedía a su venta. Pero los enfermos no resistían estas dietas, aunque frugales, de difícil digestión, y cabía, tanto en crisis agudas, como en períodos de convalecencia, recurrir a la dieta de enfermo, compuesta de bizcocho blanco, sémola, carne (de gallina o carnero), un huevo, almendras y pasas (27).

El reparto de las raciones se hacía diariamente y tenía carácter personal, reconocidos los beneficiarios por el maestro de raciones, que era auxiliado por el despensero y un cabo de escuadra, quedando refrendo escrito de cuanto se distribuía al asistir y tomar notas el escribano.

Por miedo equivocado a que la aireación fuese la causa de la putrefacción, se abría la escotilla donde se guardaban los alimentos una vez al día, consiguiendo así un efecto no deseado, procediéndose a pesar escrupulosamente las raciones siempre con luz solar, a fin de que, apartados los mandos: capitán, maestro, piloto y escribano, que efectuaban normalmente juntos su condumio (28), pasajeros y tripulación, en cubierta, procedían a encender los fogones, para guisar sus comidas, consiguiéndose con este método encender y apagar los fogones a un tiempo, evitando el riesgo cierto que significaban.

Las condiciones higiénicas que presentaban algunos de los alimentos así guardados daban qué pensar:

“Es privilegio de galera que nadie al tiempo de comer pida allí agua que sea clara, delgada, fría, sana y sabrosa, sino que se contente, y aunque no quiera, con beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida. Verdad es que a los muy regalados les da licencia el capitán para que, al tiempo de beberla, con una mano tapen las narices y con la otra lleven el vaso a la boca.”

---

(27) Salvador Clavijo y Clavijo: *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*. Madrid, 1944; p. 25. Citado por Angeles Flores Moscoso: “Protagonismo andaluz en la sociedad naval del siglo XVII”, en *Actas II Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla, 1985; p. 374.

(28) Cesáreo Fernández Duro: *La mar vista por los mareados*. Madrid, 1877; pp. 187.



“Es privilegio de galera que todos los que allí entraren han de comer el pan ordinario de bizcocho, con condición que sea tapizado de telarañas y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco y mal remojado: y avísale al bisoño pasajero que, si no tiene tino en sacarlo presto del agua, le mando mala comida.”

“Es privilegio de galera que la carne que han de comer ordinariamente ha de ser tasajos de cabrones, cuartos de oveja, vaca salada, búfano (búfalo) salpreso y tocino rancio, y esto ha de ser soncochado (mal cocidas) que no cocido, quemado que no asado y poco que no mucho. Por manera que puesto en la mesa es asqueroso ver, duro como el diablo de masar, salado como rabia para comer, indigesto como piedras para digerir y dañoso como zarzas para dello se hartar” (29).

E igualmente, con fuerte incidencia sobre la solubridad, aparecían con frecuencia no deseada las ratas que, a veces, adquirirían forma de verdaderas plagas:

“Se comenzó a echar de ver la plaga y daño de las ratas; pues lo que nunca se había visto (y a muchos parecería increíble) se vio en nuestra nao que toda la rataron y agujerearon por todas las partes...

Debajo de la escotilla y en los pañoles, se comieron más de doce quintales de bizcocho, sin mucha mazamorra y cazabe, que en ellos había, que todo lo consumieron. Y habiendo traído de la Capitana en veintitrés de agosto ocho petates de bizcocho que tenía dieciséis quintales, que se pusieron para más seguros en la cámara, donde yo traía mi catre, certificado, que habiendo venido ocho días después de la tormenta grande a ponerlos bien, porque con los grandes balances, que en ella había dado la nao, se habían caído de como estaban y pusieron dos en mi presencia cerca de mi catre y dos debajo de él, visitándolos dentro de diez días que yo los vi poner, para sacar pan para dar a la gente, estaban dos de ellos vacíos sin cosa alguna, que en los diez días se había comido y otros ratados y hechos agujero y comenzados a comer, que nos obligó a poner más remedio y dio mayor cuidado mirar por la comida; y porque no nos faltase se aderezaron luego dos pipas con arcos de hierro, que se llenaron de bizcocho tapándolas muy bien y clavándolas y cuatro petates que sobraron llenos con la una pipa los subieron sobre el alcázar, donde siempre se guardaba y aún allí no estaba seguro, porque de día y de noche, entre la gente se metían a huntarlo y comerlo, aunque pagaban su atrevimiento con las vidas...

