

EL CICLÓPEO TRABAJO EN LA MAR

Beatriz SANZ ALONSO
Universidad de Valladolid
Recibido: 19/09/2022 Aceptado: 24/11/2022

Resumen

Necesitamos acercarnos a los escritos del mar y a los fondos documentales marinos para, a través de ellos, entender la excelencia de la gente que se lanza a la mar. Con este artículo pretendemos demostrar qué es ese mar a partir de un material manuscrito e impreso que nos enseña el océano como una terrible situación, un mar de trabajo, una cotidianeidad antiépica, y como una descripción primorosamente detallada. Desde esta perspectiva, los documentos del mar son literatura, y eso es lo que intentamos probar en este artículo.

Palabras clave: documento, interpretación, gente de mar, lengua, literatura, creación.

Abstract

It is necessary to approach the writings of the sea and the marine documentary funds to, through them, understand the excellence of the people who dare to go to sea -. With this article we intend to demonstrate what that sea is, using handwritten and printed material that shows us the ocean as a terrible situation, a sea of work, an anti-epic routine and as an exquisitely detailed description. From this perspective, sea documents are literature and that is what we try to prove in this article.

Keywords: document, interpretation, seafarers, language, literature, creation.

DESDE los sofistas se considera que el lenguaje no puede analizarse independientemente de las circunstancias en que se usa; por lo tanto hay que ligar la comunicación al contexto, entendiendo por contexto tanto el lingüístico como el social e, incluso, el psicolingüístico, puesto que un signo lingüístico –la unión de un significante con un significado– lo es en cuanto que funciona en la cadena hablada. O sea, el lema, la entrada, la palabra del diccionario adquiere vida y significado cuando alguien la pronuncia con una determinada intención: expresiva, informativa, directiva, etc. Así pues, todo mareante que navegara por las aguas caribeñas atendería a la *barra* del horizonte precursora de un gran riesgo y de enormes trabajos. En su contexto marítimo, *barra* tiene un significado evidente y único que ni siquiera se recoge en el diccionario académico, por ejemplo.

Esto significa que cuando un hablante enuncia un mensaje no lo emite de un modo neutro a un oyente que, pasivamente, descodifica lo que le están diciendo; sino que el hablante codifica condicionado por su propia situación y su contexto, su relación con el oyente, con el tema del que habla, con el lugar de emisión..., y el oyente, a su vez, no solo descodifica sino que interpreta el mensaje supeditado a su contexto y situación particulares; lo que se viene llamando las determinaciones psi-. Considerándolo de este modo, los componentes de la comunicación son la competencia lingüística, las determinaciones psi-, el saber enciclopédico y el universo del discurso.

Se denomina universo del discurso al conocimiento común que los hablantes tienen del tema del que se está hablando. A mayor conocimiento, menos necesidad de explicar y viceversa. Por ejemplo, si a mediados de diciembre pregunto a un español si ha escrito la carta, inmediatamente sabrá que me refiero a la que se escribe a los Reyes Magos, porque tenemos una base cultural y vivencial común; pero para que un extranjero entendiera el mensaje tendría, literalmente, que ponerle en situación. Esto lo vemos en todos los lenguajes técnicos y de gremio. Ningún marino necesita que le descifren estos apuntes de un capitán de navío en el diario de navegación:

«A las 12 y cuarto se metió dentro el velacho para tesar sus jarcias y las de juanetes. Y a las dos, ya concluida esta faena, lo mareamos con su juanete y el fok. Anoheció estando el horizonte y cielo cargado, viento bonancible y poca mar de él. A las 6, por una ráfaga de viento, se arriaron las gavias, aferrando las velas menudas, que no nos sirvieron en toda la noche. A las 7 se hizaron las gavias, a las 9 ¼ se arriaron por otro chubasco y a las 11 se volvieron a hizar. Amaneció con el mismo semblante que anoheció y el viento fresco. Se reconoció estar algo desmentido el empalme de babor de la verga mayor y se le dio una reata, pues siendo corta la yimelga, no alcanza hasta aquel sitio» (AMN, ms. 941, fl. 2vº).

Quien no sepa de la mar, en cambio, sí necesitara explicaciones.

El *saber enciclopédico* es el conjunto de conocimientos de una persona, tanto los que tiene por instrucción como los que acumula por vivir; por eso «más sabe el diablo por viejo que por diablo». Y la *competencia lingüística* son las capacidades de uso de una lengua formadas por la suma de la competencia activa –las palabras que cada hablante usa–, la competencia pasiva –las que entiende–, los usos sociales del lenguaje: cortesía, eufemismo, tabú, piropos, etc.; la ironía y las metáforas, entre otras. Muchos de los textos escritos por marinos, como los de Suárez de Gamboa, las cartas del marqués de la Victoria o algunos relatos de naufragios, por ejemplo, tienen una altísima calidad lingüística y de estilo que se puede reconocer en esta muestra: «Fue cosa de admiración ver las vueltas que la Nao iba dando por entre los arrecifes y vueltas de la Canal del boqueron, que un caballo mui arrendado no las diera tales; y en todas iba como un rayo, que si discrepara qualquiera cosa, se hacia pedazos»¹.

Por lo tanto, como dice Wittgenstein², el significado de una palabra es su uso en un lenguaje; o sea que es imposible conocer un significado de una palabra fuera de su contexto, puesto que los signos lingüísticos se usan dentro de un lenguaje que, en palabras de Juan Vázquez, es una forma de vida que debe contar, en su análisis, con todos los factores que intervienen en los actos de habla, ya que sujeto y mundo no son dos sustancias independientes –como suponía Descartes, por ejemplo–, sino dos polos de una misma relación dialéctica³. Esto supone que lenguaje y mundo no pueden analizarse independientemente, porque si sabemos de lo que hablamos es porque hay un mundo al que se refiere nuestro lenguaje, un mundo de objetos hablados y percibidos que es «el sentido que se transparenta en la intersección de mis experiencias y en la intersección de mis experiencias y las del otro (...), inseparable de la subjetividad e intersubjetividad que constituyen su unidad a través de la reasunción de mis experiencias pasadas en mis experiencias presentes, de la experiencia del otro en la mía»⁴.

En uno de los pasajes más conocidos y sugerentes –por lo francamente descarnado– de *Alicia a través del espejo*, el de la celebración del nocumpleaños, Humpty Dumpty se burla de Alicia diciéndole:

- «— ¡Así que te has cubierto de gloria!
- No sé lo que entiende usted por *gloria*, dijo Alicia. (...).
- Lo que entiendo es ‘menuda prueba más irrefutable para ti’.
- Pero *gloria* no significa ‘menuda prueba más irrefutable para ti’, objetó Alicia.
- Cuando yo empleo una palabra –dijo Humpty Dumpty con el mismo tono despectivo– esa palabra significa lo que yo quiero que signifique, ni más ni menos.

(1) SARMIENTO DE GAMBOA, P.: *Derrotero al estrecho de Magallanes* (ed. de Juan Bautista), Historia 16, Madrid, 1987 (ed. orig., 1580), p. 66 (en adelante PSG).

(2) WITTGENSTEIN, L.: *Philosophical Investigations*, Basil Blackwell, Oxford, 1958, p. 61.

(3) HUSSERL, E.: *Méditations cartésiennes*, J. Vrin, París, 1969.

(4) MERLEAU-PONTY, M.: *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, París, 1945, p. xv.

- La cuestión es saber –dijo Alicia– si se puede hacer que las palabras signifiquen cosas diferentes.
- La cuestión es saber –dijo Humpty Dumpty– quién dará la norma y punto».

Y, efectivamente, esa es la cuestión: saber quién dará el significado de una palabra.

Explica H. James⁵ que la persona capaz de sentir más que otra lo que hay que sentir y que, por tanto, sirve al máximo para registrarla dramática y objetivamente, es la única clase de persona con la cual podemos contar para que no traicione, no abarate, no desperdicie el valor y la belleza de la cosa.

Los grandes cronistas siempre advirtieron esto y han puesto cierto tipo de mente en posesión de la aventura general. Esta es la expresión que da origen al concepto *punto de vista*: la conciencia del personaje refleja su vivencia del mundo y del resto de personajes. Veámoslo.

El 21 de enero de 1580 la nao capitana *Nuestra Señora de la Esperanza* sale de Puerto Bermejo con su bergantín. Era tal el temporal y tan bravas las mares que

«En la Capitana se iba con grandísimo trabajo y peligro, llamando a Dios Nro Sr y a su benditísima madre y a los santos, que intercediesen por nosotros, con Nro Sr Jesucristo, que tuviese misericordia de nosotros. Era el viento de refriegas y esa poca vela que llevábamos en el trinquete nos la hizo pedazos, que a no llevar otra velilla de correr, quedábamos sin vela de trinquete. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese debaxo del agua. Y como el bergantín era pequeño y la nao daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba; y los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la nao, que hacía grandísima lástima oír los gritos que daban y lástimas que decían. Y más, viendo que no los podían socorrer por ser de noche y nos pusiéramos todos a riesgo de perdernos. Y animábanlos desde la nao diciendo que presto sería de día y los recogerían.

