

JESÚS  
SÁNCHEZ ADALID

# GALEÓN

LAS AVENTURAS  
DE UN NAVEGANTE ESPAÑOL DEL SIGLO XVII  
EN LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO



**L≡LIBROS**

Libro proporcionado por el equipo

**Le Libros**

**Visite nuestro sitio y descarga esto y otros miles de libros**

**<http://LeLibros.org/>**

[Descargar Libros Gratis](#), [Libros PDF](#), [Libros Online](#)

Jesús Sánchez Adalid, en este libro a caballo entre la ficción y la historia, nos acerca, con sencillez y amenidad, a los viajes de la flota de Indias desde su partida del puerto de Sevilla a su llegada a las costas de América.

A la manera de un memorial escrito en un pergamino envejecido por un joven viajero extremeño, Galeón descubre los secretos del arriesgado periplo atlántico que emprendían los navegantes del siglo XVII. Cuáles eran los motivos que les llevaban a emprender tan larga travesía, quizá sin retorno; cómo se preparaba la partida; la vida a bordo; las leyes de ultramar; las creencias religiosas; el sentido del honor; los peligros del océano y de la piratería. Y, al fin, la llegada a los exóticos paisajes del Nuevo Mundo.

**L**≡**LIBROS**

Jesús Sánchez Adalid

**Galeón**

**Las aventuras de un navegante español del siglo XVII en la  
travesía del Atlántico**

## Prólogo

Según los informes, hoy día los escolares españoles leen más a los diez años que a los catorce. Es decir, a medida que aumentan en edad, baja considerablemente la afición de los adolescentes por la lectura; y es entre los catorce y los dieciocho años cuando se aprecia el menor interés. Las partes implicadas en fomentar la lectura —editores, docentes, bibliotecarios, padres y escritores— señalan la dificultad y las limitaciones de los intentos en este sentido. Todos reconocemos que, en general, los jóvenes leen poco.

Las causas de este drástico descenso son múltiples: los alumnos gozan de una mayor autonomía personal y reciben el continuo bombardeo de ofertas atractivas: salir con los amigos, hacer deporte, ir al cine, ver la televisión, navegar en Internet...

El público juvenil es exigente, tanto como pueda serlo el adulto e incluso más; porque la memoria, la imaginación y la atención se desarrollan en la adolescencia y se acrecientan la capacidad de abstracción y el espíritu crítico, tan característico de esta edad. No obstante, somos conscientes de que imponiendo en las aulas el corpus tradicional de obras clásicas generalmente no se consigue fortalecer el hábito lector en la educación secundaria, sino que, por el contrario, puede incluso decaer el interés por la lectura.

Sin embargo, se ha comprobado que la presencia de la literatura juvenil en los diseños del currículo y en la programación de la educación secundaria constituye sin duda un medio válido para fortalecer el hábito lector. Lo cual no quiere decir que la literatura juvenil deba sustituir a la clásica; pero este subgénero puede representar una literatura de transición, una iniciación que posteriormente alcanzará su desarrollo.

Y al igual que sucede con la Literatura, hoy día uno de las grandes preocupaciones de la enseñanza es lograr la motivación del alumnado por la Historia. Consideramos que un buen tratamiento de la ficción y la realidad, conjugadas, nos abre un gran campo de posibilidades, ya que permitirá al joven una aproximación amena, amigable, a la Historia, al dotar de emoción a los acontecimientos y los personajes. Una manera de conseguir esta meta puede ser el empleo de la novela histórica como recurso didáctico. El objetivo no será, por supuesto, sustituir al texto oficial; sino completarlo, facilitando a los alumnos el acercamiento a temas históricos que les pueden parecer menos atractivos tratados en los libros de texto. Al sentirse el propio alumno lector un protagonista más del relato, será fácil que se introduzca en la época concreta y llegue a comprender otras sociedades, culturas, hechos y mentalidades de una forma más atractiva.

En suma, a nuestro juicio, hoy más que nunca es necesario utilizar la literatura juvenil como instrumento fundamental para el fomento de la lectura. Y

en particular la novela histórica puede facilitar no solo una lectura lúdica en unos años cruciales, sino también un vehículo ideal para formar el hábito del lector y el amor a la Historia, para superar el desfase de quienes están atrapados por la pereza lectora que instaura la tiranía de lo audiovisual.

No nacemos lectores, sino que nos hacemos, y necesitamos por ello la frecuentación del libro para adquirir el hábito.

En los últimos años, la novela histórica ha experimentado un desarrollo extraordinario y el interés del público lector ha disparado la presencia de este género literario de una manera espectacular. Sin embargo, a pesar de este *boom*, es todavía poco significativo el espacio que las novelas históricas juveniles ocupan en la literatura española.

Este libro, *Galeón*, nace con la intención de acercar al público, joven o adulto, a una época y una circunstancia concretas: los viajes de la flota de Indias. Se compone de un relato de ficción, presentado sobre un pergamino envejecido, cuyo objetivo es emular un antiguo *Memorial* del siglo XVII, que se va alternando con las explicaciones que nos servirán para ampliar conocimientos sobre este período histórico: época, leyes, creencias religiosas, forma de vivir, valores, sentido del honor y piedad profunda.

De este modo, con sencillez y agilidad, se puede llegar a comprender de manera entretenida lo que es un documento histórico, en concreto, el *Memorial* escrito por un viajero a las Indias Occidentales.

Porque en los siglos XVI y XVII abundaron los llamados «memoriales de servicio», que eran escritos y en los que se rendían cuentas o se daban explicaciones de un servicio prestado, con la finalidad de solicitar ayuda de costa o alguna merced económica a un noble benefactor o a un personaje importante. Entre estos escritos, destacan especialmente los «memoriales de servicios militares» enviados al rey, a los consejos, a la oficialidad o a las órdenes militares por soldados o religiosos en las empresas encomendadas.

Este relato, *Galeón*, enmarcado en su realidad histórica, busca trasladar al lector a través del túnel del tiempo al siglo XVII, para avivar en él el deseo de conocer, de forma entretenida, una etapa que fue fundamental en nuestra Historia.

## Capítulo I

Habiendo yo recibido mandato de Vuesa Señoría Ilustrísima para que le cuente mi peripecia y los grandes trabajos que tuve, así como no pocos peligros, en el viaje que hice a las Indias; no conociendo la pequeñez de mis fuerzas, tuve el aliento y la temeraria osadía de poner por escrito mi historia. Mas, aun confesándome ignorante y en todo falto de luces frente a la inmensa y refulgente sabiduría que resplandece en Vuesa Señoría Ilustrísima, moviome a ello la grandeza e importancia del asunto y el ver el tosco desaliño de las relaciones, comentarios y memoriales escritos por otros españoles que, como yo, faltos de criterios y de muchos fundamentos, han presentado al mundo lo que acontece y puede verse en aquellas lejanas tierras que llaman la Nueva España.

Y no quiero cansar a V. S. I. con alabanzas de las que estoy cierto de que es tan enemigo, pues Dios le crio entre inmensas y memorables virtudes no para vanagloria propia, sino para ser auxilio de pobres, mano dispuesta a levantar caídos y benefactor de almas descarriadas que, como la mía, supieron ponerse bajo la frondosa sombra del recio árbol de vuestra generosidad.

Así pues, creciendo en mí el deseo de referir con verdad mi viaje, y conociendo que no necesitaba de exageraciones, ofrezco a V. S. I., amo y padre mío, este trabajo obediente y mísero, no para vanidad mía, sino para honra y amparo vuestro, a quien Dios otorgó la merced de la magnanimidad y el auxilio de asistirme con los dineros y los consejos necesarios para la aventura de la que salí tan bien parado gracias al Creador. Con esto quedarán los curiosos contentos de saber cosas de los viajes a las Indias, y yo agradecido al Cielo de tener tan bondadoso dueño en quien poder cobijarme y a quien servir como tanto se merece.

El último y más miserable de vuestros criados.

## La España del siglo XVII

Los comienzos del siglo XVII abren una de las épocas más controvertidas del pasado español, hasta el punto de ser considerada por la historiografía como el período de la decadencia. El fracaso de la monarquía de Felipe III pone fin a la grandeza del Imperio acuñado por los monarcas del siglo anterior. Las Indias siguen estando muy presentes en la realidad cotidiana de la sociedad hispana, pero las riquezas americanas, lejos de permitir el desahogo, agravaron la situación.

España había monopolizado la economía del Nuevo Mundo, en una estructura imperial típica, apoderándose de las materias primas y abasteciéndolo de manufacturas, mediante la explotación de los naturales, los indios. Entonces, muchas de las riquezas se agotan y todo parece ir a la deriva. Franceses y holandeses se aprovechan de los últimos metales preciosos que llegan a los puertos de la península. La corrupción y el caos reinan en la administración. Las ciudades están atestadas de pícaros y gentes de mal vivir. El desorden y la apatía crecen.

El siglo XVII es un siglo de contrastes desmesurados. Por un lado, se observa cómo las personas que viven atentas a la vida pública en Madrid, Sevilla u otras ciudades, dan cuenta, estremecidas, de toda clase de calamidades, miserias, crímenes, fracasos. Por otra parte, si bien en lo militar, político y económico la decadencia es palpable, no sucede lo mismo con la literatura y el arte. El siglo XVII y el final del siglo XVII constituyen el momento literario y artístico más álgido del sentido creativo español, su etapa estelar. De ahí que se le denomine el Siglo de Oro de las artes y las letras. Entre 1590 y 1640 escribieron sus obras magistrales Cervantes, Lope de Vega, Góngora, Quevedo y Calderón de la Barca.



## La sociedad española del siglo XVII

Al heredar Felipe III, junto al inmenso territorio español, los conflictos que tanto en el interior como en el exterior del país se habían iniciado durante los reinados anteriores empezó pronto a sentir la incapacidad real de poner orden en tan vastos dominios. El monarca buscó compartir el peso de un gobierno tan complejo y convirtió al duque de Lerma en su hombre de confianza, hasta el punto de atribuir a la firma de este el mismo valor que a la suya; aparece así la figura que se conoció en la época con el nombre de privado, que venía a ser ministro universal.

No hay recuentos fiables ni censos completos, pero parece ser que la población española sufrió un descenso notable en el siglo XVII. Para algunos historiadores, disminuyó en un veinticinco por ciento entre 1600 y 1650. Hay textos literarios que dan cuenta de este hecho. En una obra de Tirso de Molina leemos:

Dinos: ¿en qué tierra estamos, qué rey gobierna estos reinos y cómo tan despoblados tienen todos estos pueblos?

La sociedad española del siglo XVII se presenta con un carácter estamental muy claro: la nobleza, el clero, los militares y la clase inferior.

Los hidalgos constituían el eslabón más bajo de la nobleza; algunos pertenecían a familias que habían recibido el título por méritos en la Reconquista y otros habían ascendido a la nobleza en fechas posteriores por servicios u otros méritos. Pero en esta época se había producido ya un paulatino empobrecimiento de los mayorazgos hasta llegar a distinguirse por su orgullo y por su pobreza.

Los hijos de los hidalgos buscaban acomodo en el clero y en las tropas. Sobre todo los segundones, es decir, los que no heredaban, se alistaban en la milicia, ambiciosos de aventura y deseosos de obtener por méritos alguna prebenda. Era este también un cauce fácil para «pasar a las Indias», es decir, obtener la posibilidad de embarcarse hacia el Nuevo Mundo para hacerse allí una vida privilegiada en las colonias que administraban los nuevos dominios.

Como una consecuencia más de la crisis del siglo, hay que destacar el progresivo relajamiento de las tropas. Llegó a extenderse la figura de los soldados españoles como fanfarrones, picaros e indisciplinados.

La situación de crisis es total. Esto produce un desencanto de la vida presente que provoca la valoración de lo trascendente, el deseo de escapar al engañoso mundo. Por eso el barroco se caracteriza por una constante tensión entre vida y espíritu. Hay un hombre que busca la vida con sus placeres, pues la sabe breve; otro que tiende al ascetismo, que mira hacia arriba, al sacrificio por causas grandes y nobles, al optimismo y a la fe. Así es el arte en esta época; un contraste entre dos fuerzas poderosas: una que le invita a ascender y otra que le retiene.

## Capítulo 2

*Da relación de las licencias que son requeridas y de las leyes que hay que cumplir para el paso a las Indias, según lo manda su majestad el rey nuestro señor para las cosas de su gobierno.*

Antes de emprender mi viaje, tuve que cumplir con lo que mandan las leyes de su majestad para todos los que van allá, ya sean nobles, clérigos, hidalgos, caballeros, villanos o criados; con hacienda o sin ella. Todos aquellos que quieren pasar a Indias, deben obtener una licencia que extiende la Casa de Contratación, a cuyo fin se ha de presentar una inquisición testifical, hecha en la localidad de nacimiento del viajero, en la que se ha de probar que el susodicho no está incluido en los llamados «prohibidos», es decir: moros, judíos, conversos, etcétera.

Hice pues este menester antes de salir de Trujillo. Y conforme al pliego que extendió vuestra excelencia, el escribiente anotó la condición y el destino de mi persona, como se recogía explícitamente en el escrito de origen.