Y para beber el agua de las botijas, roían la brea y yeso con sus tapaderas, y cuando no alcanzaban entraban dentro, donde morían ahogadas, como después pareció, y las hallamos en ellas, cuando iban a dar agua a la gente. Y muchas roían el casco de la botija por abajo y le hacían agujero para beberse el agua; que se hallaron de esta suerte botijas agujereadas y vacías, sin agua; y así nos hacían gran daño en todas las cosas de la comida y

---

(29) Antonio de Guevara: *De los muchos trabajos que se pasan en las galeras* (1539). Publicado por José Luis Martínez: *Pasajeros de Indias*. Madrid, 1983; pp. 218-219.

bebida, y aparecer tanta multitud de ratas y tan grandes que causaban espanto y admiración, ver en cualquier parte de la nao, había cantidad de ellas, y en todas partes hacían notable daño, así en los pañoles como fuera de ellos; debajo del alcázar en la cámara de popa, en los camarotes y encima del dicho alcázar y en la silla del piloto, tanto sentado en ella la rataban y entraban a hurtar y comer lo que había, y tal daño nos hicieron en toda la nao, en la comida que, aunque ya se andaban con gran cuidado rataban las cajas de los soldados y marineros y se comían lo que había en ellas; y aunque muchos echaban en botijas los que tenía de sustento, roían las tapas y se los comían, y morían dentro por no poderse salir” (30).

Todos estos desmanes provocaban no sólo enfermedades, sino acortamientos de la dieta, ya de por sí escasa:

“Visto el aprieto en que nos habían puesto las ratas, por habernos comidos en los pañoles y escotilla, más de doce quintales de pan y en la cámara más de ocho, sin lo referido en las demás cosas y que se comieron el arroz, haba, garbanzos, y demás menestra, y lo poco que teníamos y nos quedaba para el viaje y que en el agua había sucedido también trabajo, habiendo puesto en cobro lo que quedaba lo mejor que pudimos, se acertó la ración toda la gente de la nao” (31).

## G. ENFERMEDADES Y SANIDAD

Siendo las muertes violentas por causa de accidentes: naufragios, ataques, moneda corriente en estos viajes, no lo eran menos las enfermedades, vistas las condiciones higiénicas y de acomodo en que tenían lugar los traslados, aunque como señala el Dr. Marañón, resultase muchas veces bastante más peligrosos y expuestos los períodos de atraque obligado, por reparación o carena, en puertos tropicales, allí donde los peligros de epidemia y sus secuelas de muerte resultaban algo habitual (32), y de los que son testigos de excepción hospitales, como el de San Juan de Monteclaros, estudiado por Juan Gil Bermejo (33), donde encontraron la muerte o su eventual curación, a su costo y costas, no pocos pasajeros y tripulantes.

Hemorragias, diarreas, disenterías, los llamados comúnmente “delirios”, las convulsiones, el tifus, llamado también fiebre de los barcos, nor-

---

(30) Velasco [21]. Discurso X. “De la gran plaga que nos envió Dios por nuestros pecados de innumerables ratas y del daño que nos hicieron y del extremo en que nos pusieron”, pp. 318-319.

(31) *Ibidem*: Discurso XI: “De la necesidad que pasamos y en el extremo que nos puso la plaga de ratas”, pp. 320-321.

(32) Gregorio Marañón: *La vida en las galeras en épocas de Felipe II*, pp. 94-124. Algunos accidentes pueden seguirse en los registros, como han hecho Pérez-Mallaina y Babio Walls: “El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de Indias”, en *Documentos y Archivos de la Colonización española*. Madrid, 1979; pp. 73-90.

(33) Gil-Bermejo [11], p. 283. Recogido de A.G.I. Contratación, legajo 983.

malmente por la contaminación del agua almacenada, fueron moneda diaria, acompañadas del escorbuto o la avitaminosis, por ausencia de frutas o verduras frescas. La gravedad de estos males nos los concretizan Gil Bermejo y Pérez Mallaina para las flotas de Juan Bautista de Mascarua (1698-1702) y para la de Juan de Velasco (1699-1702) en las que murieron el veintidós por ciento de los viajeros de la primera (100 de 457) y el veintisiete y medio por ciento de la segunda (73 de 303), con un ambiente que nos relata plásticamente el capellán del Hospital de San Juan de Monteclaros, donde la mayoría fueron a parar:

“... en manera alguna puedo justificar las personas a las que di sepultura en dicho hospital de dichas naos, así de Capitana y Almiranta, como de los mercantes, porque con la muchedumbre de enfermos que entraban en dicho hospital y fallecieron en él en todo el tiempo de la epidemia, por cuidar de su curación y asistir a darles los sacramentos y sepultura a los difuntos, no se atendió a los asientos...; la mayor parte de los que se enterraron de dicha flota fue en la iglesia y por haberse ocupado ésta y la sacristía, se recurrió al cementerio, que en tiempos de epidemia, en los campos y otras partes benditas se hacen los entierros, porque a ello obliga la necesidad...” (34).