En siendo de día, la nao fue puesta de mar en través, las velas tomadas con harto peligro, por tomar y socorrer la gente del bergantín; y tirando de la guindalesa, con que venía amarrado, lo llevaron a bordo del navío, y con los mares grandes embestía con el espolón el costado del navío, que temimos ser desfondados con los golpes. Y cierto se pensó ser verdad, porque un marinero subió de debaxo de la cubierta diciendo que estábamos desfondados. Y diciéndole que no había agua en la bomba, dixo que se embebía el agua en el pañol del bizcocho. Y a primera faz se creyó, y causó harta confusión en muchos, hasta que se fue a ver y pareció no ser así, con que todos volvieron a cobrar nuevo ánimo y a encomendarse a Nra Sra de Guadalupe, y echamos un romero con limosna para aceite a su santa casa. Y luego comenzamos a echar cabos y tablas y boyas a la gente del bergantín para que se aferrasen a ellas y los metiésemos dentro de la nao. Y como la mar era tan soberbia y los balances del navío ahorcaban el bergantín (que en esto tenía tanto y mayor peligro que en la tormenta del mar), nunca pudieron aferrar las sogas ni

(5) JAMES, H.: *El futuro de la novela*, Taurus, Madrid, 1975, pp. 65-71.

tablas que les habíamos echado. Y dábamosles voces desde el bordo del navío que se animasen y se encomendasen a Dios que los salvase. Y así lo hicieron. Uno de los marineros, llamado Pedro Jorge, se arrojó a la mar y se aferró del timón del navío y, asiéndose del varón y de la cámara de popa, le echaron un cabo. Y diose mala maña y soltó el cabo y fuese al fondo y se ahogó. Los demás, unos guindados por las cabezas con lazos, medio muertos; otros arrojándose a las cintas y mesas de guarnición, fueron metidos dentro y los salvó Nro Sr Jesucristo. A Él sean dadas infinitas gracias» (PSG).

Por tanto el personaje de un derrotero, una carta de relación, un diario de navegación es siempre un protagonista que conoce aquello de lo que está escribiendo. Pero ¿cómo se conoce eso que llamamos externo a nuestra mirada?, ¿qué procesos nos llevan a decir que los objetos *son*, en el sentido literal de la frase, y no solo a discriminar su existencia, sino también a adjetivarlos, clasificarlos, revestirlos de un determinado juicio de valor?, ¿conocemos nuestra forma de conocimiento?, ¿conocemos nuestro conocer?, ¿cuál es nuestra epistemología?⁶ Cuando se adjetiva o se elige un verbo y no otro o un orden sintáctico determinado se hace un juicio de valor. Diferencia que nosotros podemos comprobar, por ejemplo, en el uso de los adjetivos en la relación de naufragios de Fernández Duro.

Afirma Proust⁷ que solo por una costumbre sacada del lenguaje insincero de los prólogos y de las dedicatorias, dice el escritor: «lector mío». En realidad, cada lector es, cuando lee, el propio lector de sí mismo. La obra del escritor no es más que un instrumento óptico que ofrece al lector, para permitirle discernir lo que, sin ese libro, no hubiera podido ver en sí mismo. El reconocimiento en sí mismo, por el lector, de lo que el libro dice es la prueba de la verdad de este y viceversa; al menos, hasta cierto punto, porque la diferencia entre los dos textos se puede atribuir, en muchos casos, no al autor, sino al lector. Además, el libro puede ser demasiado sabio, demasiado oscuro para el lector sencillo y no ofrecerle más que un cristal borroso, con el que no podrá leer. Pero otras particularidades (como la inversión) pueden hacer que el lector tenga que leer de cierta manera para leer bien. El autor debe decir al lector, según Proust: «Mire usted mismo si ve mejor con este cristal, con este otro, con aquel». Veamos cómo Sarmiento de Gamboa apela al tú prestándole los cristales con los que ha de mirar para ver correctamente el terreno que pisa o, mejor dicho, las aguas que surca:

«Quando el que viniere entrando por este estrecho de hacia la mar del Norte para desembocar en la del Sur verá estos volcanes y montes de la figura aquí pintada, y por medio un gran canal y boca que parece mayor que la principal, y podráse engañar y enseñarse, y errar el parage y camino. Por tanto, sea aviso

(6) CEBERIO, M.R., y WATZLAWICK, P.: *La construcción del universo*, Herder, Barcelona, 2006.

(7) PROUST, M.: *En busca del tiempo perdido VII. El tiempo recobrado*, Alianza, Madrid, 1976, p. 264.

que no *vayas*⁸ por la canal que va entre los montes, sino que, en llegando á descubrir estos dichos montes todos tres, se descubre una canal á mano derecha de los dichos montes, la vuelta del noroeste quarta del oeste, y aquella es la buena canal, y por ahí se ha de ir, y dejar á la mano izquierda todos los dichos tres montes; y el que viniere de la mar del Sur los ha de dejar a la mano derecha» (PSG, 141).

«Por tanto tenga aviso que en viendo aquí herbazal huyan del, porque es bajo, y no se fien por no ver reventar la mar en todas partes, porque la misma hierba, aunque sea muy baja, quita á la mar que no reviente tanto como donde no hay, y así es peligrosísimo. *Abre el ojo*»⁸ (PSG, 90).

«El que por aquí viniere tenga aviso que no se llegue á las bahías de tierra baja sino con la sonda en la mano, porque como hay bonanza no revientan los placeles, que es todo aplacelado, y en muchas partes es tan alta y mas la mar que la tierra, si no es estando muy cerca de tierra no se ve, y piensa el que lo mira que es todo mar hasta que se halla zabordado. Hase de navegar con tiempo concertado y con marea, y llevar las anclas prestas, que en toda esta tierra, desde el rio de San Juan de la Posesión, en toda parte hallarán fondo, aunque sea á media canal, que la mayor hondura no sube de cincuenta brazas. No se *lleguen mucho* á tierra sin sondar por aquí, y el batel por delante» (PSG, 155).

Esta última explicación de Sarmiento no es solo técnica, sino vivencial, vivida, con un estilo indirecto libre: «piensa el que lo mira» pero mucho más directo, más apelativo que si hubiera utilizado una impersonal ‘se piensa’, ‘parece’ y con la apelación directa al tú: «no se lleguen».

Un texto postula a su destinatario como condición indispensable, no solo de su propia capacidad comunicativa concreta, sino también de la propia potencialidad significativa. En otras palabras, un texto se emite para que alguien lo actualice. En el caso de los libros de derrota, para que alguien lo siga al pie de la letra o, mejor dicho, al pie de la espuma:

«El que por aquí viniere, tenga mucho aviso de traer la sonda en la mano, porque es muy peligrosa navegación, porque hay muchos baxos y bancos debaxo del agua, y todo se escusara si los que por aquí antes pasaron hubieran sido diligentes en hacer derroteros y avisar con buenas figuras é descripciones ciertas, porque las que hicieron, que hasta agora hay y mandan vulgarmente, son perjudiciales, dañosas, que harán peligrar á mil armadas si se rigen por ellas, y harán desconfiar a los muy animosos y constantes descubridores, no procurando hacer otra diligencia» (PSG, 167-168).

«El que hubiere de entrar en este estrecho de la Madre de Dios por la boca del mar del Norte no se llegue mucho al cabo de la Virgen María, porque es bajío dos leguas desviado del cabo. De veinte brazas para el sur va la canal por cincuenta y cuarenta brazas. Procuren con mucho aviso dalle resguardo y no se arrime á la

(8) *Cursiva nuestra.*

tierra de mano derecha de la banda del norte sino la sonda en la mano y con mucho tiento» (PSG, 168).

El código no es una entidad simple sino, a menudo, un complejo sistema de sistemas de reglas; el código lingüístico no es suficiente para comprender un mensaje lingüístico. Para descodificar un mensaje verbal –dice Eco⁹– se necesita, además de la competencia lingüística, una competencia circunstancial diversificada, una capacidad para poner en funcionamiento ciertas suposiciones, para reprimir idiosincrasias, etc. En la comunicación cara a cara intervienen infinitas formas de reforzamiento extralingüístico (gesticular, ostensivo, etc.) e infinitos procedimientos de redundancia que se apuntalan mutuamente. Esto revela que nunca hay una comunicación meramente lingüística, sino una actividad semiótica en sentido amplio, en la que varios sistemas de signos se complementan entre sí. Pero, ¿qué ocurre en el caso de un texto escrito que el autor genera y después entrega a una variedad de actos de interpretación como quien mete un mensaje en una botella y luego la arroja al mar? Un texto postula la cooperación del lector como condición de su actualización. Podemos mejorar esta formulación diciendo que un texto es un producto cuya suerte interpretativa debe formar parte de su propio mecanismo generativo; generar un texto significa aplicar una estrategia que incluye las previsiones de los movimientos del otro; como ocurre, por lo demás en toda estrategia.

Ahora la conclusión parece sencilla. Para organizar su estrategia textual, un autor debe referirse a una serie de competencias capaces de dar contenido a las expresiones que utiliza. Debe suponer que el conjunto de competencias a que se refiere es el mismo al que se refiere su lector. Por consiguiente, deberá prever un lector modelo capaz de cooperar en la actualización textual de la manera prevista por él, y de moverse interpretativamente igual que él se ha movido generativamente. El lector modelo, para los autores del corpus marino es otro marino, el rey, el ministro de marina, el dueño de un barco,... Los medios a que recurre el escritor son múltiples: la elección de una lengua, la elección de determinado patrimonio léxico y estilístico; marcas distintivas de género que seleccionan a la audiencia; puede restringir el campo geográfico, etc.

Para que un texto, un producto lingüístico funcione es necesaria la cooperación entre texto y lector. Ante todo, por cooperación textual debe entenderse la actualización de las intenciones que el enunciado contiene virtualmente. O sea, que si José Carbajal pregunta a Ensenada que si puede eximir del servicio a unos patrones encargados del correo de Italia que desde Barcelona llega a Génova, hay en la pregunta más que esa primera petición patente. Y Carbajal espera que Ensenada lo entienda, que recobre, con la mayor aproximación posible, los códigos del emisor porque interpretar el texto significa reconocer una enciclopedia de emisión más restringida y genérica que la de destinación.

(9) ECO, U.: *Lector in fabula*, Lumen, Barcelona, 1981.