Allí mismo, en los despachos de Trujillo, supe que la mayor parte de los pasajeros que pasan a las Indias son solteros y marchan como criados. Pues, como es norma, el paso de las mujeres solteras está prohibido, como tampoco la mujer casada por sí sola puede viajar, ya que no se le da licencia si no es acompañada de su marido; o bien para reunirse con él, si este estuviese ya en las Indias, pero únicamente cuando la esposa exhibe carta de llamada del esposo ante las autoridades. Porque ha ya tiempo que la Corona obliga a los casados residentes en Indias a reclamar a sus esposas. Y los oficiales de la Casa de Contratación no dejan hoy día pasar a ningún casado que no lleve mujer legítima consigo. Alcanzando este rigor incluso a los mercaderes, de quienes se dice que son muy dados a tener varias esposas, como los moros, pues distraen con sus viajes a la justicia y mantienen unas acá y las otras allá, en los puertos donde suelen recalar en las singladuras. Como es sabido que estas leyes se las saltan muchas mujeres solteras que van como criadas con las que dicen engañosamente ser sus amas, no siéndolo, sino de tapadillo y bajo buenos dineros que sirven al engaño.

Pasando yo como militar y miembro de nuestra orden de caballería de Alcántara, con destino, según mis cartas, no tuve mayor problema y el funcionario me otorgó el documento con todas las firmas y sellos obligados, para que fuese a ponerme bajo el mando de quien correspondía.

Y ahora que tenía en mi mano los permisos, debía buscarme con quién ir, porque el viaje a Indias, por decirlo de algún modo, no es un trayecto de pasajeros, sino de mercancías, y por lo tanto los que viajan allá deben buscarse acomodo entre los barcos mercantes.

Con tal propósito, a veinte días del mes de marzo de 1609 me vi con el gobernador en la ciudad de Badajoz, que me mandó pasase a Sevilla con una orden para que se me diera ingreso en la Armada Real.

## El real y supremo Consejo de Indias

En 1519 se estableció en el Consejo de Castilla una oficina destinada a resolver los asuntos de las Indias. De ello surgió lo que sería el Consejo de Indias, supremo organismo o ministerio que asistía al soberano y preparaba la legislación y la gestión general de los asuntos del Nuevo Mundo. Como organismo legislativo, era el encargado de elaborar las ordenanzas, reales cédulas y otros documentos normativos. Como poder judicial, era el árbitro de los conflictos de competencias surgidos en las audiencias. Además sugería al rey el nombramiento de los funcionarios superiores para representarlo en los territorios americanos. El Consejo tenía funciones meramente consultivas, y sus acuerdos, tras las respectivas deliberaciones, se elevaban al rey en documentos llamados «consultas», en el margen de los cuales el soberano escribía su decisión final. Una vez conocida la voluntad real, se redactaba la disposición definitiva para su promulgación y ejecución.

En sus primeros tiempos de funcionamiento, el Consejo de Indias no tuvo una residencia fija, sino que seguía a la corte en sus desplazamientos, como el resto de los organismos que asistían y asesoraban al monarca. Pero, cuando en 1561 Madrid pasó a ser la residencia del rey, el alto organismo de Indias pasó a tener su sede en el Alcázar Viejo de Sevilla.

A medida que se descubrían y conquistaban nuevos territorios, las funciones y competencias del Consejo se fueron complicando, por lo que a comienzos del siglo XVII se crearon cuatro secretarías, entre las que destacaban los virreinos de Nueva España y Perú, que eran los más importantes. En 1600, se estableció la Junta de Guerra de Indias, que se dedicó desde entonces a los asuntos militares, pues el Consejo intervenía en todos los temas relacionados con la organización bélica y defensa de las colonias ultramarinas, expediciones de conquista y cualquier negocio relativo al plano castrense.

También, siguiendo el método propio del Consejo de Castilla, en el de Indias se estableció una cámara encargada de distribuir de mercedes y de proponer al rey los nombramientos en los oficios seculares y eclesiásticos, a la cual se denominó Cámara de Indias.

## Capítulo 3

*Trata este capítulo del Memorial de lo penoso que es dejar la propia casa y emprender tan largo viaje; con el ánimo sembrado de incertidumbres y la duda de lo que ha de encontrar allá.*

Cierto es que, cuando se es joven, los días son largos y pareciera que el pasado queda muy pronto atrás; sobre todo cuando la infancia ya se siente perdida y envuelta en todos esos recuerdos felices de lo que inevitablemente se abandona.

Mi pobre madre se quedó desolada; pues bien sabía ella que el hijo que va a las Indias se ha de poner en las manos de Dios al tiempo que, con resignación y fortaleza, debe considerarse la mucha distancia y los años que han de pasar hasta volver a verlo. Albergando incluso la dura posibilidad de que sea esta separación la despedida definitiva.

Así dejé yo mi casa con mayor pena que esperanza, pero tardó poco mi alma en darse cuenta de que siempre es mejor apretar el paso y seguir el camino, que echarse a su vera para ver el discurrir de la vida con la indolencia propia de quien no sabe hacerse dueño de su destino. Y con esa resolución que otorga Dios a los que le confían su porvenir, resolví ir a poner mi persona y suerte bajo la obediencia de la Armada Real.

Para cumplir con ese menester, reuní mis escasas pertenencias, caballo, montura, armas y armadura, y dejando la quietud de aquella santa vida familiar —con sus gozos y bretes—, me fue forzoso poner tierra de por medio, por la vía que llaman «de la Plata», que es la natural ruta que une el sur con el norte, senda obligada de pastores y rebaños trashumantes, peregrinos, mercaderes, tropas de soldados y tropillas de aventureros, buscavidas y gentes transeúntes sin hacienda, oficios ni beneficios fijos.

Los cielos estaban azules, los frutales en flor, el tomillo y el cantueso perfumaban el aire, y la calzada me llevaba entre cercas de piedra, huertos y casitas de campesinos, mientras me deleitaba con la portentosa visión a lo lejos de las torres y las murallas elevadas y gallardas de la ciudad sobre su loma.

Discurre tan transitado camino por bellos parajes donde abundan la encina, el alcornoque, el madroño y la jara; vuela sobre el río Guadiana por el viejo puente romano en Mérida; deja hacia oriente la altura imponente del castillo de Alange, encomienda de Santiago, serpentea esquivando los montes y atraviesa dehesas pobladas de arboledas, en cuyos suelos los piaras de negros cerdos hozan hendiendo la tierra con sus agudos hocicos y husmean buscando las bellotas que engordan sus ricas carnes. Luego se endereza el itinerario por los llanos, por tierra de labor, dejando atrás extensos trigales, majuelos y olivares; pasa por bonitas y populosas ciudades: Almendralejo, Villafranca de los Barros, Los Santos de Maimona y Zafra. A los pies de Sierra Morena los bosques se espesan

después, cerro tras cerro, hasta que se divisa la inmensa vega del Guadalquivir.  
¡Qué maravilla!

## Viajar en el siglo XVII

En el siglo XVII eran muy pocos los que viajaban. Apenas existían viajes que se hicieran por puro placer. Los viajeros se movían obligados por las necesidades de su oficio; soldados, comerciantes, funcionarios, diplomáticos, clérigos itinerantes o estudiantes. Los demás eran peregrinos y emigrantes en busca de mejor fortuna en otros países. Pero los que se desplazaban de un lugar a otro eran una minoría en relación con la masa de la población; porque los viajes eran incómodos y estaban llenos de fatigas y riesgos. Los caminos del siglo XVII eran muy duros, y los peligros acechaban al viajero, sobre todo si tenía que cruzar por montañas y valles, por itinerarios solitarios donde se apostaban los bandidos.

Aumentaban, sin duda, aquella general incomodidad los amplios territorios intermedios despoblados y la escasez —y miseria— de las ventas que para su descanso se ofrecían al caminante; la comida era dudosa y los aposentos compartidos y sucios. Los viajeros debían llevar consigo sus propios petates, con sus jergones y mantas.

En aquellos largos y penosos traslados el espacio no se contaba por leguas, sino por jornadas, pues lo que realmente importaba era el tiempo que se invertía. La técnica para vencer el espacio apenas había mejorado desde los tiempos de la más remota antigüedad, cuando el hombre domesticó al caballo. Se puede decir con propiedad que no eran más veloces los correos de Carlos V que los de Alejandro el Magno, aun separando ambos imperios la friolera de dieciocho siglos. Caminando no se recorrían generalmente más de 20 kilómetros; entre 40 y 50 kilómetros era ya una buena jornada cuando se iba en mula o a caballo. Las velocidades máximas estaban en los 134 kilómetros diarios; pero yendo por llano o por la costa y tratándose de un rápido correo del rey montando un veloz corcel.

Las velocidades mayores se conseguían en el mar, con viento favorable; en su histórico primer viaje, Colón consiguió dos días velocidades de más de 350 kilómetros, y en conjunto, una media de 225 kilómetros diarios.

Siempre los largos viajes por tierra obligaban a parada y fonda, pues la noche era peligrosa y completamente oscura, sin posibilidad de alumbrado alguno. Las ventas ofrecían su acomodo en los descampados, a la vera de las calzadas en puntos intermedios entre ciudades. En las poblaciones había mesones y ventas. Ya en 1560, Felipe II había dispuesto previsoramente que contasen con provisiones, que estuviesen habilitados con lechos para el descanso de los viajeros y que tuviesen espacio y alimento para sus bestias.

Desde tiempos antiguos la Vía de la Plata fue una importante ruta de comunicación que vertebró extensos territorios de la península Ibérica. Era conocida como Calzada Romana y el trayecto generalmente tomaba como punto de partida Sevilla, discurría desde el sur, surcaba Mérida, Zamora, Astorga y entraba en Galicia. Si esta gran vía de comunicación favoreció la romanización

peninsular, también fue utilizada en la Edad Media para extender la invasión musulmana hacia el norte y, en sentido inverso, facilitó la Reconquista. Después fue la natural arteria peninsular que unía el norte y el sur; recorrido de mercaderes, soldados, peregrinos, estudiantes, ganados, gobernantes y mensajeros. Asimismo, permitió a los peregrinos jacobeos llegar a Santiago tras enlazar con el Camino Francés, y se convirtió en una cardinal Cañada Real, cuando el Real Consejo de la Mesta aprovechó su trazado para establecer sus vías pecuarias. Durante los siglos XVI y XVII fue frecuentada por vascos, gallegos, asturianos, castellanos, leoneses y extremeños que marchaban hacia los puertos andaluces con destino al nuevo continente en busca de fama y fortuna.



## Capítulo 4

*Donde se cuenta el viaje a la populosa ciudad de Sevilla, que es gloria de las Españas y ornato de Andalucía; puerto principal de donde zarpan los galeones que hacen la carrera dey asueto de marineros, comerciantes y viajeros, antes de emprender el largo viaje que ha de llevarles, allende los mares, a la Nueva España.*

Cualquier cristiano que quiera embarcarse para las Indias ha de saber que el puerto de Sevilla es el de mayor importancia de Occidente, desde que se descubrió el Nuevo Mundo. Ello justificó que el rey nuestro señor estableciese en Sevilla la Casa de la Contratación en el año del Señor de 1503, y que en sus departamentos estén los funcionarios reales que tienen la exclusiva competencia en todos los asuntos de la carrera de Indias.

Esto ha hecho que la natural configuración de los reinos de España tenga ahora en nuestra Castilla puesto su eje; pues pasó en las últimas décadas de estar en el extremo del mundo conocido a ocupar el centro. Y por tanto, el que fuera reino de Sevilla, que abarcara las provincias de Huelva, Cádiz y Sevilla, es decir, la Andalucía y aquella Lusitania que formaba con ella el extremo y fin de toda la tierra, con el descubrimiento de las Indias, es ya como el medio de la cristiandad. Gran merced es esta gracia concedida por el Altísimo a nuestra España en estos tiempos difíciles, en que parece que se ha dado larga licencia a Satanás, por los muchos herejes y turcos, enemigos de la fe y de nuestro señor el rey que hay en el mundo.

Porque es sabido cómo la conquista de los Santos Lugares por los turcos en el año de 1453 obligó a buscar nuevas rutas por la costa occidental del África, evitando el dominio del Imperio Otomano sarraceno, para llegar al lejano Oriente. Fueron navegantes portugueses primero y andaluces después, los que más se interesaron por buscar nuevas rutas en los océanos. Y no faltaron gracias a Dios grandes y nobles hombres que, como el duque de Medina Sidonia o el marqués de Cádiz, se interesaron en esta gran empresa poniendo sus casas y haciendas al servicio de los viajes por mar. Porque bien es cierto que desde antiguo los marinos andaluces ya tenían cierta experiencia en la pesca de altura y, merced a su natural intrepidez, pronto aprendieron que las rutas del Atlántico podían ofrecer rendimientos más preciados que la pesca. De esta manera partieron en busca de la valiosa pimienta, el clavo, la nuez moscada, los esclavos y, ¡la mayor de las riquezas!, el oro y la plata.

Era a primeros de abril cuando llegamos a la hermosa ciudad de Sevilla. La encontramos vaporosamente sumida en los primeros calores del año y la primavera la tenía toda resplandeciente, bajo su inabarcable firmamento surcando por nubes de negras golondrinas y azuladas palomas. Descansaba ya en

el puerto la Flota de Indias, frente al Arenal, con sus palos desnudos recortándose en el cielo azul y puro.