Las enfermedades citadas, acompañadas por gripes, sarampiones, viruelas o por la sífilis hicieron que la cuarentena, como medida preventiva, añadiese aún más angustia a los pasajeros en tránsito, cercanos ya los puertos. En alta mar, los enfermos eran trasladados al alcázar, sometidos allí al cuidado de quienes permitían su alivio espiritual y físico (35), tanto en raciones de dieta como en medicinas y otros remedios al alcance de médicos y boticarios. Los traumatismos eran cosa del cirujano, y el cortar por lo sano se imponía no pocas veces antes períodos largos de aislamiento entre puertos.

La propia Recopilación (36) señalaba, en lo tocante a medicamentos, la presencia de tres recipientes, que pronto se redujeron a uno, en los que se situaban los remedios específicos al embarcar hacia América o al iniciarse la vuelta desde allí, que no eran otros que los conocidos en la farmacopea de la época: píldoras, ungüentos y bálsamos, jarabes, sales, emplastes, tinturas, etc., cuya aplicación requería de elementos auxiliares y de un instrumental cuando menos básico: vendas y estopas, navajas, verdugullos, tijeras y pinzas. Peor a veces, la medicina oficial se veía implementada por remedios más cerca de la brujería, y así “aceites de lagarto, de ladrillo, espíritu de ollín

---

(34) *Ibidem*. El capellán era D. Juan de Sola y escribe desde Veracruz, el 29 de abril de 1700 a D. Manuel de Velasco.

(35) Gabriel Sánchez de la Cuesta: *Presencia de España en el desarrollo de la medicina americana*. Sevilla, 1967.

(36) *Recopilación de las leyes de Indias*. Ley 133, Capítulo 48, Título 15, Libro IX.

y de cuerno de ciervo, emplastes de ranas y murciélagos, polvos de ojos de cangrejos y leche virginal” se sitúan entre los bienes de algunos protomédicos enrolados en la Carrera de Indias” (37).

## H. EL TIEMPO A BORDO

Fue una constante de los viajes a América el hacinamiento y las incomodidades a bordo; y si ya hemos dicho que los llovidos y polizones venían a complicar las ya de por sí estrechas ventajas y disposiciones, veamos ahora, tanto en buques de guerra como en mercantes, cómo se dividían los espacios habitables.

En un barco de guerra de registro cercano a las quinientas toneladas, dotado de una eslora próxima a los treinta metros y de una manga que no superaba los nueve, se reunían una veintena de oficiales, alrededor de cuarenta cuidadores de las piezas de artillería, noventa hombres de dotación, un centenar de soldados y una media que rondaba los treinta o cuarenta pasajeros. El número total que resulta debe ponerse en parangón con la existencia, por término medio, de una cámara principal a popa, normalmente ocupada por el comandante de la nave y el capitán de la infantería embarcada; además, tres compartimentos existentes a popa, que solían ser para el piloto, el dueño del barco y para los maestros de plata, cuyo espacio solía compartirse, ampliándolo en parte, si era necesario acomodar al veedor y contador por recaer en la nave la condición de almiranta o capitana.

En mercantes de uso habitual, un centenar de personas disponía de dos bodegas, una reservada a la carga y los pañoles para cobijar alimentos de resguardo o pertrechos de alivio, quedando el entrepuente para pasajeros, mercancías no aceptadas en las bodegas y los cañones, pugnándose continuamente por el mejor de los acomodos. Oficiales y pasajeros de rango tenían la cámara y sobrecámara de popa como cobijo, situándose junto al castillo de proa los frecuentados fogones. Los tripulantes y pasajeros “disfrutaban”, no pocas veces, de la normal compañía, consiguientes olores y proliferación de insectos, que significaba el transporte de animales vivos como proteínas frías durante los viajes.

“Es privilegio de galera que las camas que allí se hicieren para los pasajeros ... no tengan pies ni cabeceras señaladas, sino que se echen a do pudieren y cupieren, y no como quisieren; es a saber, que a do una noche tuvieren los pies tengan otra la cabeza; y, si por haber merendado castañas o haber cenado rábanos, al compañero se le soltare algún... ya me entendéis, has de hacer cuenta, hermano, que lo soñaste y no decir que lo oíste.