Pero esto entraña considerar las circunstancias de enunciación del texto y deberá ser actualizado de acuerdo con la competencia de destinación. En el ejemplo que proponemos los códigos del emisor no los comparte el destinatario:

«Exmo sr.: Los patrones de los pingues empleados en la conducción de la correspondencia de Ytalia, desde Barcelona a Génova, se muestran posehídos de algún miedo de los corsarios, dando por principal motivo de su temor la mudanza de marineros, por incluirse en la providencia general de que queden en el puerto los que comprehende la tercera parte de matriculados, que debe siempre estar prompta para servir en los navíos de la real Armada.

Y, respecto de que siendo tan corto el tiempo que faltan de Barcelona, no parece puedan hacer falta los marineros de estas embarcaciones para hacer el servicio en qualquiera ocurrencia de necesidad, espero que VE me diga si –en esta atención– podrá eximirlos de la orden general o, a lo menos, prevenir que no les impidan el servicio de la correspondencia, en que están empleados, sin particular orden de VE. Dios... Buen Retiro, 12 de diciembre de 1751».

Ensenada responde que:

«El rey en sus ordenanzas de marinería tiene dispuesto que la marinería matriculada alterne, precisamente, en el servicio de la Armada y que, a este fin, quede embargada anualmente la quarta parte de la que esté matriculada; la que no puede emplearse en navegación fuera del distrito de su provincia. Déxanse las otras tres partes de la marinería en toda libertad para navegar fuera y dentro de las costas del reino, como más quenta les tubiere. Como esta regla de alternatiba para servir en la Armada está tan fundada en equidad, que no solo se practica en las esquadras que oy tiene SM empleadas en el corso, sino que en las embarcaciones de rentas y de la provisión de los servicios (en las cuales no navega marinero a quien la suerte le ha destinado a servir en los navíos de SM durante el año de su embargo) es preciso que los patrones de los pingues de los correos se sugeten a ella; los cuales pueden, mui bien, escoger marinería de toda su satisfacción en las tres partes de la que ay en Cataluña y queda libre del servicio de la Marina» (AGS, SMA, lg. 259).

Como dice McNamara¹⁰, puede considerarse el aprender a hablar –o más exactamente el aprender a comprender– como la extracción de significados lingüísticos a partir de las expresiones del hablante. Por tanto, la armonía de la orientación entre el hablante y el oyente es la base común que tiene que estar dada antes de cualquier comunicación lingüística, de cualquier transmisión de información lingüística¹¹. Esto lleva a la hipótesis de que si el significado de una palabra que utiliza un hablante/oyente está anclado en la situación momentánea del yo de ese hablante/oyente, el significado dependerá también de cómo aprehenda cognitivamente el hablante/oyente la situación en la que

(10) McNAMARA, J: «Cognitive basis of language learning in infants», *Psychological Review*, núm. 79 (1972), 57-182.

(11) HÖRMANN, H.: *Querer decir y entender*, Gredos, Madrid, 1982, p. 498.

se expresa esa palabra. Lo que quiere decir que si se altera la cognición se alterará también el significado. Alteración que podemos comprobar en estos casos, entre muchos otros:

«D. Joseph Gómez, maestro de albéitar, con poco temor de Dios y abusando de la exzepción de que goza, por obtener el título de agregado al real almirantazgo, injurió gravemente al suplicante, profiriendo que era un christiano nuevo y otras diferentes palabras yndecorosas al pundonor, onra y estimación de su persona y familia, la que es (gracias a la divina piedad) libre de los defectos con que le a difamado públicamente y delante de muchos suxetos y concurso que en dha calle avía, por ser el suplicante de familia muy antigua y conozida y de inmemorial tenida y reputada de christianos viexos y condecorados con muchos suxetos que, en letras y armas, se han merecido la mayor estimación» (AGS, SMA, lg. 259).

«La buelta con arto miedo de Diego Garrido, que de aquella buelta nos desembocarían las corrientes por el canal de Baáma, y no podríamos tomar la Havana. Y así fué. Mas tuvimoslo por menos mal, que no perdernos en aquel baxo donde pereciéramos si surgiéramos; porque, luego como salimos de él, nos dio un Norte que bastara para ello, si no estuviéramos ya fuera. Este duró poco, porque era bueno para nosotros» (AMN, ms. 30, fls. 98-101).

«Y afirmó al comandante que [lo que] veía eran las yslas Berlingas, cuya configuración conocía mui bien (mui mal, diremos). No faltó a bordo uno u otro portugués del Jeneiro que opinó lo cierto. Pero despreciando su parecer, y mui creídos en el equibocado, sin querer aterrarse más para cerciorarse de las yslas y de la costa, por recelo de una travesía, convino el comandante en que se governase al Sur 5º Oeste, corregido para barajarla sin tropezar con cabo La Roca. En efecto, arribaron; refrescó el Norte y, aunque algún otro ofizial se insinuó –según parece parar– hazer proa más al oeste, no se varió la resoluzión primera y solo se dispuso navegar con solo el trinquete» (AMN, ms. 2381/006 y 007).

La teoría cognitiva de la semántica¹² muestra bien hasta qué punto el hablante se orienta, para su expresión, según la imagen que él mismo se forma sobre la situación cognitiva de su oyente. Véanse, por ejemplo, las instancias de petición de inválidos o la carta que se escribe al rey con la relación del naufragio de la Capitana de la flota de Tierra Firme. Esto significa que las palabras que se utilizan en una expresión no se eligen primordialmente según una relación fija entre ellas y el objeto que designan sino por el efecto que la expresión debe tener sobre la cognición del oyente.

Estamos viendo, por tanto, que al pronunciar un mensaje lo que hacemos es enraizarlo en un contexto lleno de sentido. Es decir, que cuando entendemos la expresión del hablante, sabemos más exactamente a qué se refiere. Lo vemos en estos ejemplos:

(12) OLSON, D.R.: «Language and thought: Aspects of a cognitive theory of semantics», *Psychological Review*, núm. 77 (1970), 257-273.

«Y, habiéndose hallado en el combate con los yngleses en el mismo Cartagena, fue herido y prisionero en él y conducido a Londres; de donde, con la gente del navío la *Princesa* pasó a San Sebastián. Y de allí, por tierra, a Barcelona, donde –con la misma gente– se embarcó para Tolón. Y allí, en el navío el *Real*.

Y habiéndose hallado en el combate que este tubo con los yngleses, estado en Cartagena de Levante, lo pasaron al navío la *América*, en el que ayudó a tomar los olandeses que se condujeron al mismo Cartagena. Y habiéndole dado un marinero de los mismos navíos olandeses dos libras de tabaco, las tenía a bordo del navío la *América*. Y que cuando llegó a este puerto, por necesidad, y para comprar una chamarra, que no tenía y labar la poca ropa de que estaba fardado, las traía a tierra a ver si avía quien las comprara. Por lo que fue preso en el mismo Málaga por la real del tavaco, y se halla preso en la cárcel real» (AGS, SMA, lg. 257).

«Yo, con grande sentimiento mío, no puedo disimular el dezir a VE que, de las levas destinadas para la escuadra, todos quantos están encargados para ella no buscan que¹³ cumplir con VE que¹⁴ participándole el número. Pero su calidad es de lo más ínfimo que han tenido navíos¹⁵. Apenas entre cien hombres se hallan tres o cuatro pescadores. Los demás son hombres de campo, tejedores, frayles, clérigos y –lo peor– ladrones y facinerosos destinados a servir en los navíos y condenados por los corregidores a cinco y seis años en ellos, como si fuesen galeras, con desestimación de los marineros antiguos, que ya aborrecen los navíos, como exilio de delinquentes y castigo de delitos» (AGS, SMA, lg. 257).

Si el significado de una palabra que utiliza un hablante está anclado en su situación momentánea, el significado dependerá también de cómo él interprete y comprenda la situación en la que se expresa esa palabra. Lo que quiere decir que si se altera la cognición se alterará también el significado. Alteración que podemos comprobar en estos casos, entre muchos otros:

«D. Joseph Gómez, maestro de albéitar, con poco temor de Dios y abusando de la exzepción de que goza, por obtener el título de agregado al real almirantazgo, injurió gravemente al suplicante, profiriendo que era un christiano nuevo y otras diferentes palabras yndecorosas al pundonor, onra y estimación de su persona y familia, la que es (gracias a la divina piedad) libre de los defectos con que le a difamado públicamente y delante de muchos suxetos y concurso que en dha calle avía, por ser el suplicante de familia muy antigua y conozida y de inmemorial tenida y reputada de christianos viexos y condecorados con muchos suxetos que, en letras y armas, se han merecido la mayor estimación» (AGS, SMA, lg. 259).

«Y afirmó al comandante que [lo que] veía eran las yslas Berlingas, cuya configuración conocía mui bien (mui mal, diremos). No faltó a bordo uno u otro portugués del Jeneiro que opinó lo cierto. Pero despreciando su parecer, y mui creídos en el equibocado, sin querer aterrarse más para cerciorarse de las yslas y de la costa, por recelo de una travesía, convino el comandante en que se governase

(13) ‘Solo buscan’.

(14) ‘Solo’.

(15) O sea, ‘que nunca hayan tenido navíos’.

al Sur 5º Oeste, corregido para barajarla sin tropezar con cabo La Roca. En efecto, arribaron; refrescó el Norte y, aunque algún otro ofizial se insinuó –según parece parar– hazer proa más al oeste, no se varió la resolución primera y solo se dispuso navegar con solo el trinquete» (AMN, ms. 2381/006 y 007).