Era una tarde hermosa, de admirable tranquilidad; sin que corriera la más mínima brisa, de manera que parecían petrificados los álamos y las palmeras. A orillas del río Guadalquivir, se alzan las murallas y el alcázar que edificaran los moros siendo señores de España. De aquellos tiempos quedan aún en pie algunos viejos caserones de ladrillo, cuyos tejados de grandes saledizos, sobre entramados de madera y mampuesto, conservan la imagen de las construcciones de los ismaelitas. Pero abundan ya los palacios de buena fábrica, de piedra y granito, que en las fachadas lucen nobles balcones y recias portadas, sobre las cuales se contemplan los escudos de los linajes de glorioso pasado.

Reina sobre los tejados y torres la enhiesta Giralda junto al majestuoso edificio de la catedral, y el alcázar se alza al lado luciendo en las almenas ostentosos estandartes.

En medio de mi asombro, miré hacia los puertos, donde iban y venían barcas y veleros por el Guadalquivir, deslizándose despacio, de orilla a orilla, y en los muelles se precipitaban sobre ellos bandadas de mozelos. En las atarazanas, los galeones abrían sus bodegas a la interminable fila de esclavos que acarreaban la carga y la iban alineando en las explanadas donde los funcionarios de la contratación contaban, tasaban e inspeccionaban antes de dar el permiso para el almacenaje. Husmeando en las inmediaciones se congregaba la mayor concentración de picaros de este mundo.

Como había entrado por la puerta del Arsenal, enseguida fui acosado por una nube de mercachifles que pregonaban sus buhonerías:

—¡Almendras garrapiñadas! ¡Peces fritos! ¡Peces secos! ¡Agua! ¡Agua fría de pozo! ¡Manzanilla de Sanlúcar! ¡Huevos duros! ¡Aceitunas! ¡Matahambre! ¡Chorizo! ¡Vino de La Mancha!...

Y otros que ofrecían:

—¿Fonda, señores? ¡Posada fresca aseada! ¡Buena comida y cama mullida! ¿Mozas? ¿Quieren vuestras mercedes unas mozas de amables carnes? ¿Blancas? ¿Negras? ¿Indias?...

Allí mismo algunos de los soldados empezaron a desparramar la poca plata que llevaban encima, echándose las cuentas de que, a poco que estuviésemos en la Nueva España, les iban a brotar los oros a los mismos pies, como si fueran setas. Más libróme a mí Dios de la tentación de prodigar los dineros, que por la generosa mano de mí glorioso benefactor portaba bien sujetos a las faltriqueras.

Donde está la puerta de *Jerez* pregunté por la dirección que me dio su excelencia me indicaron que bordeara la catedral y siguiera luego por la calle de los Alemanes. Fue entonces cuando di crédito al célebre dicho: « Quien no ha pisado Sevilla no ha visto maravilla » ; pues me admiré de lo mucho y hermoso que puede contemplarse en aquella ciudad que es gloria de las Españas y ornato

de Andalucía. Se hallan al paso grandiosos edificios; como la misma catedral, que dicen es la más grande del orbe, sin contar la de Roma, que no ha de arrogarse el mismo mérito por corresponderle de suyo ser la cabeza de la cristiandad. Están también las lonjas, el hospital de las Cinco Llagas, la iglesia de la Anunciación de Nuestra Señora, la Real Audiencia, la Casa de la Moneda, la Giralda y la Torre del Oro, que mira al río de Sevilla.

Después de espantarme con tanta maravilla, me adentré por un dédalo de callejuelas tortuosas, a las que se asomaban sinuosos ventanales sellados con íntimas celosías y asimismo los menos reservados balcones con bonitas rejas y faroles de forja. Se extendían por todas partes tenderetes que exhibían dulces, cajones con pollos, conejos, cajas con sardinas, frutos del mar, hortalizas, legumbres y magras piezas de carne. Diríase que toda Sevilla es un gran mercado; porque también en los bajos de las viviendas los establecimientos abundan: tiendas de finas lanas, telas, cordelería, cuero repujado, alhajas, sedas y especias; entre las que se abren aquí y allí casonas de comida, tabernas repletas de pellejos de vino, barricas de Jerez y estantes cargados de botellas de vidrio labrado. Por la abundancia y la buena calidad de todo este género, están las calles abarrotadas de gentío y se topa uno con la más variopinta humanidad: ricos, nobles, negociantes, marinos, señores, peones, esclavos, negros, indios... Y mujeres, ¡muchas mujeres!, embozados los rostros con mantillos, velos y encajes de Bruselas, y blondas, y regalados los cuerpos con tafetanes, bordados, damascos y brocados.

Toda Sevilla es en esta dorada era una ciudad floreciente y bulliciosa, donde se respiran los aires de la nueva prosperidad, y en cualquier rincón pueden admirarse con asombro los espléndidos presentes recién llegados del exótico mundo de las Indias; una ciudad que ostenta un no sé qué, entre fortuna y poderío. Por su dilatado emporio se agitan los comerciantes extranjeros: italianos, genoveses, florentinos, portugueses y flamencos, que no paran de arribar en busca de las incontables riquezas del Nuevo Mundo.

Y como un puerto tan célebre y concurrido necesita la habilidad de los constructores de navíos y la experiencia de los mejores navegantes, se trasladan hasta aquí incluso los hombres de la mar que antes miraban al norte, como los de Vascongadas, los gallegos y los asturianos. Y lo mismo pasa con las ferias castellananas, que ya no miran sino a la plata que solo Sevilla puede proporcionarles.

La mayor muestra de esto que le cuento a vuestra excelencia es lo que por aquí tanto se dice: que la otrora orgullosa Medina del Campo se ha convertido en la esclava de Sevilla.

Con tal portento como hay allí, no piense vuestra excelencia reverendísima que me pasó el tiempo que estuve en Sevilla echado a las calles holgando, como muchos otros que, mientras aguardaban a que se compusieran los pertrechos de

los barcos y se librasen las licencias oportunas por las autoridades, mientras iban de aquí para allá, ociosos, gastándose los cuartos, echados en brazos de los vicios.

En vez de eso, hice yo como tenía mandado y aproveché los días instruyéndome cuanto pude en las cosas del Nuevo Mundo, para cuyo menester hice buen uso de las cartas que me dio vuestra excelencia y acudí a la casa profesa de los padres jesuitas a solicitar que se me diera permiso para visitar diariamente la biblioteca, que es con mucho, como bien me anunció Vuestra Reverencia, docto padre y maestro, la más completa y rica en lo que a los negocios de las Indias pueda encontrarse.

Me asistió en esto de la lectura con mucho tino el anciano bibliotecario, el padre Maldonado, que por haber hecho tres veces el viaje a Indias y por ser el encargado de recabar los libros que versan sobre las tierras descubiertas, puso en mis manos *Crónica del Perú*, escrita por Cieza de León, como también la *Milicia y descripción de las Indias*, de Vargas de Machuca. ¡Cuánto detalle! ¡Qué esmeradas pinturas! Especialmente en este último libro hallé muy prácticas explicaciones sobre las semillas y las plantas que se dan en las Indias, así como de la fauna, las fieras, las aves y los pescados de ríos y mares y muchas otras curiosidades.

Pero nada me resultó más útil que los mapas, para hacerme una idea de la vastedad de aquellas tierras, la altura de sus montañas, la hondura de sus valles, el caudal de los ríos, los agrestes bosques y la inmensa largura de sus costas. En verdad se trata de otros nuevos y desconocidos mundos.

Hay en aquella biblioteca de la Compañía dos mapas que son especialmente completos: el *Mapamundi* de Diego Rivera, que es copia de otro mayor y más detallado que solo puede hallarse en la Casa de Contratación, y el de Battista Agnese, muy útil, por incorporar las informaciones recabadas en los descubrimientos y travesías marítimas. Pero con nada me maravillé tanto como con la contemplación de *Las cartas* de Abraham Ortelius, enriquecidas en la misma casa Profesa con muchos datos aportados por los propios padres jesuitas que van y vienen entre las Indias y España.

## Sevilla y la Flota de Indias

El origen de casi todas las exploraciones atlánticas fue el litoral ibérico, entre el cabo de San Vicente en Portugal y la bahía de Cádiz en Castilla; y sus protagonistas fueron desde antiguo los pescadores, marinos y comerciantes de las ciudades y pueblos costeros. Las pequeñas villas y aldeas portuarias asumieron inicialmente este tráfico; pero cuando el volumen y perspectivas del negocio crecieron, iría canalizándose hacia puertos de mayor importancia.

Ya desde el siglo XV fue Sevilla el punto de partida de los grandes viajes oceánicos que permitieron la conquista y colonización de América. Esa centralización obedeció a sólidas razones militares, económicas y políticas. Ciertamente Lisboa era un puerto mejor equipado, más grande y más fácil de defender por su situación en el estuario del Tago; pero Sevilla, inexpugnable por su puerto fluvial interior, pronto sustituyó a los puertos litorales, enclavados en tierras de señorío donde la autoridad real estaba muy limitada desde la Reconquista por la poderosa nobleza local.

En 1503 se fundó la Casa de Contratación y será Sevilla la única ciudad de España donde se permita embarcar para el Nuevo Mundo. Era pues la llave de las Indias: el único puerto autorizado para armar expediciones, y mantuvo el monopolio de todo el comercio con las Indias durante dos siglos. Esto proporcionó a la ciudad inmensas riquezas, que se invirtieron en la construcción de ricos edificios civiles y religiosos, como la catedral, la Casa Lonja de los Mercaderes (hoy Archivo General de Indias), la colegiata de El Salvador, el convento de San Pablo (hoy llamado parroquia de la Magdalena), y palacios señoriales como la Casa de las Dueñas (hoy palacio de los duques de Alba), la Casa de Pilatos (hoy palacio de los duques de Medinaceli) y varios centenares de otros conventos y palacios.

La ciudad creció de forma espectacular. La Casa de Contratación era la oficina suprema donde debían registrarse los nombres de todas las personas y las manufacturas con camino hacia América, y las materias primas y la plata que se traían del Nuevo Mundo. Todos los extranjeros debían estar representados por cónsules en la ciudad andaluza, a la que llegaban constantemente los navíos remontando el Guadalquivir. Afluyeron especuladores de toda Europa al impresionante emporio comercial recién establecido y enseguida proliferaron las industrias marineras. En 1543 se creó en Sevilla el Consulado de Mercaderes, que fue enseguida conocido como la Casa Lonja, como la llamaban en los antiguos documentos sevillanos, o la Bolsa, como la denominaban los viajeros de entonces.

El Consulado asumió parte de la jurisdicción civil sobre sus miembros, que antes ejercía la Casa de Contratación.

A esto siguió un floreciente comercio y la confección de artículos de lujo,

especialmente de sedas, piedras preciosas y alhajas. Su población alcanzó los ciento cincuenta mil habitantes y de esta manera se convirtió en la primera ciudad de España.

A los muelles del Guadalquivir llegaban constantemente centenares de mercaderes, marineros y pueblerinos en busca de su gran oportunidad. Y la Casa de Contratación, en vista de que proliferaba la picaresca, controlaba celosamente todas las expediciones. Los funcionarios de la Corona estaban sobre aviso para evitar fraudes, sobornos y triquiñuelas. Pero, a pesar de su celo, nunca lograron acabar con el contrabando entre Sanlúcar de Barrameda y el puerto de Sevilla. Se ha dicho que hubo momentos en que el tráfico fraudulento fue superior al tráfico oficial.

Había muchos marineros andaluces, llamados « metedores », que, cuando se avistaba la Flota de Indias, se apresuraban mar adentro con sus barcas, para alcanzar a los navíos antes de su llegada al puerto. Así empezaba el contrabando, eludiendo a los funcionarios reales y, consiguientemente, la parte del metal que la Corona, el « quinto real », que se quedaba en concepto de impuesto.

Pero, a Sevilla, además de marineros, mercaderes, funcionarios y aventureros que soñaban con conquistas y hacer fortuna, llegaban muchos clérigos miembros de las órdenes religiosas que iban como misioneros con destino al Nuevo Mundo. Por esta razón se edificaron multitud de casas y conventos para albergar a esta población evangelizados y esta circunstancia configuró también parte de su personalidad a la ciudad.

No obstante, con el aumento progresivo del tonelaje de los buques, a lo largo del siglo XVI, la dejadez de la autoridad sevillana hizo cada vez menos navegable el río, que no se dragó ni canalizó con eficacia. Sevilla necesitó entonces sus antepuertos: Sanlúcar de Barrameda y Cádiz.

## Capítulo 5

*De lo que Castilla y España envían desde el puerto de Sevilla a las Indias para el sostenimiento de las nuevas ciudades que allí se levantan, y de la riqueza que las Indias mandan a Sevilla en la flota; destacándose el oro y la plata.*

En la ciudad de Sevilla se reúne todo lo que debe mandarse a las Indias cada vez que parte la flota. Esas mercancías van variando con los años, pues a medida que se van extendiendo los dominios allá, son diferentes las necesidades en las tierras conquistadas. En los primeros tiempos, lo que más se llevaban eran alimentos, aperos de labranza y manufacturas. Pues faltaban en el Nuevo Mundo productos tan necesarios para el sustento humano como el trigo, las legumbres y el vino. Pero hace ya más de cinco décadas que se plantaron semillas y vides. Tampoco va escaseando ya el aceite, el vinagre y el azúcar. Dicen que la agricultura y la ganadería se van extendiendo con mucho acierto por las regiones fértiles y cada vez se solicitan menos aperos, semillas, plántones y ganados. No obstante siguen reclamando aquellas nuevas ciudades paños, sedas, ropas, vidrios, cuchillería, herramientas, libros y medicinas. De todo esto hay en abundancia en los mercados sevillanos y bulle por eso la ciudad de mercaderes, albóndigas, almacenistas, muleros, carreteros y tratantes.