Es privilegio de galera que en haciendo un poco de marea, o en andando la mar alta, o en arreciándose la tormenta, o en engolfándose la galera, si te desmaya el corazón, desvanece la cabeza,



se arrevuelve el estómago, se te quita la vista, comiences a dar arcadas y a revesar lo que has comido y aun echarte por aquel suelo; y no esperes que los que te están mirando te tendrán la cabeza, sino que todos, muy muertos de risa te dirán que no es nada, sino que te prueba la mar, estando tú para espiar y aun para desesperar” (38).

Pasajeros sin rango eran alojados, como hemos dicho, bajo los alcázares, sin camarotes, con la tripulación, usando hamacas colgadas, muy pronto adaptados desde el Caribe, como señala Morison (39); este hacinamiento, la necesidad impuesta del control del agua dulce y los muchos días que transcurrían entre un punto de atraque y otro reducía notablemente las posibilidades higiénicas en alta mar, aunque, pasado el tiempo, la costumbre de baldear la cubierta y limpiar las sentinas aliviase algo el mal olor y la proliferación de chinches, pulgas, cucarachas y ratas. De a poco los llamados “pajes de escoba” pasaron a ocuparse, si la travesía lo permitía, de cierta limpieza, que tenía en el vinagre su principal antiséptico, aunque normalmente, y en climas tropicales, pudiese más la naturaleza que la buena voluntad de quienes querían implantar medidas de higiene:

“Es privilegio de galera que todas las pulgas que salten por las tablas y todos los piojos que se crían en las costuras y todas las chinches que están en los resquicios, sean comunes a todos, anden entre todos y se repartan por todos y se mantengan entre todos; y si alguno apelare deste privilegio, presumiendo de muy limpio y polido, desde agora le profetizo que, si echa la mano al pescuezo y a la barjuleta (especie de mochila) halle en el jubón más piojos que en la bolsa dineros” (40).

Y sólo unas palabras sobre el aseo personal de las dotaciones y los viajeros, cuya ración de agua era de tres litros por día para cualquier uso, incluido el higiénico, y que viajaban con el hándicap del poco equipaje, con lo que esto conllevaba de dificultad para mudarse periódicamente de ropa:

“Es privilegio de galera que si algún pasajero quisiere entre día beber un poco, refrescar el rostro, enjuagar la boca o lavar las manos, el agua que para aquello ha menester hala de pedir al capitán o cohechar al cómitre, o traerla de tierra, o comprarla de

---

(37) Gil-Bermejo [11], p. 283.

(38) Guevara [29], pp. 221-222.

(39) Samuel Elliot Morison: *Almiral of the ocean sea. A life of Christopher Columbus*. Boston, 1942.

(40) Guevara [29], pp. 221-222.

algún remero; porque en la galera no hay cosa más deseada y de que haya menos abundancia que agua.

Es privilegio de galera que ningún pasajero sea obligado ni aun osado de descalzar los zapatos, desatar las calzas, desabrochar el jubón, ni desnudar el sayo ni aun quitarse la capa a la noche cuando se quisiere ir a costar, porque el pobre pasajero no halla en toda la galera otra mejor cama que es la ropa que sobre si trae vestida.

Es privilegio de galera que si alguno tuviere necesidad de calentar agua, sacar lejía, hacer colada o jabonar camisa, no cure de intentarlo, si no quiere dar a unos que reír y a otros que mofar; mas si la camisa trajere algo sucia o muy sudada y no tuviere con qué remudarla esle forzoso tener paciencia hasta que salga a tierra a lavarla o se le acabe de caer de podrida” (41).

Y añádese la falta de intimidad incluso para llevar a cabo las necesidades fisiológicas más perentorias, para las que se disponía de una especie de letrinas, llamadas “beques” dispositivos horadados sobre unas tablas voladas a derecha e izquierda del buque, al que los oficiales no acudían por disponer de una especie de pequeños cubículos, conocidos como “jardines”, donde al menos era posible, después de usarlos, disponer al menos de ciertas posibilidades de baldeo:

“Es privilegio de galera que todo pasajero que quisiere purgar el vientre y hacer algo de su persona, esle forzoso de ir a las letrinas de proa o arrimarse a una ballestera, y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer a la mesa” (42).

Y ahora, por último, un testimonio brutal para poner de manifiesto de forma natural y espontánea la incomodidad y el hacimiento que durante los siglos XVI y XVII hubieron de sufrir quienes como tripulantes o pasajeros eligieron América como su nuevo destino:

“Hombres, mujeres, mozos, viejos, sucios y limpios, todos van hechos una mololoa y mazamorra, pegados unos a otro, y así juntos a unos, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas, vos almorzais, y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza” (43).

---

(41) *Ibidem*, pp. 218 y 221.

(42) *Ibidem*, p. 222.

(43) Testimonio de 1573, recogido por José María López Piñero en *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona, 1976; p. 239.