En muchas narraciones marineras se nos dice que quien no cree en Dios es que no ha estado en el mar¹⁶. Y, en realidad, no les falta razón porque se necesita mucha osadía y un gran arrojo para echar al agua unos leños, unos tableros o unos cañizos y subirse en ellos. La idea primera y aparente del mar es de una agua calma, una ilimitada serenidad azul que mueve a la caricia. Pero esta visión idílica que fomenta y ha fomentado la literatura se contrapone, con una violencia sinestésica, a la mar relatada por los hombres que viven de ella y que reflejan un medio abrupto y difícil, tan peligroso en la tormenta como en la calma. Por ejemplo:

«Por estos días nos fatigaban muchas cosas: lo común era calmerías, grandes calores, torbonadas, que fue la causa de muchas enfermedades. Unos padecían de calenturas, que es la pestilencia que mata en esta tierra de Guinea, otros de granos y nacidos, otros de tullimientos de piernas y de brazos y de muelas; especialmente dio una enfermedad que es contagiosa é insufrible de mal olor, contagiosa, que es hincharse las encías y se aposteman y mueren muchos dello, y el que no muere padece mucho. Tras esto la falta de agua y el terrible calor, que se ardía la cubierta del navío, y se derretía la brea, y se desvaian las juntas y costuras de las tablas, que fue causa de hacer el navío mas agua de la que hacía hasta allí» (PSG, 190).

De hecho, eso es lo primero que impresiona al acercarse a la documentación marinera, referida a matrículas de marineros, a trabajo de arsenales, a diarios de navegación, a derroteros, a familias de marinería embarcada, a navegantes en tierra que ya habían cumplido su servicio en la Armada, etc.; pero por eso mismo, por abarcar un campo tan amplio de tantos miles de folios tendríamos que habernos topado con narraciones halagüeñas. Sin embargo, no. Las naves de la documentación traían y llevaban viajeros que iban a empezar su vida en alguna parte, a casarse, a emprender un negocio, esperanzados, anhelantes...; pero de esto no se dice nada. Solo sabemos de los trabajos, levas, enfermedades, infortunios, miedo, agotamiento. Los apuntes de felicidad y dicha es porque, al fin, la nave deja de andar a la deriva o se deshace una tormenta, o llegan a tierra a descansar, o... Bien es cierto, por otra parte, que la documentación consultada no se presta a lo personal ni a lo sensible y que se caracteriza por el realismo, la contención y la anotación de datos. Ahora bien, la referencia a la ayuda divina es constante. En este marco discursivo debemos entender también los discursos ficcionalizadores referidos a la intercesión e intervención de la Virgen, Dios o algún ayudante divino que obra el milagro de salvar a la gente de irse a pique en un huracán, de chocar

(16) «El que no sepa rezar/ que vaya por esos mares./ Verá qué pronto lo aprende/ sin enseñárselo nadie».

contra los escollos o de morir de escorbuto y sed en la calma chicha. En muchas ocasiones, dicha intervención aparece como milagrosa; y no solo porque, verdaderamente, lo pudiera ser para los hombres de mar, sino también porque, como dice Jacques Lafaye¹⁷—puntualizando el carácter generalmente literario de los textos históricos de la época—,

«Il reste à considérer l'histoire de ce temps comme un genre littéraire. Ses fins étaient celles des anciens, proposer des exemples édifiants, glorifier des personnes; et celles des modernes, éxalter des valeurs spirituelles confondues avec des intérêts nationaux ou politiques. Enfin, présenter sous une forme élégante des faits excitants pour l'esprit. La notion même d'objectivité en histoire restait inaperçue; épopée en prose, oeuvre de propagande, histoire naturelle, chronique familière, l'histoire du Nouveau Monde ne peut être utilisée par l'histoire moderne que comme histoire des idées et non des faits»¹⁸.

Sola esta idea nos permitiría justificar el libro entero, pero nuestro interés se centra en el artículo.

Lo narrado en este artículo es una lucha heroica por la supervivencia atada siempre a la compasión divina. La alusión a la divinidad se presenta desde dos ángulos antagónicos: desde la idea de un dios iracundo, la *dies irae*, y desde la certeza de un dios misericordioso. Ambos polos toman realidad en la palabra; incluso los temporales pueden ser, en ocasiones, añagazas del diablo para ahogar a los hombres de las que, por supuesto, les salva la Virgen. Por ejemplo:

«Aunque surgió mas en tierra por la señalada merced que Dios nos hizo de darnos en este puerto, donde nos reparamos por intercesión de su gloriosísima Madre. Llamamos a este puerto Nuestra Señora del Rosario; y al otro Peligroso; aunque los marineros le llamaron Cache-diablo» (PSG 66).

Ya sea en la lucha más espiritual contra el diablo o en la lucha, mucho más real, contra todas las inclemencias de mar y todos los afanes de la vida marinera, los marinos cuentan con la palabra tanto en el rezo —más o menos acuciante y desesperado— como en titular los barcos, cuyo nombre actúa como *detente* ante el peligro de la mar¹⁹. Y así:

(17) LAFAYE, Jacques: «Les miracles de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca (1527-1536)», *Mélanges offerts à Marcel Bataillon par les hispanistes français. Bulletin Hispanique*, t. LXIV bis (1962), 136-153.

(18) «Falta considerar la historia de aquella época como un género literario. Sus fines eran los de los antiguos: proponer ejemplos edificantes, glorificar personas; y los de los modernos: exaltar valores espirituales confundidos con intereses nacionales o políticos. Por último, presentar de forma elegante hechos estimulantes para el espíritu. La noción misma de objetividad en historia se ignoraba: épopéya en prosa, obra de propaganda, historia natural, crónica familiar, la historia del Nuevo Mundo no puede ser utilizada por el historiador moderno más que como historia de las ideas y no de los hechos».

(19) Respecto a los nombres de barcos, GIL MUÑOZ, M.: *La vida religiosa de los mareas. Devociones y prácticas*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.

«A fuerza de ruegos é importunaciones, se embarcó en el bote, manteniéndonos por la popa de la corbeta con tres remolques, expuestos á la inclemencia é intemperie, sin más asilo, ni esperanza ni remedio humano, sino el de la Divina Omnipotencia, llenos de opresión, trémulos y mirándonos unos á otros sin articular palabra»²⁰.

Esta es la relación habitual de los hombres del mar con la divinidad, la de pedir ayuda con un convencimiento absoluto de que serán atendidas sus peticiones. Pero en algún caso hemos encontrado, sin embargo, la *dies irae*, la ira de Dios, la idea de que Dios envía los temporales como castigo divino o como medio de expiación humana; concepto que golpea al encontrarlo en la documentación por lo infrecuente y por lo desviado de lo consuetudinario en los marinos. Aunque pueda, a veces, parecer que el hombre de mar está inerme ante la voluntad de un dios iracundo, lo habitual es que las malas mares y peores vientos se traten como fenómenos naturales. Buena seña de ello es, por ejemplo, el descubrimiento del estrecho de Magallanes.

Otra faceta que debemos reseñar en la documentación de naufragios es el ángulo de interés respecto a un mismo hecho. Ni una sola vez en los miles de folios que hemos leído los marinos se olvidan de sus congéneres en las fatigas que los temporales acarrear; hacen todo lo humanamente posible para auxiliarse entre sí y, cuando alguno sobrevive a un hundimiento, sigue recordando a los ahogados en todo momento y sigue experimentando la misma impotencia, la misma pena e, incluso el mismo desasosiego, una especie de remordimiento por estar vivo en tanto que sus compañeros han fenecido. Nadie relacionado con el mar, ya sea embarcado o desembarcado, pierde la perspectiva humana.

Otra visión tienen los representantes de las administraciones, cuyo interés evidente, y casi único, era crematístico; un interés por el oro y la plata que transportaban los barcos. Esto se hace palpable en la relación que escribió Francisco Duarte al rey dándole cuenta del naufragio de la capitana de la flota de Tierra Firme en la playa de Zahara; relación con la que pretende, en primer lugar, eximirse de la responsabilidad ante cualquier pérdida de caudales reales; en segundo, conseguir el beneplácito real por la buena coordinación en el rescate de los metales preciosos, coordinación de guardias, buzos, recaudadores, administradores, etc.; y por último, rendir cuentas. Y solo al socaire de estos intereses se menciona la pérdida de cientos de vidas humanas. Incluso en ese recuerdo sigue el fondo materialista; porque, por una parte justifica que el oro pueda faltar puesto que la gente se lo robaba a los supervivientes so capa de socorrerlos y, por otra, relatar el sepelio de las personas tenidas, puesto que tenían caudales propios con los que sufragar los gastos; es decir, a la corona no le costaba ni un maravedí enterrar a ninguna de las personas que habían muerto por el rey y por las riquezas del rey.

(20) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Imprenta de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867, pp. 176-186.

Estas explicaciones sobre el modo que tiene la gente de mar de inscribir su vivencia en un contexto lingüístico y de transmitirla, se desarrolla en los documentos que aportamos a continuación.

«Carta que escribió don Pedro de Castilla desde la ciudad de Sto Domingo en la Ysla Española el 24 de julio de 1551 á su padre dn. Luis de Velasco, virrey de Nueva España, dándole cuenta del suceso de su viaje y naufragio que padecieron después que, con furiosas tormentas, quedaron desarbolados, separándose de la flota del Adelantado, y arribaron en busca de aquella Ysla con el timón roto, y dieron al través entre el Cavo Francés y el Cabo del Cabrón.

Ylmo. Señor: No tuviera yo corazón para escribir esta carta si no conociera ver el de V.S. tan grande, que igualmente recibe los trabajos y buenas nuevas, y con gran razón, pues a la verdad todo viene de mano de Dios e, por ser así, he pasado yo en pacencia los que me han sucedido. Después que me partí han sido tantos, que quiero contar á V.S. la parte que se acordare, aunque sea de nuevo dalle pena, por no dar lugar á las mentiras que en tales cosas se suelen decir.