Por su parte, en Sevilla se ofrecen todos los productos que envían las Indias: tabaco, cacao para hacer chocolate, cochinilla, añil, palo del Brasil, cueros, maderas y especias. Sin que sea menester pregonar el extraordinario valor del oro y la plata, o las piedras preciosas que son las mayores riquezas que aportan aquellas tierras.

En lo que al oro se refiere, debe destacarse que fue el hallazgo de este precioso metal lo que permitió a Hernán Cortés nada menos que lograr los dos mil ducados con que pudo conquistar la Nueva España.

Tan célebre hazaña la narran los ciegos en Sevilla en las plazas y en las puertas de las tabernas de diferentes maneras. Y reuniendo todas las historias se viene a sacar en claro que cuando los españoles fueron huéspedes de los indios, se dieron cuenta de que seguramente escondían grandes tesoros en sus ciudades, porque observaron que el oro y la plata eran muy corrientes en sus adornos de diario. Con la experiencia adquirida, pronto observaron que en una parte de los viejos muros del palacio del rey Moctezuma se veían huellas recientes de argamasa removida y fresca, sospechando al punto que allí se ocultaba una puerta. Y sin el menor temor a ser descubiertos, comenzaron a derribar el muro.

Por su parte, Cortés mandó trasladar el tesoro para valorarlo. Cuentan que los españoles tuvieron que construir ellos mismos las balanzas y pesas, pues los indios no conocían manera alguna de calcular el peso ni sabían decir el valor total. Y así

hallaron que eran unos ciento sesenta y dos mil pesos de oro; una cantidad realmente fabulosa.

Y como Cortés había navegado a Ultramar por encargo de su majestad el rey, pero había equipado los barcos con su patrimonio, contrayendo muchas deudas, dispuso que una quinta parte del tesoro correspondiera al rey de las Españas. Otra quinta parte se la reservó él; una tercera sería para el gobernador Velásquez; otra de las partes hechas, para los caballeros, artilleros, arcabuceros, ballesteros y la guarnición que había dejado en la costa de Veracruz, y una última quinta parte para repartirla entre los soldados, correspondiéndole a cada uno cien pesos de oro.

Y en estos tiempos son precisamente las minas de Nueva España, de Nueva Granada y de Perú, las que proporcionaron las ingentes cantidades cuyas cuantías no se hacen públicas. Pero aquí se saben los nombres de los célebres yacimientos de Zacatecas, Guanajuato, Pachuca, Real del Monte y Sombrerete. Cuentan que en las famosas minas de Porco, lo mismo que otras que hallaron los castellanos en tierras de Perú, están abiertas, y a la vista las vetas de donde se saca el oro y la plata. Pero ninguno de estos nombres es tan repetido como el del Cerro del Potosí, es tan grande su fama que ya se comprende que una cosa es valiosísima cuando ella se pondera diciendo que «vale tanto como un Potosí». Esto ya no sé si será verdad: algunos que han estado allí cuentan que se vienen a sacar cada día «obra de treinta mil pesos» de oro. Y todo esto sin la mención de la plata que también se extrae en enormes cantidades, sin ser marcada ni quintada, y que solía ser toda para los que se ocupan de las minas, sin dar cuenta al rey.

Porque los cargamentos de metales preciosos que llegan a Sevilla deben pertenecer al rey nuestro señor, según lo mandan las leyes dictadas en su tiempo por don Alfonso X y don Alfonso XI; las cuales disponen que todas las minas descubiertas en tierras pertenecientes a la Corona son consideradas como propiedad de esta. Más, con el tiempo, en las dominaciones de las Indias se dispuso otra cosa, por los riesgos y las dificultades inherentes a la explotación de las minas que allí se encuentran. Y la lejanía y otros inconvenientes condujeron al rey a renunciar a sus derechos y a arrendar aquellas, a cambio de una quinta parte de los beneficios.



## El negocio del oro y la plata

Casi desde el principio de la conquista los españoles se encaminaban al Nuevo Mundo buscando sobre todo oro. Aunque en su lugar cada vez más encontrarían plata. Pero el oro es el más buscado de los metales preciosos antillanos, y el que representará la mayor preocupación económica en España hasta 1525. Los minerales de baja ley (cobre, estaño, plomo, etcétera) fueron explotados muy escasamente, aun siendo corrientes, principalmente en los Andes, en territorios de la Audiencia de Charcas, existían yacimientos de estos metales. Además, se descubrió una zona rica en perlas alrededor de la isla Margarita, pero se agotó a mediados del siglo XVI. De hecho resultaba más barato importar los metales de baja ley (por ejemplo el hierro), antes que producirlos en América.

No cabe duda de que el oro y la plata fueron los incentivos principales para la mayoría de los europeos que marcharon al Nuevo Mundo. Y para conseguir las preciadas riquezas los conquistadores no escatimaron esfuerzo alguno. En un primer momento, los españoles se apoderaban sencillamente del metal que los indios utilizaban en forma de joyas. Pero la codicia aumentaba y el deseo de obtener mayor cantidad hizo que se organizaran los llamados placeres, empleando mano de obra indígena, a la que se sometió a duras condiciones de trabajo. El hundimiento de la población antillana está íntimamente relacionado con este tipo de explotaciones. Los primeros conquistadores obtienen el oro en las islas y después en México, en Perú e incluso en Chile, por los mismos procedimientos aplicados originariamente; pero el saqueo o la explotación de placeres empleando mano de obra indígena en condiciones infrahumanas terminó dejando paso a la mina, que exigía mayor inversión de capitales en bienes de equipo y una mejor planificación del trabajo. La mano de obra se obtenía del reparto de indios bajo el sistema de la encomienda o de la mita y de la esclavitud directa en muchos casos.

En virtud de las bulas de donación de Alejandro VI de 1494, los monarcas españoles recibieron del papa el dominio sobre el suelo y el subsuelo de las tierras americanas. Por lo tanto, quienes se dedicaron a la actividad extractiva debían pagar un impuesto a la corona que generalmente fue de un veinte por ciento del producto. Este gravamen fue conocido como el «quinto real». Además, la monarquía se reservó para sí los ingresos y la distribución del mineral de mercurio, base del método de la amalgama, que agilizaba y perfeccionaba la obtención de la plata.

La mayor parte de lo demás se dedicaba para pagar, a precio de oro, las mercancías que importaba de España, que en las primeras fases de los descubrimientos y de la conquista eran prácticamente todas las necesidades más elementales de las colonias, máxime si se tiene en cuenta que los cereales, la vid y el olivo, básicos en la alimentación mediterránea, se aclimataban mal a los

climas tropicales.

Las minas de oro más célebres fueron las de Carabaya, Antioquía, Chocó, Popayán y Zaruma y las de plata de Taxco, Guanajuato, Zacatecas y Potosí. Una verdadera fiebre por la riqueza fácil se apoderó de los europeos, cuyo principal lazo de unión con América será, en adelante, la producción minera y el comercio que se desarrolló en torno a esta. Cartagena de Indias era el punto de embarque para el oro colombiano, mientras que el puerto de Veracruz era el que daba salida a la producción argentífera de Nueva España. La plata peruana y la boliviana se embarcaban en los puertos del El Callao y Arica en la « Armada del Sur », que los transportaba hasta Panamá. Allí era descargada y transportada por tierra hasta el puerto caribeño de Nombre de Dios.

Inicialmente, los comerciantes podían fletar sus barcos cuando lo estimaran oportuno. Pero pronto la proliferación de la piratería obligó a establecer un sistema más complejo. Se hizo necesario equipar navíos fuertemente armados, que patrullaban por las zonas más expuestas a los ataques. Y para financiarlos, se estableció en 1521 un impuesto que debían pagar los comerciantes: la avería.

Todavía a finales del siglo XVI espacios importantes del continente americano seguían fuera del control del hombre blanco. Los descubrimientos en el interior, realizados antes con gran celeridad, comparativamente casi se detuvieron en el siglo XVII. La América española, que era el más extenso de los dominios coloniales que existía en el mundo, asistió entonces a una fase de estabilidad territorial y administrativa.

Si en la historia europea se considera que el siglo XVII es un siglo de depresión, en América corresponde a una época de disminución de los contactos con Europa; América se replegó en sí misma y organizó mecanismos comerciales internos. Comenzó a romperse el monopolio ibérico sobre el continente americano. España controlaba la mayor parte de América del Sur del río Grande. Los portugueses, unidos a la monarquía hispánica hasta 1640, ocupaban ya buena parte de su colonia de Brasil. Llegados tardíamente, los ingleses, franceses y holandeses comenzaron a instalarse en el Caribe y en las costas de América del Norte, aprovechando los espacios vacíos dejados por los españoles.

## Capítulo 6

*De los muchos preparativos y trabajos que han de hacerse para tener a punto los galeones y de la espera que es obligada en los puertos antes de embarcarse para las Indias; del aparejo de los navíos, así como de la relación de pertrechos necesarios a bordo para tan prolongada travesía.*

Avanzaba mayo en Sevilla y las tardes se hicieron oscuras, pesadas, sofocantes; grandes masas de nubes negras pasaban por el cielo y algunos relámpagos lejanos, anchos, cárdenos, iluminaban el horizonte. Olía a aguas fangosas, revueltas, aunque de vez en cuando el viento traía aromas dulces de azahar. También a veces salía la luna llena, rojiza, lanzando sus destellos misteriosos sobre el Guadalquivir y bañando de plateada luz los tejados.

A estas alturas del año, las autoridades designadas para las Indias ya estaban en Sevilla. El nuevo gobernador del Guaira, don Manuel de Frías, había recibido su nombramiento en virtud de la división que nuestro señor el rey había hecho por Real Provisión a finales de diciembre y se hallaba esperando, como tantos otros, embarcarse para ir a tomar posesión de su gobierno, que era el de Asunción del Paraguay, cabeza de la nueva provincia creada en el río de la Plata.

Durante estas esperas, aprendía uno en los puertos muchos nombres de allende los mares: Campeche, Tampico y México; Lima en el Perú, su puerto del Callao, los Andes, Puerto Rico, Chile, la sierra de Caira, Santiago de Xerez, la tierra de Fuego y, sobre todo, el cerro de Potosí, famoso, como ya dije en toda España por el oro y la plata que decían sacarse de allí.

Con tanto preparativo, las últimas semanas de mayo fueron muy ajetreadas. Desde que corrió por el puerto la orden de aparejar las naves, no daban abasto los marineros, con la gran cantidad de pertrechos que tenían que subir a bordo. Primeramente, los maestros mandaron cargar los aparatos de guerra: la artillería, culebrinas, falconetes, bombardas y pasamuras. También los pilotos debían cargar los instrumentos náuticos: carta de marear, cuadrantes, compases, astrolabios y relojes de arena. Se dejaban para el final la pólvora y municiones, no fuera a declararse un incendio y saltase todo por los aires.

Pero lo último que se embarcaba, no bien se sabía inminente la partida, eran los alimentos: galletas, tasajos, arroz, legumbres secas, bizcochos, aceitunas, castañas pilongas. Los barcos no son frescos y todo se pone pronto añejo y enmohecido. Por eso, lo principal —que es el agua— se guarda en barriles, toneles y odres, en lo más profundo de las bodegas; lo mismo que el vino, en cantidad abundante.

Cuando los pajes y grumetes hubieron distribuido bien todo esto en los barcos, el espacio restante se dejó para los equipajes de los viajeros, reservando los mejores sitios para aquellos que más hubieran pagado por derechos de carga.

Entonces dio comienzo un pintoresco ajetreo, cuando los cientos de cargadores, lacayos y esclavos se organizaron en interminables filas llevando a bordo los fardos, sacos, baúles y cajas. En todo esto, llama la atención más que nada observar cómo acomodan los animales vivos: jaulones con gallinas, palomas, cerdos, ovejas, cabras, conejos... y lo más curioso de todo es el ingenio que requiere colocar las grandes bestias como caballos, asnos, mulas y bueyes; que son colgados por la panza con cinchos y fajas que prenden de los techos, para evitar que con el vaivén del viaje se lastimen las patas. Los caballos sobre todo son peligrosos, pues su natural temperamento les puede llevar a encabritarse y no solo hacerse daño ellos, sino causar grandes desperfectos en el resto de la carga.

Mientras se hacían todos estos trabajos, en el Arenal se concentraban decenas de carpinteros que se afanaban terminando de componer los inmensos costillares de los galeones, claveteando, aserrando y distribuyendo pez a mansalva, sin que los atentos supervisores les perdieran de vista un momento.

Aquella tarde, al caer el sol, después de un día ardoroso, sofocante, el puerto se veía lleno de animación. Bandadas de chiquillos correteaban y jugaban como gorriones revoloteando y las lanchas cruzaban desde Triana con aguadores y mercachifles. En las tabernas los marineros hablaban a gritos, discutían, opinaban nerviosos, o se agrupaban en torno a los expertos pilotos para escuchar relatos de viajes y sabias explicaciones sobre los temporales, las corrientes y los vientos.

Por todas partes se veían mesas abarrotadas de papeles, donde los escribientes y contables, muy serios, hacían anotaciones, echaban números y componían las listas y relaciones de personas y pertrechos. Ya se palpaba en el ambiente que la orden de partida de la flota llegaría de un momento a otro.

Atardecido, con el cielo enrojecido, los palos y las vergas de los navíos parecían un bosque que nacía en los muelles. Los galeones reposaban en una calma expectante, mientras a sus espaldas la ciudad refulgía como oscura, y saltaban destellos de las vidrieras y de los azulejos bañados por la luz de color violeta.

Era 15 de junio cuando al fin estuvo todo listo: la carga bien asegurada y las provisiones reunidas. Entonces se hizo el reparto de los lugares que correspondían a los pasajeros a bordo de los barcos. Conforme los sobrecargos designaban a cada viajero y le indicaban su sitio, se iban formando peleas y trifulcas, pues muchos de ellos no estaban conformes y se consideraban agraviados en el trato. Entonces tenía que intervenir la autoridad del puerto para poner orden y velar por que se hiciera justicia conforme a los precios de los pasajes. Pero difícilmente podía evitarse que se dieran engaños, ya que eran muchos los vivanderos y granujas que se empleaban a conciencia en el arte de la charlatanería para sacar cualquier beneficio de aquel maremagno. Así, si primeramente te habían hecho creer que irías bien resguardado y bajo techo, luego resultaba que te correspondía un pobre toldo en la cubierta. Y de esta manera renegociaban una y

otra vez los pasajes, a medida que se avecinaba la partida y a los viajeros empezaban a temblarles las carnes pensando en la incomodidad y el peligro de la travesía.

## El galeón

Aunque se llamara inicialmente con este nombre a los pequeños barcos, a remo y vela, que escoltaban las escuadras, el galeón era esencialmente un navío de alto bordo que a partir del siglo XVI se convirtió en la embarcación por excelencia en los viajes a las Indias. Era un navío más fino y más rápido que la nao, y normalmente poseía dos cubiertas. Hasta el siglo XVII, la palabra « galeón» designó al buque de guerra y fueron los galeones los que trajeron a España los metales preciosos del Nuevo Mundo.

El avance que supuso en la navegación tiene su propia génesis. Sería a partir de 1453, con la caída de Constantinopla en poder de los turcos, cuando el Islam quedaría dueño de las rutas de Oriente, por donde transcurría el tráfico de especias y metales preciosos que llegaban de la India. A los marinos de Occidente no les queda más remedio que buscar nuevas rutas para alcanzar el extremo Oriente y las especias.

Entonces, los marinos portugueses y españoles se lanzaron en pleno siglo XV a los océanos por singladuras desconocidas hasta entonces. Pero esto solo sería gracias a los avances técnicos en la construcción de navíos y a los progresos en la navegación.

Los portugueses, inspirados por Enrique el Navegante, buscaban llegar a la India bordeando África. En 1445 rebasaron Cabo Verde; en 1487, Bartolomeu Días dobló el cabo de las Tormentas o cabo de Buena Esperanza y, en 1498, Vasco de Gama alcanzó la costa india de Calicut.

Por su parte, los españoles pusieron rumbo al otro lado del Atlántico. En 1492, Cristóbal Colón partió de Palos de la Frontera con tres carabelas y navegó hasta Canarias, antes de internarse en alta mar; así llegó a la zona oriental de las Antillas, de las que tomó posesión en nombre de los reyes de España y regresó a dar cuenta de sus descubrimientos.

Fue entonces cuando los monarcas españoles obtuvieron del papa Alejandro VI la división del mar en dos zonas: a 100 leguas al oeste de las islas Azores y de Cabo Verde se extendía el dominio español, y al este el portugués. Esta división fue modificada por el tratado de Tordesillas en 1494, desplazándose la línea entre los dominios de España y Portugal a 379 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde.

En 1510 Alfonso de Albuquerque se apoderó de Goa y en 1511 ganó las Malucas para los portugueses. Con sus nuevos señoríos en El Cabo, Madagascar, Siam, las Célebes y Japón, se aseguraron el monopolio del comercio de especias. En la misma época, Magallanes, en 1520, rodeó América del Sur y alcanzó las Filipinas en 1521, poniéndoles este nombre en honor del rey de España, Felipe II, que quedaba como dueño de estos vastos dominios. Mientras tanto, Hernán Cortés conquistaba México en 1519, Francisco Pizarro el Perú en 1531 y Diego de

Almagro iniciaba la conquista de Chile en 1535. Fue necesario esperar más de veinte años para que se organizaran los nuevos circuitos comerciales. Pero la llegada a Lisboa y Sevilla del oro y las especias supone el desplazamiento del comercio del Mediterráneo al Atlántico, iniciándose una nueva era en la historia económica de Occidente.

## Capítulo 7

*Trata de los navíos que componen la Flota de Indias; los cuales son unos de guerra y otros mercantes; y de las leyes de la Casa de Contratación sobre el tonaje, las armas y las mercancías.*

Atendiendo a lo que vuestra excelencia me pidió antes de partir en mi viaje a las Indias Occidentales, puse mucha atención en los navíos que componen la flota. Mientras estuve en el puerto de Sevilla, hice mis averiguaciones y me informé acerca de los barcos.

Antes que nada, se hace necesario diferenciar entre las diversas clases de buques, pues los hay de guerra unos y mercantes otros. Los primeros componen la llamada Armada de Guardia y el más importante de ellos es la *Capitana*, donde va el oficial que gobierna toda esta flota, y la *Almiranta*, donde se embarca el almirante. Cada uno de estos barcos de guerra debe llevar a bordo una tripulación de cien marineros y otros tantos mosquetes. Y mandan las leyes que ambas naves tengan un porte de al menos trescientas toneladas, porque van armadas con ocho cañones de bronce, cuatro de hierro y veinticuatro piezas menores.

En todos los navíos de guerra va al frente de la tripulación un capitán de la mar, que se ocupa de mandar sobre las cosas de la navegación y responde del estado del navío, y otro se ocupa de mandar a la soldadesca de guerra, respondiendo ante el almirante de los hombres a su cargo, armamentos e infantería. Los buques de guerra tienen prohibido llevar mercancías; para que no les impida maniobrar con rapidez frente al enemigo el peso excesivo de las bodegas. Pero en casos de necesidad, como cuando se hallan en la singladura cargamentos de navíos perdidos, se les permite llevar carga.

También mandan las leyes que los buques mercantes sean nuevos; es decir, con menos de dos años desde que fueron botados y con más de 300 toneladas de arqueo. Y cada mercante debe llevar dos piezas de artillería de bronce que se devuelve al regreso. Pero estas disposiciones casi nunca se cumplen, porque en el tornaviaje los navíos deben subir por el río Guadalquivir hasta Sevilla, remontando la barra de Sanlúcar de Barrameda, y esto les obliga a los maestros a limitar el tonelaje. Y tampoco es fácil conseguir buques nuevos y es frecuente aprovechar los viejos un par de viajes más, al cabo de los cuales son desguazados en los puertos de las Indias.

Estos buques que hacen la carrera de Indias se construyen unos en el norte de España y otros en los astilleros que se van estableciendo en La Española, Portobelo o Veracruz.

Pero las armas que llevan a bordo son hechas en las reales fábricas de armamento de la Cavada, allá en las montañas de Burgos. Y ha de hacerse



constar que es el cañón de a 36 libras el arma básica de cualquier barco de guerra de la armada de Indias. Aunque los hay de diferentes calibres que van desde los de 8 libras los más pequeños, hasta esas 36 libras de los más grandes.

Es lo primero que aprendí nada más subir al barco. Se carga por la boca el cañón y, en caso de tener que disparar, se aplica fuego mediante una mecha. Una bala de cañón de 36 libras (más o menos una arroba de peso, para hacernos comprender) puede abrir un boquete en los macizos costados de los navíos que pueden llegar a tener hasta media vara de grosor. En España se fabrican excelentes piezas en la Real Fábrica de Cañones de La Cavada, y se dice con orgullo que son las mejores del mundo; envidia de la armada inglesa.

Para el manejo de estos cañones, pueden ser servidos desde solo seis hombres en los cañones de a 8 libras, hasta doce o catorce artilleros en las piezas de calibres más altos.

Aunque debe tenerse en cuenta que de todos los hombres que sirven en el barco para cada cañón varios están destinados a otros menesteres en combate. Hay gente de esta que también se emplea en caso de abordaje, contra los incendios que puedan originarse; para halar, bracear y demás maniobras de los marineros; para retirar a los heridos o a los muertos, o auxiliar a la tripulación según las necesidades. Por lo tanto, de esos catorce hombres que manejan un solo cañón de a 36 van disminuyendo por diferentes causas a lo largo de un combate, con lo que esto conlleva para el disparo y manejo de la pieza. De ahí que los navíos vayan con muchísima más tripulación en tiempo de guerra que cuando se navega en tiempo de paz.

## La Flota de Indias a principios del siglo XVII

Las remesas de plata empezaron a decrecer a comienzos del siglo XVII. Las causas que motivaron esta disminución constituyen uno de los temas más polémicos de la historia de América y no se pueden reflejar aquí, dada su complejidad. Pero es indudable que las flotas traían a la metrópolis cada vez menos plata. Los monopolistas sevillanos empezaron a distanciarse cada vez más las flotas y a restringir sus arcos, para evitar el contrabando que había empezado a operar bajo la tutela inglesa, francesa y holandesa durante la segunda mitad del siglo XVI. Estas medidas no sirvieron de nada, pues mientras más distanciaban las flotas más dejaban el terreno abonado al contrabando.

El sistema era cada vez más lento. En el siglo XVII la mercancía procedente del Pacífico tardaba un año en llegar a España. Este distanciamiento produjo en la América española un proceso de descentralización práctica y de cierta autonomía administrativa. La autoridad del Consejo de Indias sobre los virreinos y las audiencias se reblandecía un tanto y las ordenanzas de la corona tardaban en llevarse a la práctica en las colonias. Aunque de España llegaban abundantes disposiciones inspiradas por altos principios cristianos e ideales humanitarios —el propio Bartolomé de las Casas intervino en su redacción— resultaba muy complicado aplicarlas en Indias si eran contrarias a los intereses de los pobladores españoles. Aunque en teoría todos los funcionarios reales debían ser personas íntegras, no sobornables ni manejables por intereses locales, nunca se logró el ideal. Los criollos propietarios buscaban en ellos su rentabilidad, lo que les llevó a intervenir en negocios ilícitos o poco claros, como el « sistema de repartimientos forzosos » de mercancías a los indios.

Paulatinamente se fue imponiendo la necesidad de agrupar los navíos que hacían la *carrera de Indias* para proteger mejor el tráfico. En 1543 se estableció un sistema de flota única, provista de escolta militar, que se hizo más complejo con las ordenanzas de 1564. En efecto, a partir de esa fecha el tráfico con América se canalizó únicamente a través de dos flotas; una, la de Nueva España, salía de Sevilla por los meses de abril o mayo; la otra, la de Tierra Firme, iniciaba el viaje en el mes de agosto. Ambas seguían prácticamente la misma ruta, con escala en las Canarias, hasta las pequeñas Antillas. A partir de aquí, el rumbo se bifurcaba, dirigiéndose la Flota de Nueva España hacia Veracruz por Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba y la de Tierra Firme a Nombre de Dios por la costa colombiana. En el viaje de regreso las dos flotas debían confluir cada primavera en La Habana para continuar juntas la travesía hacia España. Fuera de los convoyes solo se permitía la navegación de *avisos* o barcos correo, aunque también estos recibieran alguna carga. El sistema era rígido, lento y costoso. Tampoco protegía contra el contrabando, pero venía impuesto tanto por la necesidad de asegurar el monopolio sevillano y proteger la navegación, como

por la falta de pilotos expertos.

La Flota de Indias se complementaba con los llamados « navíos de aviso» , que eran las naves ligeras, de menos de 60 toneladas, que se encargaban de llevar a los puertos la noticia de que la flota se aproximaba, para que les diera tiempo suficiente a las autoridades y a los negociantes para hacer los preparativos que requirieran las licencias, los trámites del puerto y las negociaciones. No se les permitía a estos navíos ligeros portar pasajeros ni mercancías. Pero tampoco esto se cumplía y todos a bordo, incluso sus criados, llevaban armas, munición y cualquier cosa que se pudiera vender en tierra.

No obstante, todos los barcos de la flota eran revisados minuciosamente por los inspectores de la Casa de Contratación, que debían dar su visto bueno y ordenar lo que estimaran oportuno antes de la partida.