Nosotros partimos, como V.S. sabría, a 15 de marzo domingo de Lázaro. Y, al salir, se nos quebró la pereta y tomó debaxo dos hombres; y a uno quebró una pierna, de que de haý a pocos días murió. Y yendo nuestro viaje, los primeros quatro días navegamos bien. Y de haý a obra de ocho días que ýbamos navegando, una noche con un viento muy manso y muy pequeña mar, se nos rompió el árbol del trinquete, y llevó consigo el de la gavia mayor y el bauprés; de manera que en un instante quedamos sin quatro árboles. Y yo, cierto, huve otro temor de oýr el grande estruendo que hizo al tiempo que se quebró, que sería media noche. Luego amainamos y hizimos tirar una pieza de artillería y, al amanecer, parecieron todas las naos de la compañía al derredor amainadas. Y luego comenzaron á hazer vela para venir a hablarnos y echar los batales (*sic*) en que vinieron muchos de los maestros y pilotos de las otras naos, y truxeron carpinteros; con que medianamente se aderezó, para que pudiésemos poner un papaigo en el trinquete. Y sin velas de gavia íbamos por haý. Andávamos tanto como algunas de la compañía. Deste trabajo comenzó la nao a hazer un poco de agua.

El señor Adelantado me embió a ofrecer su nao, con el capitán de ella y un criado suyo, y no la quise acetar, porque la de V.S. no estava tan falta que no podía navegar muy bien. Mas envíele a decir que sacase, si fuesse servido, el oro y plata de S.M., que yva en ella, porque no fuese en navío con achaque. No me tornó a responder, ni a una carta que le escriví, suplicándole no nos dejase; pues nosotros no podíamos andar tanto como su navío.

La misma tarde que se nos rompieron los árboles, comenzamos ya casi de noche a hazer vela. Y luego otro día se nos comenzó a embrabecer la mar muy mucho, que allí lo haze en aquel golfo de la Havana con qualquier viento. Y estuvimos mar al través dos días. Después, una tarde, comenzó a hazer vela la Capitana y todas las demás; aunque con mucho trabajo nosotros por la mucha mar y ser el viento escaso. Y con las pocas velas á proa no gobernava bien el navío. Así fuimos hasta la media noche, siguiendo el farol. Y de allí adelante se acabó el farol o no le hizieron. En fin, nosotros le perdimos de vista y parece que la Capitana y las otras naos aquella noche divieron (*sic*) de meter mucho a orza, lo que nosotros no pudimos por amor de la falta de las velas. Y quando amaneció, no vimos sino una caravela y un navichuelo pequeño de toda la compañía. Y otra

noche adelante, como hiziese grandísima mar, por el viento que había ventado mucho, y los dos navíos se huviesen quedado un poco atrás, amainamos, y estuvimos trincando toda la noche con dos ó tres faroles, para que no se perdieran de nosotros. Y, en fin, quando amaneció, no los vimos, y así solos nos quedamos. Prosiguimos nuestro viaje y fuimos a tomar fondo en las Tortugas, que diz que es el camino derecho para allá. Y desque tomamos fondo, jamás nos hizo viento que no viniese derechamente de la tierra; tanto, que andubimos voltexando por allí dos o tres días. Y como allí sean las corrientes muy grandes, hallámonos una mañana metidos en la canal que dicen de Entretierra y la Ysla de Cuba, sobre un baxo que llaman Los Roques. Y queriendo surgir allí, no hallamos surgidero limpio, y llegamos a estar en nueve brazas. Y por miedo del bajo, dimos la buelta con arto miedo de Diego Garrido, que de aquella buelta nos desembocarían las corrientes por el canal de Baáma, y no podríamos tomar la Havana. Y así fué. Mas tuvimoslo por menos mal, que no perdernos en aquel baxo donde pereciéramos si surgiéramos; porque, luego como salimos de él, nos dio un Norte que bastara para ello, si no estuviéramos ya fuera. Este duró poco, porque era bueno para nosotros. Y otro día, de mañana, nos hallamos a la boca de la canal, de donde era imposible tornar atrás, si no era dar en el Baxo de Los Mártires, que teníamos muy cerca. Así que, contra nuestra voluntad, embocamos y encomenzamos a hazer el viaje derecho a Castilla. Y, en saliendo de la boca de la canal, nos dio un uracán desecho que nos duró tres días; con que echamos á la mar todas las cámaras y parte del artillería; y nos vimos en arto trabajo, porque del que el galeón pasaba con la tormenta hazía tanta agua que con gran trabajo se podía vencer. Pasado el uracán, fueron a hazer vela, y hallaron que el timón estaba quebrado más de dos palmos de la cabeza. Y con grandísimo trabajo dos hombres embalsados le amarraron tan falsamente que, de ahí dos días, se nos tornó a quebrar. Y así, por este temor como porque la nao hazía tanta agua, que dábamos a una ampolleta, a otra pasajeros, y todos por nuestros quartos, acordamos de arribar, por salvar nuestras vidas, a la primera tierra que fuese posible tomar. Y así venimos en demanda de esta Ysla de Santo Domingo, no gobernando ya Diego Garrido, porque desde el día que desembocamos, cayó tan malo que ni hablava ni entendía, sino el maestre mandaba y un piloto, que acertó por nuestros pecados á venir pasajero, era el que tenía cuenta con la navegación.

En fin, viniendo en busca de la ysla, una tarde muy clara, en medio del día, dimos en un bajo que llaman Abrejo, tan de repente que quando los marineros digeron “¡fondo, fondo!” ya la nao estaba tocando. Y dio allí seis golpes tan grandes que cada uno parecía que se hacía mil pedazos. Fue Dios servido de sacarnos de aquí y, quando fuimos a la bomba, estaba ya el agua sobre la carlinga más de quatro palmos; de manera que se vio ni el daño que se había hecho (*sic*). Comenzaron a dar dos bombas todos los pasajeros, y los marineros a hechar los bateles en que pensávamos escapar las vidas –porque, según el bajo, no podíamos estar lexos de tierra–, y el agua vencía tanto que con dar muy gran prisa, y sin cesar a la bomba, crecía á palmos.

En fin, quando anochezió, teníamos echados los bateles por popa, y todos los marineros y dos en ellos, sino dos u tres, y los pasajeros solos dimos a la bomba por no desamparar la nao. Y Nuestra Señora, milagrosamente, nos sustentó la nao veinte y quatro horas sobre el agua; de manera que, otro día a la mesma hora que tocamos, dimos a la costa en esta Ysla Española, entre el Cabo Francés y el del Cabrón, y salvose toda la gente. Y fue Dios servido que se pusiese el navío en

parte donde, con la buena diligencia que se ha puesto, se ha salvado toda la más plata y oro.

Nuestro Señor me guarde á V.S. como deseo y he menester. De Santo Domingo á 24 de julio de 1551 años. Besa las manos de V.S. su obediente hijo, don Pedro de Castilla. Al Ylmo. Señor mi señor don Luis de Belasco, Virrey de la Nueva España.» (AMN, ms. 30, fls. 98-101)».

«Carta que escribió Francisco Duarte á S.M., desde la playa de Zahara, con fecha de 28 de enero de 1555, dándole cuenta de haber naufragado en ella la Capitana de la flota de Tierra Firme, de que venía por general Cosme Rodríguez Farfán, y del suceso del resto de la dicha flota, que era de 15 navíos, desde que salió de Tierra Firme hasta que se apartó de la conserva, 150 leguas después de desembocado el Canal de Bahamas.

Sacra católica Magestad: Estando en Cádiz despachando el Armada (...), a una hora de la noche llegó a Cádiz nueva que una nao de Yndias había dado en la costa de Zahara, término del duque de Medina. Yo entendí luego en hazer información de la verdad, y hallé que era así. Y, viendo que había acontecido en una playa desierta, e que la nao era la Capitana de la flota de Yndias, en la qual había nueva de la nave que antes entró en Sant Lúcar que venía mucho oro y plata de V.M., yo imbí luego de la hora la información con un correo. (...). Y, a la misma hora a media noche, busqué todos los buzos que en Cádiz había; y con quatro que hallé y con todos los aparejos necesarios para ello, me vine a esta playa donde la nao se perdió, que es junto a los cabos que llaman de la Plata, término del marqués de Tarifa, y hallé al capitán Cosme Rodríguez Farfán, que se había salvado con otros cincuenta o sesenta hombres, y que se habían ahogado doscientos, antes más que menos, y que había dado al través con la nao inconsideradamente y de la manera que a V.M. le constará por la información -que yo aquí he hecho que va con esta- de los pasajeros que se salvaron de la dicha nao, que no quedaron más como hombres desapasionados; porque los demás marineros y soldados me pareció que lo trataban con pasión, unos por el capitán general, y otros por el capitán de la nao. (...). Luego que la nao dio al través el martes en la tarde 22 de este, acudió tanta gente de Tarifa y Béjer y de otros lugares á la playa, que en poco tiempo hubo más de quatrocientos hombres de cavallo y de pié, los quales, con achaque de ayudar a salvar la gente y oro y plata, robaban quantas caxas y caxones la mar echaba fuera muy ricos. Y a los que salían, que el mejor librado salía medio ahogado, los acababan de matar por roballes mucha cantidad de oro é dinero, que consigo sacaban atados al cuerpo (...). Porque estando yo, aun no bastó á salvar de la gente de la tierra todo lo que hay derramado por la playa, que cada hora se descubre (...). Los mismos juezes, principalmente el alcalde de la justizia de Tarifa y dos hermanos suyos, y un regidor de aquella villa, a quien él nombró por tesore-ro para que guardase el oro y la plata que se sacaba, han robado más de veinte o veinte y cinco mil ducados, como cosa que no tenía más cuenta quando se sacaba de la mar y ellos la rescibían (...). De los doscientos hombres que se ahogaron en esta nao, han salido á la playa hasta treinta; entre ellos dos oydores del Nuevo Reyno y el secretario del Nuevo Reyno. A todos los he hecho llevar a enterrar a Tarifa, pues dexaron todos bienes aquí con que se pueda hazer. Otros muchos ahogados me ha escrito el correxidor de Gibraltar que le escribieron que habían salido en la otra costa, junto al alcázar. Y créese cierto que son de los de esta nao,