## Capítulo 8

*Cuenta las atribuciones que tienen en las cosas de Indias el Consejo y la Casa de Contratación de Sevilla; y el anuncio que se hicieron estas instituciones de la esperada orden de partir las naves al fin; de la emoción y los temores que prenden en los que se hacen a la mar por primera vez en sus vidas y de la última noche en el puerto de Sevilla.*

El 16 de junio por la mañana empezó a correr el rumor de que se iba a partir al día siguiente de madrugada. Pero pocos hicieron caso de esta noticia, pues también se dijo que este año habría mayores retrasos a causa de las nuevas disposiciones y la reordenación de la provincia del Guairá en el Río de la Plata. Aunque raramente salía la Flota de Indias en la fecha estipulada, parecía que la demora estaba siendo algo injustificada esta vez, puesto que los registros y el cobro de los impuestos ya estaban completados. ¿Qué faltaba pues? Unos decían una cosa y otros la contraria. Nadie lo sabía a ciencia cierta. Era el Consejo de Indias quien decidía y aún no había respondido.

Porque manda nuestro señor el rey que todos los oficios de las Indias, así de gobierno, como de justicia y hacienda y otros cualesquiera de paz y de guerra, en mar, y en tierra, perpetuos o temporales, son a provisión de dicho Consejo, que es quien dispone en nombre del mismo rey.

Estas agencias tienen pues la administración de todos los asuntos civiles, militares, eclesiásticos y mercantiles de las Indias. Está conformado por un gran canciller o presidente, un teniente del gran canciller, ocho consejeros letrados, un fiscal, dos secretarios, tres relatores, un escribano de Cámara de Justicia, un tasador de Procesos y un abogado procurador de Pobres. Al Consejo de Indias le correspondía todo lo relacionado al gobierno y administración, ejerciendo funciones legislativas, financieras, judiciales y de coordinación eclesiástica. En el año del Señor de 1600 se instituyó una Junta de Guerra de Indias, encargada de los asuntos militares y navales, la cual está integrada por miembros del Consejo de Indias y del Consejo de Guerra de Castilla.

Aunque es necesario saber que, por otra parte, tiene también sus funciones la Casa de Contratación de Sevilla, que se encarga de la organización del tráfico comercial entre España y las Indias. Asimismo le corresponde ilustrar al personal que ha de viajar allá, en los estudios y mapas requeridos para comprender aquellas tierras y guiarse en ellas.

Para estos menesteres, la Casa de Contratación está compuesta por un importante número de funcionarios, que tienen amplias atribuciones: el control de todo el tráfico comercial de flotas y galeones entre España y las Indias; el registro de todos los que van allá, evitando el paso de aquellos que no son cristianos; ejercer la jurisdicción civil y criminal durante la travesía de las naves

y juzgar mediante su tribunal en los asuntos criminales y los pleitos que se susciten en las cosas de Indias.

Yo había sido ya acomodado a bordo de la *Santa Marta*, el navío de permisión que me correspondía según la carta que me dio el señor gobernador en Badajoz, y llevaba ya más de una semana de simple espera, sin nada mejor que hacer en Sevilla que deambular por el puerto y escuchar lo que opinaban unos y otros, mientras crecían la impaciencia y la indignación.

Ese mismo día 16, a última hora de la tarde, cuando los faroles de los barcos comenzaban a encenderse y las tripulaciones se disponían a distribuirse por las tabernas, la noticia corrió de repente como una sacudida.

Un clamoroso rumor primero y un vocerío después invadieron el arenal. Todo el mundo corrió hacia los muelles al saberse que la flota partiría de madrugada, según acababa de anunciar el almirante desde el puente de mando de la *Capitana*.

Cuando la orden fue dada en firme y conocida en todo el puerto, se reunió la marinería y pronto empezaron a subir las tripulaciones para ultimar los preparativos. Los contramaestres gritaban sus órdenes mientras los capitanes se reunían con los oficiales. Los escribanos, veedores, toneleros, cirujanos, pilotos, marineros y grumetes corrían por las cubiertas, azorados, cada uno a su oficio. Aunque caía la noche, los marineros subían a los palos y trepaban revisando las cuerdas, las poleas y las velas enrolladas para que todo estuviese a punto en unas horas.

Resultaba emocionante ver el puerto de Sevilla con tal cantidad de luces encendidas en los barcos y en los muelles, y ese bullicio rudo de la gente de la mar, mientras los pasajeros, muy nerviosos, se apresuraban a subir por las pasarelas para ocupar sus sitios.

Allí mismo, al pie de los navíos, se abrazaban y se despedían de sus familiares, entre lágrimas y sollozos, sabedores muchos de ellos de que ya no habrían de verse más en esta vida.

Era noche cerrada y nadie dormía a causa de la emoción, esperando el aviso que pondría a los barcos rumbo a la mar con la primera luz del alba. Todo el arenal era una fiesta, y el jolgorio y las voces que venían de las tabernas y los garitos eran un escándalo. Se escuchaban las vihuelas, el zapateo, las palmas y los cantos en todos los rincones. Los marineros y muchos de los viajeros no estaban dispuestos a perdonar su última juerga en tierra firme.

Muy tarde remitió el ruido de la diversión y persistió solo el vocerío aislado de los borrachos. Después reinó el silencio. Y era como si Sevilla empezase a sentirse más sola y más triste, sin los cientos de marineros y pasajeros que habían pululado durante semanas por sus calles. También se irían muchos de los negociantes, finalizados sus negocios. Sumida en el calor del verano, la maravillosa ciudad seguiría a orillas del Guadalquivir, como asomada

impaciente, esperando a la próxima flota, como cada año.

Tendido en mi camastro, en la cubierta, contemplaba yo las estrellas muy despierto, y trataba de imaginarme cómo serían aquellas lejanas tierras de allende los mares.

## **La Casa de Contratación y el Consejo de Indias**

En 1503, los Reyes Católicos crearon en Sevilla la Casa de Contratación, organismo encargado del comercio con las Indias, de la organización de las flotas, del reclutamiento de colonos, de los procesos y de todo lo referente a los territorios de ultramar. La Casa de Contratación, que contaba además con una escuela naval y con un centro de estudios geográficos, gozó de una gran autonomía hasta 1511. En esta fecha se fundó una Junta de Indias, importante consejera del monarca en lo concerniente al gobierno y a la administración de las Indias; totalmente estructurada en 1524, tomó el nombre de Consejo Real Supremo de Indias y sustituyó a la Casa de Contratación, que se disolvió en 1790.

El Consejo de Indias disponía de muy amplias atribuciones: nombramiento de los altos funcionarios de la administración india y de los principales preladados, preparación de las flotas y de las expediciones, organización de las finanzas coloniales y derecho de inspección respecto al trato dispensado a los indios. Carecía de una sede fija, ya que acompañaba al rey en todos sus desplazamientos.

## Capítulo 9

*Hace relación del primer tramo de la singladura por el que llaman mar de las Yeguas, y de lo que pasa a bordo en esos primeros días en que sobrevienen los mareos, mas no falta todavía ni el buen alimento ni el contento, por lo que se hace uno a la idea de que la cosa no ha de ser tan mala como se temía.*

No sé en qué momento me quedé dormido, pero recuerdo haber sido despertado por alguien que se removió a mi lado. Entonces una voz gritó en la madrugada:

—¡La flota leva anclas!

Las velas empezaron a caer desde los palos y las maderas crujieron, un estrépito de pisadas recorrió la cubierta. El maestre del barco daba las órdenes y los remos se levantaron. Pajes y grumetes igual trepaban por las cuerdas que recogían los cabos.

—¡Alzad aquel briol! —Se oía gritar en el puente—. ¡Izad el trinquete!

Sevilla se quedaba atrás mientras amanecía. Río abajo, la Flota de Indias abandonaba el puerto. Hacía un tiempo bochornoso; el cielo estaba blanquecino y las aguas azul grisáceas. El polvoriento arenal se hacía pequeño, abarrotado de carros, fardos y baúles, un reguero de gente corría por la margen del Guadalquivir despidiendo a los barcos.

Muchos veteranos marineros dicen que, siendo Sevilla grande y muy señora ciudad, los únicos inconvenientes que presenta en esto de ser cabeza en la carrera de Indias es su puerto, por el sinuoso discurrir del río Guadalquivir, atravesando marismas poco profundas, que no permiten buques de gran tonelaje, siendo los mayores de 400 toneladas. Y la barra de arena de Sanlúcar, que obliga a los navíos a maniobrar con mucho cuidado y no demasiado peso; pues más de uno ha naufragado en dichas aguas tan someras donde los más expertos pilotos no pueden nunca confiarse.

Por este motivo, es obligado que en el río Guadalquivir naveguen otras naves necesarias para su servicio; las más ligeras galeras, las barcas, saetías y fustas que surcan con habilidad el río entre Sevilla y Sanlúcar o entre barco y barco fondeado. Estas embarcaciones menores sirven para proteger y ayudar a los pesados galeones y sortear los pasos difíciles. Con todo, los maestros ponen el mayor cuidado al pasar por algunos tramos del cauce; sobre todo, en los Pilares, en Albayla, antes de Coria del Río y en el transcurso de lo que llaman el Naranjal, sobre la barra sanluqueña.

Se hizo la escala en Sanlúcar, como estaba mandado. Hay allí muy buen mercado, donde hacerse con las mejores salazones, aceitunas, escabeches, encurtidos, castañas, garbanzos tostados y galletas. También hay muy buen vino, vinagre, arrope y medicinas. Se hizo la aguada y al día siguiente los galeones



zarparon hacia mar abierto con viento muy favorable. Al abandonar el litoral peninsular y adentrarse en el océano, las aguas se tiñeron de intenso azul y las velas brillaron como mágicas alas en la anchura.

Navegaba en cabeza la *Capitana*, con el estandarte bien alto, izado en el palo mayor; la seguían los mercantes y los navíos de permisión. Cerrando la formación, con sus insignias reales y militares luciendo en el mástil de popa, iba la *Almiranta*. El resto de los buques de guerra custodiaban los mercantes a barlovento, para aproximarse y salvar la carga en el caso de que hubiera un ataque de corsarios.

A pesar del viento a favor, navegaba la flota muy lenta, pues iban las bodegas repletas y los cascos hundidos.

Transcurre esta primera parte de la singladura por el llamado Mar de las Yeguas, que se extiende entre la península y el archipiélago de las Canarias. Según decían, la distancia se cubre en diez o doce días, más un barco ligero puede hacerla en solitario en menos de una semana si las condiciones son buenas. Pero en el viaje de la Flota de Indias uno debe armarse de paciencia; pues los navíos más pesados imponen su lentitud a los demás. Añádase a esto el hecho de que, dada la enorme longitud de la travesía, debe llevarse mucha comida y bebida a bordo, no solo para los pasajeros y tripulaciones, sino también para la gran cantidad de animales que se transportan.

La cocina a bordo se avía en una plancha de hierro basto, sobre la que se extiende una capa de arena. Se enciende con mucha precaución un fuego de leña y carbones que sirve para hervir la olla del rancho. Pero no puede hacerse a diario el guiso, pues se está en esto a merced del viento, como en tantos otros menesteres. De manera que solamente se come caliente en el barco cuando hace buen tiempo. Pues si llueve, tampoco es posible guisar y se echa mano de lo frío.

Estos primeros días de navegación se hacen duros. A los temores inherentes a la falta de costumbre de ir en barco y a la visión inquietante del océano infinito, se suman los mareos que hacen vomitar constantemente a los que se hacen a la mar por primera vez.

No me libré yo de estos males, a pesar de ir en buen acomodo y de agradecer el tener un lugar donde padecer bajo techo, separado del ajeteo de los marineros y de los bártulos que se amontonaban por todas partes.

Pasadas tres jornadas completas, empecé a mejorar de los mareos, pero me sobrevino entonces una suerte de debilidad de miembros que me obligaba a estar echado la mayor parte del día.

A bordo transcurren las horas sin más distracción que la lectura o los oficios religiosos. Aunque durante los primeros días la misma rutina de la vida de los marineros resulta un curioso espectáculo; entretiene mucho verlos cuidar el barco como se cuida de una casa. Izan las velas o las reparan cuando se hacen

rotos, trepan ágilmente a los palos, arreglan, trenzan, recogen y atan cabos con gran habilidad, remiendan redes, friegan las cubiertas, reparten pez y revisan los aparejos. Es menester tener siempre húmeda la cubierta para que no se agriete, así como achicar frecuentemente en la sentina. Los toneleros han de mantener los barriles bajo continua vigilancia, porque las duelas de tabla se van desajustando a causa del continuo vaivén del navío.

Es también obligación de los marineros echar el escandallo al fondo, que es una soga plumada de más de cuarenta brazas de longitud con la que se calcula la profundidad de las aguas.

Para desempeñar con orden toda esta actividad, se dispone un sistema de turnos de cuatro horas, que se va sucediendo con gran disciplina y que tanto los oficiales como los marineros y grumetes respetan a la perfección, pues son muy duros los castigos para quien incumple las normas, cualquiera que sea su cargo a bordo.

No obstante, de vez en cuando se organizan sonoras peleas en las que se profieren los más feroces insultos y amenazas, y alguna que otra escandalosa blasfemia. Mas pude comprobar cómo se aplica la justicia de forma severa por los capitanes: restricción en la ración de comida, trabajos extras e incluso azotes que se propinan en público implacablemente.