porque los tiempos que ha hecho los habría echado de esta costa en esotra (...). En esta nao venían, según el capitán della me dice, 60 a 70 mil ducados de oro en oro y plata y tostones para V.M. Y dello, hasta agora, no me parece que en lo que hay sacado haya de V.M. sino muy poco menos de quatro mil pesos. Pero sin falta ninguna, en abonanzando algo el tiempo, con los buzos que yo aquí tengo se sacará todo quanto falta o la mayor parte; principalmente lo de V.M., que está casi todo en barras de plata en caxones de madera bien adereçados, según se ha visto por dos que se han sacado; y todo ello está en el buco de la nao, debajo del agua, el qual está allí entero (...). Yo he imbiado a Gibraltar á saber si allí ha aportado alguna otra nao de las de la flota, y no ha llegado ninguna. Y lo que de ellas dice el capitán Farfán y Cosme Buitrón que de Tierra Firme salieron para venir a Castilla quince naos: dellas se han perdido la Capitana, que salió de Sevilla, que quedó en Matanzas, y se pasó della el oro y la plata que traía de V.M. al galeón *Santo Andrés*, de d. Álvaro; el qual se perdió al desembocar de la Canal de Bahamas. Dél pasaron el oro y la plata á la nao de Cosme Buitrón²¹ y el general a *la Bertendona*, la qual se perdió cincuenta leguas de las Yslas de los Azores, con todo el oro y plata que traía; y el dicho general se pasó a esta que se ha perdido aquí. Que son quatro las pérdidas. La de Granillo, dicen que yría á Santo Domingo hecha pedazos, y el oro y la plata se pasó á la de Martín García. La nao de la Condesa, de la que es maestre Diego García, quedó con el mastel mayor quebrado al desembarcar de la canal de Bahamas, sobre la costa de la Florida, tres leguas de tierra. La nao de Pedro Oloa de Trabuco quedó muy mal tratada de la mar y casi abierta, junto con la de la Condesa. La nao de Sebastián de Flores y la de Diego de Lepe y la de Morejón y la de Martín García y la de Marcos de Nápoles, y la de Matamoros, y la de Diego Bernal vinieron con la Capitana hasta ciento cincuenta leguas de la Canal de Bahamas, que se apartaron della con temporal, y no se save dónde han arribado; aunque la de Diego Lepe la tornaron a descubrir después, cincuenta leguas de los Azores. Y aquella noche, navegando con temporal, rompió la vela de trinquete y se quedó. Créese que arribaría a los Azores y que allí habrá dexado el oro y la plata; y la de Batista ha entrado en Cádiz, que son las dichas quinze naos» (AMN, ms. 30, fls. 151-154).

A estos trabajos, a estas circunstancias en sí mismas ciclópeas, había que añadir los trabajos de reclutar, de allegar marinería, sobre todo a partir de la creación de la Matrícula del mar. Porque marear un barco es un oficio arduo que exige ingentes conocimientos, mucho esfuerzo y copia de gente. Ministerio para el que eran precisos tanto los oficiales, con o sin cargo, como la soldadesca y los marineros. Allegar el número de marinos voluntarios necesarios para tripular una nave era imposible, ya fuera en España o en América, por lo que había que recurrir a las levas; es decir, a levantar a la gente de la población en la que vivían y a levantarla –llevarla– de su oficio, de su familia, de su tierra y, en ocasiones, de su lengua. Si el reclutamiento de gente para el ejército era ingrato, el alistamiento para hacerse a la mar lo sentían muchos como una condena de muerte. Fuera la muerte propia o la muerte de los familiares, porque ya ni el marino levado podría contribuir a su mantenimiento

(21) Que es la que luego se hunde en Cádiz.

estos trabajando en su oficio habitual, ni tenía ninguna certeza de que el estado pagara el salario que como marido, hijo o padre estaba ganando en la mar a costa de la vida. Con esta tribulación, rehuían de cuantos modos les era posible el servicio del mar; rehúsa de la que nos dan noticias ampliamente los documentos del Museo Naval, de Simancas y de Indias.

Según el corpus que agregamos, los marineros y la gente de mar acudían a las naves o por oficio: capitanes, oficiales, contra maestres, carpinteros, pilotos, faroleros, buzos, etc., o voluntariamente, o por alquiler: sistema por el que una persona a quien correspondiera servir al rey en su Armada pagaba a otra para que lo sustituyera, o por fuerza. Los hombres de mar, en principio, se reclutaban en los lugares marítimos, pues eran gente con experiencia en la navegación y en la pesca. Ahora bien, esta experiencia tenía una doble cara. El haz era la capacitación para las faenas del barco pero el envés estribaba en que, al ser continuos y sin intermisión los llamamientos, los lugares costeros se despoblaban de gente que pudiera salir a faenar, así como de hijos que quisieran aprender el oficio marinero del padre; pues, no sabiéndolo, corrían menos peligro de ser levantados o inscritos en la matrícula.

Por ello, los regidores, sacerdotes y representantes de las cofradías de pescadores pedían ayuda al rey o a sus ministros clamando que les dejaran acudir a sus pesquerías, pues si el rey se llevaba a los pescadores, la flota pesquera que acudía a hacer la jornada bacaladera de Terranova no podría salir por falta de gente, ni los pescadores de Zahara que acudían a las almadras atuneras, ni los labradores pescadores que labraban sus campos y huertas cuando no podían salir a la mar podrían cultivarlos. Ni siquiera quedaban hombres jóvenes que evitaran la despoblación y muerte de los lugares.

Añadíase a ello el embargo que, en nombre del rey, se hacía de las naves construidas en los astilleros particulares que la corona expropiaba o tomaba en alquiler a cuenta de un dinero que no llegaba nunca y, si llegaba, era escaso y renuente. La documentación del AMN demuestra que, como consecuencia, se cerró un alto número de astilleros pues los dueños preferían cerrar su negocio a soportar un saqueo que, de cualquier modo, les llevaba a la ruina; puesto que era frecuente que el dueño del barco, el armador y el piloto fueran la misma persona, residente en el puerto en donde se armaba el barco. El de armador era un oficio versátil, pues tanto se podía subir a Terranova a pescar el bacalao como cargar un barco de mercancías; porque la pesca y el mercadeo eran oficios internacionales que aceptaban las expediciones que se les pedía. De hecho, no era infrecuente que los armadores de diversos países se asociaran para una empresa; por ejemplo los gallegos y los portugueses²².

Esta lamentable realidad obliga a que las órdenes para el reclutamiento de gente que sirviera en los navíos del rey fueran cada vez más conminatorias y que las provincias y los municipios buscaran excusas y ardides para eludirlas. Pretextos sobre los cuales conseguía salir boyante el fondo de verdad que los

(22) MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova. Siglos XVI-XVIII*, CSIC y Universidad de Sevilla, 2008, p. 95.

sustentaba. Arquetípica es la queja del municipio de Zarauz. A este lugar, una vez más, el capitán general le pidió cuarenta marineros para que fueran a servir a la Armada. Tras mucho regateo acordaron rebajar a veinticinco, número que para esa pequeña población equivalía a un porcentaje tan elevado que debieron alistar a todos «los vecinos y moradores de la villa y jurisdicción que habían mojado los pies en agua salada». Es verdad que en esta explicación que Francisco Segura y Javier Urrutia exponen a García de Arce podríamos entrever la ampulosidad hiperbólica de quien pretende mantener a sus paisanos en casa; pero el caso es que, recurrentemente, los documentos denuncian la falta de gente.

Denuncia que delata que, a veces, no hay marinería suficiente porque la larga demora de los bajeles en América provoca que disminuyan las tripulaciones y aumente el tiempo entre reemplazos. Dicha demora planteaba un grave problema en las Armadas en forma de epidemias, que provocaban las largas estancias a bordo de las embarcaciones y el que los hombres de la flota no estuvieran adaptados al tiempo ni a las enfermedades de climas como los caribeños o los del istmo de Panamá, necesariamente insalubres para los marineros cántabros o andaluces²³. En otras ocasiones, los combates contra potencias extranjeras o contra corsarios dejaban los barcos con merma de tripulación, pues entre muertos, inválidos y estropeados quedaba poca gente hábil para el servicio. Todo ello sin contar con las muchas deserciones cada vez que una nave se aproximaba a tierra o estaba surta en puerto.

Así, cuando algún maestro iba a buscar marinería «no hacía efecto». No se podía sacar más gente de unas costas –como las cantábricas, por ejemplo– que tanto contribuían a los armamentos de las naves de guerra o de las flotas de las Armadas y de la Carrera de Indias. La documentación es el espejo que señala que «cierto es lástima ver que de quarenta hombres poco más o menos que han quedado en esta villa y no entran en la mar, los treinta fueron en esta última Armada y, dellos, son muertos cinco y quedan enfermos los más de los vivos y no restan en el pueblo. Y porque, vea V.S., ¿si estos salen, quién quedará en la villa?» (AMN, ms. 76. fls. 38-40) tantas y tantas y tantas veces.

Conscientes de este estado de cosas, los ministros de Marina, los jefes de departamentos, etc. intentan engolosinar a la marinería con el dulce trato que recibirán en los barcos y con las muchas expectativas que la Armada posibilita:

«Os encargo mucho procuréis que la gente mareante que se hubiere de levantar en la provincia para venirme a servir en la Armada que se junta aquí, se conduzga y concierte con suavidad y con su voluntad, ayudando os para ello de la dicha provincia y con esta orden suya, pues veis lo que esto conviene y con quanta mejor voluntad vernán de esta manera y no con rigor, ni vejaciones, ni extorsiones, aunque tengan comisión para ello; que a la dicha provincia se libró dé respuesta de sus cartas, encargándoles mucho den orden [de] cómo se haga en ella la dicha gente

(23) PÉREZ-MALLAÍNA, P.E., y TORRES RAMÍREZ, B.: *La armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1987, pp. 59-67.

mareante, sin que en ello aya falta; encareciéndosele y presentándoles lo mucho que esto importa y conviene a mi servicio» (AMN, ms. 76, fls. 42v^o-43r).

«Muy señor mío: abusando inconsideradamente los matriculados del gremio de la mar en esta ciudad de los términos benignos y suaves con que se les trata y ha tratado (conforme a lo dispuesto por SM y prevenido por VY, que les ha manifestado en varias ocasiones), me han hecho citarlos y alistarlos tres vezes para cumplir y remitir el n^o de cinquenta y tres hombres que a esta ciudad y su matrícula se le repartieron» (AGS, SMA, lg. 259).

«Pero continuando, sin embargo, los pasos y oficios para su reducción por distintos medios, igualmente benignos, pudieron producir estos que solicitase toda o la mayor parte del gremio, restituyéndose (como lo han hecho) a esta ciudad el aprompto de número proporcionado equivalente de individuos hábiles y robustos que pudiesen oy suplir por los que debían hazer el viage...» (AGS, SMA, lg. 259).

«Que lo que ha practicado el subdelegado ha sido reglado a prudencia, para embarazar que perdiésemos tanta marinería y que, así, a este como a los demás puede escribir advirtiéndoles que en los casos de vaca de gente, se valga de los medios de la dulzura, pues una vez que los marineros hayan experimentado el buen trato, la paga puntual y el rol de las campañas, ellos mismos desearán servir en la Armada». (AGS. SMA, lg. 259).

Incluso, en el caso de los marineros vascos, se buscan pilotos que hablen su lengua, a pesar de que las ordenanzas lo prohíben.

«... por lo que busqué y hablé a don Joseph de Arrimendi, vezino de Fuenterravía y capitán que ha sido muchos años de los navíos balleneros. Ofreciose a admitir este encargo y se ha embarcado con él en el *San Luis*. Y, a la verdad, nada se ha perdido, porque es piloto y marinero de mucha experiencia. Y hemos mexorado en que habla la lengua bascongada, lo que contribuirá mucho a contener en obediencia la marinería de la leva que lleva de transporte» (AGS, SMA, lg. 257).

El tratado 3^o, título 1^o de la *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas del mar* dispone que

«los oficiales de guardia manden las maniobras sin valerse de otras voces que las españolas, ni introducir términos no conocidos, sino usando de los que la práctica de la Marina ha adoptado por precisos para su inteligencia. Y evitará con especial atención tanto el que en las faenas haya bullicio con el pretexto de acalararlas -pues solo resulta mayor atraso y la confusión de lo que se manda-, como el que persona alguna -con el fin de animar al trabajo ó por desahogo de enojo en la forma de su ejecución- prorrumpa expresiones descompuestas del menor escándalo».

Pero ni con todas estas trazas se allegaba marinería suficiente. Los hombres disponibles para el servicio se escondían en las montañas o se iban a trabajar como jornaleros del campo a Castilla. Muchos se contrataban en los barcos ingleses, holandeses y franceses, cuyas condiciones de navegación

eran menos inclementes, pues no hacían tanto la carrera a Indias, y cuyas condiciones de salario –y esto era lo principal– eran manifiestamente mejores que las de España. Primero, porque les pagaban; segundo, porque no estaban obligados a permanecer en el mar y podían abandonar el barco una vez cumplido su contrato; tercero, porque al trabajar en barcos mercantes tenían menos probabilidades de entrar en una batalla; cuarto, porque el sueldo era más alto que el que les pagaba la Armada española.

«Lo que debo poner en noticia de VE es: salí de Madrid a últimos de marzo del presente año, con real licencia y pasaporte de VE, para ir a Roma. Me embarqué en Barcelona con una tartana de Mahón, que pasa a aquella corte. Reparé el otro día de avernos hecho a la vela ser mui crecida la tripulación que llevaba la tartana y que –aun para barco otro tanto mayor– sobraba la gente. Acordeme que dentro del muelle de Barcelona vi poca gente y que, luego que estuvimos fuera, salían marineros a montones, catalanes y mallorquines todos.

Admirado del caso, fui examinando lo que era, y supe que –sin patente de la sanidad ni pasaporte del capitán general– se avían embarcado de miedo (según decían) de que no les obligasen a ir a los navíos de España.

Llegamos a Maón y, no obstante que el capitán del puerto puso reparo en que la tartana llevase más gente de la que avía sacado de Maón, prohibiéndoles el desembarco. No obstante, el dicho día desembarcaron todos buscando, luego, modo de vivir» (AGS, SMA, lg. 259).

Así se justifican las numerosas cartas que se cruzan entre el marqués de la Victoria y el de la Ensenada, en las que el primero delata la mala calidad de la gente levantada para la escuadra que llevan nombre de marineros sin serlo ni haber visto siquiera el mar, y por cuyos oficios eran toneleros, labradores, pastores, carniceros, arrieros, zapateros, plateros, mandaderos, molineros, sastres... que no conocían el difícil oficio de la mar. La mala calidad de la gente porque demasiados estaban tullidos, enfermos, mancos o ciegos, y la mala calidad por la catadura moral, pues se reclutaban ladrones, asesinos y gentuza varia, que en un barco no ayuda sino que solivianta y que, además, son una peligrosísima compañía en un espacio tan reducido y tan trabajoso como el de una nave.

Y se justifica, asimismo, el que a los marinos no les dejen bajar del barco cuando tocan puerto o que, si lo hacen, procuren que sea en lugares en los que huirse tenga poco interés:

«[Puerto Rico] es ysla recogida de buen puerto y fuerte, y no de tanto comercio de entradas y salidas como la Habana, y tanto mejor se conservará la gente de mar y guerra porque no tendrá ocasion de huir» (AMN, ms. 32, fl. 109 r y vº);

o el tenerlos trabajando en continuación para que no se volvieran hobachones y, en la indolencia, dieran en desertar:

«... quantoy más no se habría de consentir que esta Armadilla, esté en puerto, so color de internadas, que se harán obachones, sino en que en dando carena se salga a hacer efecto» (*ibidem*).

Lo admirable es que, a pesar de este terrible cuadro que estamos pincelando, los marineros eran gente muy disciplinada y prontos al cumplimiento de las órdenes. Aspecto que resalta, incluso, un general tan exigente como Sarmiento que, aun reconociendo que le fue muy apurado encontrar marinería para la descubierta del paso del estrecho de Magallanes –pues ninguno de los que lo había intentado antes había vuelto–, y aun reconociendo el terror que la gente de la Capitana tenía a los mares del estrecho; aun reconociendo que en nombre de todos los pilotos le dijeron que «los llevaba a ahogar», no deja ni por un momento de encarecer el esfuerzo hercúleo de los hombres y su obediencia constante.

¡Y cómo no iban a temer embarcarse si, a todos los peligros que describimos en el libro hay que añadir el de los combates!

«Combate de el capitán Amezqueta con 18 buques de olandeses junto a Peniche.

El año de 1606, habiendo salido del puerto de Pasage tres naos nuevas para Andalucía, la una del capitán Juanes de Amesqueta y la otra del capitán San Juan de Portu, vecinos de San Sebastián, y otra de Morrico, habiendo en su viaje, toparon en el paraje de Peniche, costa de Portugal, con una Armada gruesa de olandeses, en que havia 23 navios fuertes y grandes. Y por que la nao del capitán Amezqueta hiva por capitana de las tres, las 18 de las olandesas dieron sobre ella, a las ocho horas de la mañana, y los otros cinco fueron dando caza a las dos de nuestra parte; las quales, viendo tanto número de enemigos, dieron en la costa bota tierra a donde se perdieron y se haogaron (*sic*) algunos hombres. Solo la otra hizo rostro sin querer rendirse y apeló todo el día, asta las cinco de la tarde, é hizo al enemigo mucho daño con la artillería y mosquetería, matando mucha gente, hasta que arribó, peleando siempre, a la villa de Peniche, donde se sumergió al anocheser con pérdida de cinco ó seis hombres; y entre ellos el piloto, y malheridos hasta 25. El capitán de la nao era Vizente de la Torre y condestable mayor de Villaviciosa» (AMN, 35, doc. 106, fl. 136).

Pero también es cierto que muchísimos marineros desertan en cuanto pueden, sobre todo por «el desvelo que oprimía a no dar a ningún marinero licencia, ni a soldado, para bajar a tierra. Y que esta misma opresión y sugestión –agregada al largo tiempo que están en los navíos, su pobreza y la poca consideración que se tenía en los lugares a sus mugeres– les obligaban a arrojarse al mar y tomar la fuga» (AGS, SMA, lg. 257). Además, la mayoría de los desertores llevaba un papel de iglesia, que los liberaba de los castigos, y algo de dinero para pagar a quien los llevara lejos del mar o para sobornar a los cabos que los vigilaban. Dinero que ahorraban del que debieran emplear en vestirse, calzarse o comprar alguna arma de defensa; pues todo eso corría por su cuenta, no por cuenta del estado. De hecho es descorazonadora la demanda del marino Juan López, al que, después de arriesgar innumerables veces la vida en los barcos reales, apresaron por vender dos libras de tabaco para comprar ropa y lavar la que tenía, puesto que la corona

no le había pagado su salario. Y hay tantos hombres así en los navíos del rey...

La vista de la tierra para muchos no era solo el punto de arribada sino una oportunidad que no se podía desperdiciar. Por consiguiente, cuando un navío se hallaba empeñado sobre costa, de suerte que consideraba inevitable su varada, el comandante debía tomar medidas para reprimir los desórdenes de la tripulación entre las que destacaba la de no abandonar ni permitir que la gente abandonara el barco mientras hubiera posibilidad de mantenerse en él, procurando salvar cuanto pudiera de víveres, repuestos, artillería y aparejo, manteniéndose cerca mientras fuera posible sacar algo del casco. Evidentemente, dicha precaución con la gente solo era precisa si daba sobre costa en un sitio en el que la huída fuera fácil y la tierra amiga.