El alimento lo empiezan a preparar los cocineros a primera Hora de la mañana y se reparte dos veces al día. Su composición no es demasiado mala en la primera etapa del viaje: aún se conservan bien las carnes, chacinas, verduras y frutas que se adquirieron en tierra y no falta el vino. Los pajes recorren la cubierta distribuyendo las raciones que corresponden a cada uno según el precio de su pasaje.

Pero, siendo llevadera esta colación, los más veteranos, al ver a la gente contenta, ya se encargaban de advertir de lo que nos aguardaba más adelante, a medida que avanzaran las semanas: tasajos rancios, galleta enmohecida y poco más; para beber, agua maloliente.

Sin mayor entretenimiento, como digo, que estos afanes diarios y las lecturas que llevaba en mi equipaje, las horas empezaron a resultar interminables, contadas una a una por el grumete encargado de dar la vuelta al reloj de arena del puente cada vez que se vaciaba una de sus burbujas de cristal, añadiendo la cantinela correspondiente con sonora voz:

*Bendita sea la luz y la Santa Veracruz y el Señor de la Verdad y la Sarta Trinidad. Bendita sea la fe, y el Señor que nos la manda. Bendita la hora prima y el Señor que nos redima.*

Luego se iniciaba un paternóster, un avemaría y un gloria que todos rezábamos fervorosamente, rogando a Dios que velara guardándonos de los

peligros de la mar. Enternecía ver a la ruda tripulación interrumpir sus faenas y entonar esta plegaria:

*Dios nos dé buen viaje, buen pasaje tenga la nao, el señor capitán y maestre y vuestras mercedes también, señores de popa y proa, señor timonel y marineros.*

*Y buena compañía a todos.*

*Amén.*

Es importante hacer mención de las guardias que hace la gente de la mar a bordo. Principalmente son dos: a la primera se la llama de estribor, y la hacen los brigadas de número impar; y la segunda, o de babor, está hecha por el resto de número par. Siempre que se puede, los oficiales de guerra, pilotos y contra maestres están a cuatro guardias. Y solo quedan exentos de este servicio los pañoleros, bodegueros y rancheros.

La finalidad de este orden es que cada brigada de marinería cumpla con la maniobra correspondiente de los diferentes palos de la arboladura. Y es de destacar que siempre se procura destinar los mejores hombres al bauprés y al trinquete, pues con ellos se hace la importante faena de zarpar o fondear las anclas. Para la maniobra, cada marinero conoce de antemano con precisión el sitio que debe ocupar en las vergas; ya sea para tomar rizos, aferrar los cabos, largarlos al marear o para que se oree el velamen y no se pudra. Corresponden los oficios de gavieros y juaneteros a los marinos de menor estatura, los más ligeros y decididos, a los que se asignan a las vergas más altas, pues han de trepar por las cuerdas. Como término medio, se destinan veinticinco hombres al trinquete, veintisiete al palo mayor y quince al de mesana, todos trabajan al mando de un contra maestre experimentado. En cambio, para las maniobras del castillo de proa se eligen los marineros más fuertes y mejores de cada guardia.

El maestre o el oficial de guardia dirigen las maniobras sobre el alcázar, y el segundo de a bordo va a proa para repetir las órdenes y disponer su cumplimiento. El capitán es asistido por el primer contra maestre, que debe permanecer a su lado en todo momento y circunstancia.

En previsión de cualquier avería, los carpinteros y calafates se distribuyen con sus herramientas al pie o inmediaciones de cada palo para acudir rápidamente y arreglar la avería sin demora. Bajo cubierta permanecen atentos el cirujano, el sangrador, el capellán y los despenseros para ejercer sus obligaciones propias en caso necesario.

La tropa embarcada se divide en dos fracciones, compuestas por igual número de oficiales, sargentos y cabos, y repartidos por mitad los bombarderos, artilleros y tambores. La primera sección es numerada con los números impares y compone la guardia de estribor; y la segunda, con los pares, forma la de babor.

Los soldados son asignados a los puestos de cada pieza de artillería unos y a la fusilería de cubierta o pasamanos otros, el resto se ocupa de los paños de pólvora y guardan las escotillas. Durante las maniobras generales la tropa ayudaba en las faenas sobre cubierta, sobre todo en las barras del cabestrante, para el braceo de vergas, escotas y escotines; y en caso de necesidad incluso se aplican a la bomba de achique.

En el castillo de proa se sitúan los vigías y cofas de los palos trinquete y mayor, dotados de catalejos. Cuando existían dudas sobre el tipo o nacionalidad de los buques avistados, subían a las cofas incluso los oficiales de guerra más experimentados. Con niebla se refuerza el número de serviolas, distribuyéndolos por los pasillos, amuras y aletas de cada banda del navío. Durante toda la noche, ya sea en puerto o en la mar, un grumete grita «el alerta» desde el alcázar al castillo de media en media hora, para mantener atenta la guardia.

Durante las maniobras, reina un gran silencio y el orden se cuida al máximo para obtener un buen provecho de las consignas. Por eso, se prohíben terminantemente los cantos y las conversaciones.

Por la noche está mandado dejar prestos los cañones de la batería alta. Desde la puesta del sol se cierran las seis escotillas de la santabárbara, la despensa, la escotilla mayor, la de proa y la del pañol del contra maestre. Todas las llaves de a bordo quedan en poder de tres oficiales que son los únicos responsables en caso de combate, tempestad u otra apremiante necesidad.

## El viaje a las Indias

El Consejo de Indias era quien decidía cuando debía salir la flota, después de consultar con la Casa de Contratación. Pero, naturalmente, raramente salía en la fecha estipulada. Los comerciantes querían ganar más dinero con sus mercancías y aconsejaban los retrasos para tener mal abastecidos los mercados americanos y subir con ello los precios. El problema se fue agrandando a lo largo de los años y en el siglo XVII los retrasos eran muy grandes.

Marineros y viajeros se iban concentrando en Sevilla durante semanas y a veces tenían que permanecer meses esperando a que se diera la orden de partida. Mientras tanto, se extendían los documentos oportunos y la Casa de Contratación se encargaba de registrar cuanto subía a bordo. También se llevaba un registro de los pasajeros: nombre, nacimiento, motivo del viaje, cargo, origen, destino, etcétera.

Cuando se daba la orden de partida, la flota abandonaba el puerto y seguía el Guadalquivir hasta Sanlúcar, desde donde abandonaba el litoral peninsular y emprendía la singladura por el llamado Mar de las Yeguas. Iba en cabeza la *Capitana*, luego los mercantes y, cerrando la formación, la *Almiranta*. Los demás buques de guerra iban a barlovento custodiando a los mercantes. Proseguía el viaje hasta Canarias, donde se hacía una escala más o menos breve con nuevos aprovisionamientos y luego iniciaba la travesía oceánica cuya duración dependía de muchos factores, por lo que la fecha de arribo a las Indias era imprevisible.

Tras los primeros días de navegación emergían del mar azul las elevadas montañas de las islas Canarias pertenecientes a España, y cuya principal cúspide, el pico del Teide, se encumbraba por encima de las nubes a 3718 metros de altura y servía de señal, visto desde lejos. Hasta aquí las embarcaciones habían navegado muy juntas, a causa de los piratas franceses cuyos barcos hacían poco segura esta zona.

El viaje por mar era toda una aventura, que está narrada en múltiples relatos de la época, salpicados todos ellos de curiosas anécdotas y sorprendentes sucesos. Especialmente ilustrativo me pareció el de E. Salazar (1573) *La mar descrita por los mareados*, recogido en *Pasajeros de Indias*, por J. L. Martínez.

La arribada de la flota a los puertos de ultramar era toda una fiesta que recibía el común nombre de *La feria*, que duraba a veces dos semanas y frecuentemente hasta un mes. Era un encuentro comercial sobre todo, con intercambio de productos llegados de la metrópolis y los autóctonos americanos, pero además de eso, un gran jolgorio popular, un negocio para las tabernas y burdeles, y un peligroso juego de intrigas y estafas.

## Capítulo 10

*De la escala y aguada que se hace en el Puerto de Canarias, donde se echa pie a tierra con mucho contento y se goza disfrutando de las posadas y tabernas que allí hay, aprovechando lo bueno, antes de hacerse de nuevo a la mar por muchas semanas.*

En menos de diez días la flota cubrió la primera etapa de la singladura. A pesar de ir los barcos muy cargados, las corrientes y los vientos fueron favorables y no se tardó más de lo previsto en avistar el litoral canario.

En los anales de la hermosa historia que cuenta el descubrimiento y la conquista de las Indias Occidentales, no debe olvidarse que también la conquista de las islas Canarias por Castilla en el año del Señor de 1496 fue un acontecimiento muy importante. Porque su posición geográfica las hace indispensables como escala en la carrera de Indias. De hecho, dicen que ya Cristóbal Colón fue el primero que se aprovisionó allí en sus cuatro viajes. Pues en estas islas las flotas se pertrechan de agua y alimentos frescos para la gran travesía; y de vino, aunque pese a las autoridades, porque enciende los ánimos de los marinos y es fuente de muchos disturbios y pendencias.

El puerto de Santa Cruz es el único que, por su amplitud y la capacidad del fondeadero, permite la escala de tan numerosa formación de navíos. Desde allí puede accederse de manera fácil y rápida a la ciudad principal de la isla: La Laguna. En una hora se fueron alineando los barcos, con las velas recogidas, en la amplia rada santacruceña, que se veía bordeada por una costa baja, provista de someras caletas y pequeñas playas, hacia las que comenzaron pronto a desplazarse decenas de botes de remo. A los muelles solo podían aproximarse los galeones principales, pues solo había sitio sino para ocho o diez.

Al navío donde iba yo le correspondió echar el ancla a cierta distancia, y enseguida se aproximaron los esquifes desde las orillas para recogernos a los viajeros y llevarnos al puerto.

Después de diez días de navegación, estábamos ansiosos por poner los pies en tierra firme, así que se formó una trifulca a causa de la impaciencia de unos cuantos marineros que pretendieron saltarse el orden del desembarco. Su arrebató les costó la pena de permanecer a bordo unas horas más, cuando el capitán intervino para poner paz.

Subí yo al bote e hice el trayecto entusiasmado. Las aguas estaban serenas y no tardamos en varar en la playa, donde ya se arremolinaba el gentío; pescadores, comerciantes y arrieros de los pueblos cercanos que venían a hacer el agosto vendiendo pescado, carne y verduras a los aprovisionadores.

En la arena, no lejos de la orilla, atravesamos los caseríos hechos de chozas, de tablas y de paja, donde los chiquillos y las mujeres secaban los peces al sol y

reparaban las redes, mientras observaban curiosos el paso de los viajeros.

Un poco más arriba, junto al único camino que unía los puertos con la ciudad, el maestre dio las órdenes:

—Señores viajeros, de la fecha y hora del embarque no puedo decirles nada a vuestras mercedes. De manera que estén muy atentos al aviso. Disfruten pues de tierra, que en muchas semanas no han de volverla a pisar.

Un viajero alzó entonces la mano e hizo la pregunta que todos llevábamos dentro:

—Señor maestre, ¿cuántas jornadas quedan desde aquí hasta las Indias?

El oficial puso una cara muy seria y, después de levantar la vista a los cielos, respondió:

—Eso solo lo sabe Dios; que en esto de marear no hay fechas fijas. Aunque, si les sirve de algo, les diré que se suelen tardar entre treinta y cuarenta días si la corriente y los vientos acompañan. Pero hay veces que transcurridos dos meses y hasta tres, no se avistan aquellas costas. Así que coman vuestras mercedes carne fresca y verdura, que más tarde los alimentos no estarán a bordo tan lozanos. Y lo que nos llevemos en el cuerpo no nos lo han de quitar. ¿Alguna otra pregunta?

Nos miramos unos a otros. Nadie quería saber nada más.

—¡Pues andando! —añadió el maestre—. Que el tiempo en la isla es oro.

Allí mismo se dispersó el personal. Corrieron los viajeros a proveerse de alimentos y los más jóvenes e insensatos a recorrer las tabernas.

## Las islas Canarias, el puerto de la Cruz y el puerto de Santa Cruz

Cuando en 1496 concluyó la conquista de la isla de Tenerife por las tropas castellanas a cuyo frente estaba Alonso Fernández de Lugo, se fundó la capital en La Laguna y se ordenó dividir la isla en varios partidos. En el partido de Taoro, correspondiente a la jurisdicción de La Orotava, se construyó un muelle, en el lugar donde la tradición fijaba la ubicación de la cruz de la Conquista. Y a partir de 1506 empezó a formarse un sencillo poblado de pescadores, al estilo de los de la península, al cual se llamó desde el principio Puerto de La Orotava.

Ya en el siglo XVII aquel núcleo primitivo que se iba extendiendo entre el Castillo de San Felipe y la batería de Santa Bárbara se amplió hacia Martiánez. Entonces Antonio Franchy Lutzardo obtuvo autorización del cabildo de La Laguna para « formar población, señalar sitios, trazar calles y fabricar una iglesia con su plaza » y comenzó a levantarse una muralla, pues ya la plaza empezaba a ser un codiciado punto de ataque para piratas y corsarios.

En aquellos primeros tiempos, el cultivo del azúcar se convirtió en la base de la economía local; pero a medida que la población fue aumentando la ciudad empezó a ganar entidad propia y el 28 de noviembre de 1648 el rey Felipe IV dictó una Real Cédula que se considera la carta fundacional que significó la constitución del Puerto de la Cruz como entidad local diferenciada de La Orotava.