También intentan liberarse de la matrícula los labradores que, en sus horas libres o cuando el tiempo no les permitía la faena en el campo, pescaban en los ríos de agua dulce. Arguyen, con toda lógica, que si deben matricularse, el rey los «extraerá de su primero ministerio y profesión» para llevarlos a otra que desconocen «mediante [que] se les precisa a otro que ignoran». De estas y otras acciones similares, deriva la continua contienda entre los marineros matriculados y los pescadores sin matrícula; pues los primeros tienen muy en mente que el de pescar ellos y no otros es uno de los pocos beneficios que les reporta la matriculación.

Las levas se hacían para ocupar el puesto de marinero, paje, grumete, etc. porque los mandos, los mandos intermedios y los especialistas tenían diferentes modos de hacer carrera en la mar. En general, eran personas que habían estudiado su especialidad o marineros profesionales y avezados que desempeñaban con capacidad y soltura determinadas acciones. Por supuesto, la responsabilidad de una escuadra recaía sobre el comandante general a cuyo cargo y mando estaba la escuadra entera y entre cuyas responsabilidades entraba la de navegar en el orden más adecuado a la reunión en la derrota y la de intentar reunir la escuadra que se hubiera dispersado por mal tiempo o cualquiera circunstancia, «midiendo generalmente su vela con consideración á no obligar á los navíos menos andadores á extraordinaria intempestiva fuerza, de que resulte descalabro»²⁴.

Pero como «una escuadra no puede desempeñarse con orden si falta el de las escalas», estas deben ir embarcadas, lógicamente. Porque no era nada fácil preparar un barco para una singladura. Había que calcular, encargar y asegurar la cantidad de comida y bebida necesaria para la travesía; así como encargarse de la buena calidad de los alimentos y del vino embarcados. Había que atender a la estiva de la nave desde su enjunque o lastre; labor delicadísima, pues se debía recibir y distribuir todo sin sobrepasar la línea de agua o línea de flotación. Eso exigía, no solo saber qué se embarcaba, sino dónde se colocaba y en qué disposición; puesto que la aguada, la leña y los víveres se consumían cada día de viaje, y variaba el peso y la distribución. Asimismo, se debía

(24) *Ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas del mar.*

cuidar la colocación de las mercaderías y pertrechos de transporte, que debían ponerse en disposición de extraerse cuando fuera necesario; y más aún en las travesías de cabotaje. Para que la línea de agua quedara más ventajosa o boyante había que calcular la buena distribución de pesos; con lo que, además de los ya dichos, el bajel llevaba unos quinientos quintales de fierro manejable –lingotes por ejemplo o balería– con los que calar o levantar la proa o la popa, según la necesidad.

Había que arreglar el aparejo con destreza marinera, atendiendo al modo de tesar las jarcias para que no quedaran desordenadas y estuvieran debidamente templadas. Había que componer las velas. Había que alquitranar las encapilladuras y cabezas de los palos y las vergas, ensebar los masteleros, pintar los costados, frisar la portería y demás faenas de aseo, enmansillando las costuras de fuera antes de pintar. Y de todas estas faenas, que eran responsabilidad del comandante de bajel, se encargaba, por supuesto la marinería. Por ello insistía tanto el marqués de la Victoria en que para gobernar un barco se necesita gente fuerte y sana. Cuando de esta gente marinera alguno destacaba por su habilidad, se le encargaban las funciones de cabo de guardia, gaviero, bodeguero o pañolero.

Había que disponer y reconocer los utensilios de enfermería, los de despensa y los de ración. Había que examinar la vasijería de aguada, en calidad y en capacidad, para cerciorarse de que correspondiera al repuesto que se debía embarcar; y debía estivarse sin enterrarla, para evitar las pudriciones de pipería y los derrames de agua. Había que llevar, colocar y calcular las anclas, los cables y las embarcaciones menores; suponiendo, además, que la línea de agua del navío se mantenía incluso en caso de combate o de que toda la gente debiera estar en proa o en popa.

Cuando la estiva del barco estaba conforme, se pensaba en la enseñanza. Porque los recién llegados no eran aún hombres de mar; no entraban en la categoría de la gente de mar que conocía el oficio. Así que se hacían ejercicios de enseñanza en el propio puerto, incluidos los que precisaban los artilleros, como los ejercicios de maniobra o los de combate y abordaje, que dirigían siempre los oficiales. Como solía haber en los navíos hombres de mar acreedores a plazas de mayor rango, se les ascendía en el momento en el que el mayor de escuadra lo tenía a bien.

Dado que en el barco no iban solo marineros que tuvieran un conocimiento más o menos extenso de las faenas y obligaciones en el mar, sino también tropa de defensa y gente de tierra adentro, había que estimularlos, primero para que se aficionaran a lo marítimo y, segundo, para que adquirieran inteligencia de hombres de mar y fueran útiles en la bonanza pero, sobre todo, en las tormentas. Para ello les enseñaban los movimientos de las velas, a izarlas, cazarlas, etc. y les hacían subir y bajar de las vergas y de las capilladuras hasta que se convertía en habitual para ellos. Pero no solo debían ensayar y maniobrar los bisoños en lo marinero; también los oficiales, sobre todo los jóvenes, pasaban una inspección. El comandante de bajel cuidaba de que cumplieran las ordenanzas y de que atendieran a los ordinarios ejercicios de

disciplina de la tripulación; pero también los obligaba a voltejear las embarcaciones menores, a reconocer los bajos, señalar los puertos, tomar las enfilaciones de marcas de entradas y salidas, levantar planos y, a los más jóvenes, a subir sin empacho a las arboladuras para dirigir las maniobras desde lo alto.

Todos los ejercicios eran imprescindibles porque, desde el propio comandante de bajel hasta el último de los hombres que diese una orden, debía cuidar de que se ejecutara como lo había mandado; pues, si sucediera cualquier desgracia, no bastaría la disculpa de que dieron la orden si no hubiesen puesto en práctica cuanto conducía a su cumplimiento. Más aún porque en un barco no solo se debe trabajar en lo inmediato, sino que la buena singladura y la supervivencia estribaba a menudo en lo que estaba por venir. Y así, cuando el capitán recelaba tempestad, disponía con anticipación su navío, de modo que se aseguraba de toda desgracia que pudiera sobrevenir por falta de la precaución necesaria. Y, puesto que la responsabilidad de todo recaía en el capitán, no se licitaba a nadie para que arbitrara en cosa de entidad si no había mediado su orden y aprobación. Estas «cosas de entidad» a las que se refieren las ordenanzas, consistían, por ejemplo, en cortar el mastelero cuando lo obligara la urgencia, en echar por la borda fardos y mercancías en caso de necesidad, en lanzar al agua la artillería o en hacer una arribada contraria a la instrucción.

La singladura era responsabilidad, también, de los pilotos; quienes, además de atender a todos los instrumentos de medición, estaban encargados de los faroles y de las banderas de señales, de la copia del derrotero, su estudio formal, de formar el cuaderno de bitácora, así como de la enseñanza y cuidado de los timoneles, de todo lo relativo a la derrota: medida de la distancia por corredera, marcaciones de abatimiento, tierras, variación de la aguja, sondas, sondalesas, escandallos, etc. Asimismo debían subir a las cofas y topes para las descubiertas de bajeles, tierras o bajos –siempre que su edad y su condición física no se lo impidiera; en cuyo caso encargarían dicho trabajo a los pilotines– porque la faena de maniobrar desde lo alto es muy importante en caso de temporales, de riesgo o en las faenas de anclas.

Pero tanto los oficiales con mando, como los que no lo tenían, como calafates, carpinteros, faroleros, buzos, etc. eran gente que por su propia voluntad –al menos en general– acudían a trabajar a un barco. Por eso su situación personal, vital y económica era más llevadera y más dispuesta que la de los hombres de la leva, y sus familias no quedaban con la congoja que asfixiaba a los hombres embarcados a la fuerza.

Bibliografía

- AUSTIN, John L.: *Sense and Sensibilia*, Oxford University Press, 1964.
 CEBERIO, Marcelo R., y WATZLAWICK, Paul: *La construcción del universo*, Herder, Barcelona, 2006.
 ECO, Umberto: *Lector in fabula*, Lumen, Barcelona, 1981.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Imprenta de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867.

BEATRIZ SANZ ALONSO

- GIL MUÑOZ, Margarita: *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.
- HÖRMANN, Hans: *Querer decir y entender*, Gredos, Madrid, 1982.
- HUSSERL, Edmund: *Méditations cartésiennes*, J. Vrin, París, 1969.
- JAMES, Henry: *El futuro de la novela*, Taurus, Madrid, 1975.
- LAFAYE, Jacques: «Les miracles de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca (1527-1536)», *Mélanges offerts a Marcel Bataillon par les hispanistes français, Bulletin Hispanique*, t. LXIV bis (1962), 136-153.
- MCNAMARA, John: «Cognitive basis of language learning in infants», *Psychological Review*, núm. 79 (1972), 57-182.
- MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova. Siglos XVI-XVIII*, CSIC y Universidad de Sevilla, 2008.
- MERLEAU-PONTY, Maurice: *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, París, 1945.
- OLSON, David R.: «Language and thought: Aspects of a cognitive theory of semantics», *Psychological Review*, núm. 77 (1970), 257-273.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1987.
- PROUST, Marcel: *En busca del tiempo perdido VII. El tiempo recobrado*, Alianza, Madrid, 1976.
- SANZ ALONSO, Beatriz: *El discurso mariner. Estudio lingüístico y literario de los documentos navales*, Difácil, Valladolid, 2017.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Derrotero al estrecho de Magallanes* (ed. de Juan Bautista), Historia 16, Madrid, 1987 (ed. orig., 1580).
- WITTGENSTEIN, Ludwig: *Philosophical Investigations*, Basil Blackwell, Oxford, 1958.