Por otra parte, el 3 de mayo de 1520 el capitán don Juan Rodríguez Serrano, integrante de la expedición de Magallanes al mando de la carabela *Santiago*, arribaba al amplio estuario al cual se denominó « Ría de la Santa Cruz » y el 26 de agosto del mismo año sería el propio Magallanes quien haría la escala y pernoctaría en la margen sur de la isla, antes de emprender el cruce del estrecho. Detenidos allí los célebres navegantes por el término de dos meses para proveerse de agua, leña, carne y pescado, cuenta la historia que, antes de partir « quiso el capitán general que todos confesasen y comulgasen como buenos cristianos », para lo cual hizo erigir un altar en Punta Reparó. Ya desde la conquista existía una corta escollera que servía de muelle y que estuvo amenazado constantemente por las fuertes mareas.

A partir de su fundación, la importancia de Santa Cruz de La Palma estuvo siempre unida a su puerto y al comercio que se fue generando, tanto con las otras islas, como con la Península y el resto del mundo, especialmente por el constante arribar de las flotas que iban al Nuevo Mundo y los navíos que venían haciendo el tornaviaje. Durante los siglos XVI y XVII, el puerto de Santa Cruz de La Palma era el tercero más importante del mundo, tras el de Sevilla y el de Amberes, gracias al comercio del azúcar y del vino, que procuró fuertes relaciones humanas y económicas de la isla con el exterior. Esto propició la llegada de colonos procedentes de España, los Países Bajos, Inglaterra e Italia, atraídos por



el floreciente mercado surgido de la agricultura y la necesidad de abastecer las naves en sus escalas. Por este motivo, en 1564 se establece en La Palma el Juzgado Oficial de la Contratación de Indias de Canarias.

Los cada vez más nutridos viajes de la Flota de Indias hacen que el puerto de Santa Cruz tenga un marcado carácter mercantil. Porque era paso obligado en las singladuras directas que tenían como destino los puertos del Caribe y también en aquellas otras que iban describiendo escalas a lo largo de la costa continental, donde se vendían y compraban mercancías destinadas a abastecer a las nuevas colonias. Estos viajes tenían como móvil la trata, especialmente del vino y de objetos de quincallería; también se compran o cambian esclavos que son traídos a la isla o llevados a Indias.

Más adelante, con la unión de los territorios portugueses y españoles bajo una misma corona, además las islas recibirían a los barcos que navegaban con destino la costa del Brasil con paradas en las islas portuguesas de Sao Tomé y Cabo Verde. Así La Palma llegaría a ser la mayor escala de Indias dentro del archipiélago. A estos constantes arribos comerciales vinieron a unirse las expediciones militares y de conquista que recalán en la isla en ruta hacia el Río de la Plata y otras partes de América, como la de Diego García, Sebastián Caboto y Pedro Mendoza.

Tras abandonar el litoral peninsular, la flota iniciaba su singladura por el llamado Mar de las Yeguas, la parte del océano que se extendía entre Sanlúcar y Canarias.

Este primer trayecto se cubría en unos diez o doce días, dependiendo de las condiciones del mar. La *Capitana* navegaba siempre en cabeza, con el estandarte real izado en el mayor; seguida por los mercantes que navegaban con lentitud por el peso de la carga; cerraba la formación la *Almiranta*, con insignia izada en el mástil de popa. Los demás buques de guerra iban a barlovento escoltando a los mercantes. Por este motivo el viaje se hacía largo y obligaba a hacer la aguada: la escala en las islas Canarias para volver a cargar bebida y alimentos para los tripulantes.

Una carabela solía acompañar a la Flota de las Indias hasta su escala en las islas, para regresar desde allí a Sanlúcar trayendo consigo el último correo.

Después de abandonar el litoral canario, poco a poco se iban desalojando las cubiertas de cajas y toneles, y habían aparecido también paulatinamente los polizones, pues ya no temían ser devueltos a tierra. Como no se les podía dejar morir de hambre, recibían, al igual que los otros compañeros de viaje, su ración diaria, pero no los privilegios de los marineros y soldados.

## Capítulo II

*De lo hermosa y noble que es la ciudad de San Cristóbal de la Laguna y de lo que en ella puede admirarse.*

San Cristóbal de la Laguna es la capital y la principal ciudad de las Canarias. Asentada en el fértil valle de Agüere, lejos de la costa, para salvaguardarla de los frecuentes ataques de los corsarios, recibe su nombre de una gran laguna que se nutre con las aguas de lluvia que fluyen desde los montes cercanos. Es una ciudad señorial, elegante, cuyo plano fundacional fue trazado hace más de un siglo. Sus calles son rectas, amplias, se cruzan y discurren largas uniendo hermosas plazas, con casas altas y sobradas de fachadas importantes patios, espaciosos, zaguanes, grandes escaleras, caballerizas, bodegas... que son reflejo del poderío de los comerciantes, la nobleza y los agricultores ricos de la isla. Diríase que las construcciones se miran en las de Castilla; sobrias como ellas, aunque, dentro de su austeridad, algunas exhiben magníficas portadas de cantería, distinguiendo con ello a la familia que habita cada vivienda, pues la piedra resulta un material escaso y caro allí.

La fábrica de las abundantes iglesias, en cambio, es ostentosa. Resalta la concepción, magnífica en sus formas y en los materiales de su fábrica, o la de Nuestra Señora de los Remedios, con una espléndida torre mandada edificar por el obispo don Antonio Carrionero, cuya obra aún no ha sido concluida.

En definitiva, puede decirse que La Laguna es bien diferente al puerto de Santa Cruz, más tumultuoso y desordenado. En San Cristóbal todo es calma, limpieza y compostura; en cada esquina, en cada barrio, puede uno visitar bellas iglesias, conventos, ermitas o sencillas capillas de cruces y calvarios que le dan a la ciudad un aire señorial y devoto.

## Las dos flotas y la única flota

Como ya sabemos, todo el comercio de España con América, durante los siglos XVI y XVII, se concentraba en dos únicas expediciones de la llamada Flota de Indias. La primera salía en abril con destino a Veracruz, en México; y la segunda en agosto, con rumbo a Cartagena o Portobelo. Una vez cumplidos sus objetivos comerciales, administrativos y militares, las flotas regresaban juntas, cargadas de oro y materias primas, después de haberse reunido en La Habana.

Este sistema de flotas y galeones pretendía proteger los buques cargados de riquezas de los ataques de los piratas ingleses y facilitar el cobro de las correspondientes cargas fiscales. Pero estas seguridades suponían un alto costo: la casi paralización del tráfico comercial en América durante meses y del encarecimiento y deterioro de los productos manufacturados.

Las mercancías más perjudicadas eran las que iban destinadas al sur de América, a las ciudades de la cuenca del río de la Plata, pues debían realizar un largo y trabajoso camino sorteando islas, accidentes geográficos y temporales. Pero su viaje no terminaba en Portobelo, sino que después eran embarcadas nuevamente en la llamada Flota del mar del Sur, que las transportaba hasta el Callao. Allí se cargaba en caravanas toda la mercancía y se distribuía por el continente. Como podrá suponerse, la tardanza originaba el lamentable estado de conservación con que llegaban los productos a las zonas más alejadas. Además los caminos eran frecuentemente intransitables y las caravanas sufrían asaltos y mermas considerables a causa del contrabando. En la Córdoba argentina funcionaba una aduana interior, a efectos de impedir el fraude; pero los productos destinados al río de la Plata, que cruzaban la cordillera de los Andes por la quebrada de Humauaca, solían perderse en los territorios intermedios.

Esta rigidez del sistema de navegación trasatlántico aumentaba considerablemente la duración de la singladura, ya que los buques más rápidos debían esperar a los más lentos. Todo esto acrecentaba el ya elevado coste de la navegación comercial, pues se mide en tiempo más que en distancia. No obstante, el cruce el Atlántico era relativamente rápido y su duración previsible con cierta exactitud, pero la navegación del Caribe resultaba lenta y su duración muy variable. Con suerte, la ruta de Sanlúcar de Barrameda a Portobelo se realizaba en unos cuarenta y tres días, según algunos escritos. Veracruz, Portobelo y Cartagena estaban más lejos de Europa que las Pequeñas Antillas, pero mucho más en días de navegación de lo que la diferencia de distancias hace suponer.

*De la tranquilidad con que marea la Flota de Indias por el que llaman Mar de las Damas, que se extiende entre las Canarias y el ancho océano que separa el viejo mundo del nuevo; de las cosas de la marinería y de los entretenimientos a bordo de los galeones.*

La flota zarpó de las islas finalmente a primera hora del día 6 de julio, a pesar de que se había dado el aviso anunciando la partida para el día anterior. El retraso fue a consecuencia de la desertión de varios soldados de la armada que, a pesar de ser buscados con ahínco por las autoridades, no fueron encontrados. Y, como quiera que no se pudiera demorar ni un día más la escala, los capitanes decidieron dejar la cosa en manos de la justicia de las islas.

Atardecía cuando la larga hilera de barcos navegaba plácidamente alejándose de tierra. Una vez rodeada la Punta de Anaga, soplabla una suave brisa y el cielo estaba despejado, quedándose los nublados como asidos a los montes tinerfeños. Con tiempo amable y soleado, avanzaba la flota sin perder de vista el pico del Teide, como una inolvidable visión que se alzaba sobre el verdor montañoso, como rosada por los rayos de la puesta de sol.

Desde Canarias, los navíos debían adentrarse en el que llaman Mar de las Damas, porque dicen los marineros que es tal su mansedumbre que hasta las mujeres pueden gobernar en él las embarcaciones, merced a los favorables vientos alisios que soplan de popa amablemente.

El galeón donde yo viajaba era un poderoso navío que navegaba a barlovento de los mercantes, en línea con los restantes barcos de guerra que seguían a la *Capitana*.

Como el tiempo era bueno en esta etapa, los miembros de la tripulación y los pasajeros solían reunirse en la cubierta superior, pues en los camarotes y los espacios interiores apenas había luz y se respiraba un aire viciado que resultaba insoportable a mediodía.

Anocheció después de aquella primera jornada mientras veíamos aún el Teide a lo lejos, con su punta nevada resplandeciendo en el horizonte violáceo. La brisa cálida soplabla desde África, suave, empujando directamente detrás de las velas y haciendo que la flota avanzase a buena velocidad, acompañada por el interminable crujir de las arboladuras y el rechinar de las cuerdas.

Reinaba ya la oscuridad cuando se oyó tañer la campana del alcázar de popa y el grumete cantó la hora con voz melancólica.

*Dios bendiga nuestra noche y nos haga morir en su gracia. ¡Buenas noches! ¡Buen viaje!*

*Señor capitán y maestre, señores pasajeros, caballeros, y esté usted*

*despierto, señor timonel. Amén.*

Anunciaba esta cantinela el descanso nocturno. A partir de ese momento, algunos hombres se retiraban a dormir, pero otros permanecían un buen rato en cubierta, conversando, jugando a las cartas o los dados, bebiendo vino o aguardiente y los más piadosos rezando el rosario con los capellanes y los frailes.

Después de los rezos, me entretuve pasando el rato entre los marineros, que a esas horas estaban tranquilos y formaban corrillos en los que contaban sus historias los veteranos. Exageraban algunos y se encendían animados debates sobre las cosas de la navegación, o se discutía sobre si esta o aquella feria portuaria era más o menos animada.

Conversaban largamente los marineros y hacían memoria lánguida de las personas ausentes, de los compañeros de antaño, de sus padres, hijos, hermanos, esposas y prometidas; recordaban las cosas de los pueblos donde nacieron, las fiestas, los veranos, los santos patronos. Aunque había siempre quien traía a la velada coplillas alegres de las verbenas en las que se bailaba con la animada vihuela.

Algunos, de espíritu solitario, se apartaban y mataban el tiempo tallando figuras de madera o trenzando cordeles.

Por otra parte, no cesaban las plegarias y las largas letanías de los rezadores que depositaban toda su confianza en las alturas, conscientes de que si el navío naufragaba solo Dios y Santa María podrían valernos.

## La lenta y comprometida singladura

Como hemos visto, desde 1543 el viaje a las Indias se hacía en grandes flotas de buques con escolta militar, en gran parte por razones defensivas y también debido a la escasez de buenos pilotos. La navegación era lenta y costosa, pero ofrecía la ventaja de los navíos podían ayudarse mutuamente en caso de avería o naufragio. Con todo, los naufragios fueron frecuentes y se perdieron muchas vidas y valiosos cargamentos. Todavía hoy se encuentran en el fondo del océano galeones hundidos con importante información y verdaderos tesoros.

A partir de 1564 el sistema de convoyes se modificó, para evitar temporales, hallar los vientos más favorables y facilitar la partida organizada de las flotas, escalonando sus salidas. Entonces una flota partía para Suramérica, a la cual se denominaba Galeones de Tierra Firme, mientras que otra iba para México, la llamada Flota de Nueva España. Fuera de este sistema apenas viajaban pequeñas naves, generalmente *avisos* o barcos correo, aunque también portaban alguna carga.

Cada navío debía llevar un mínimo de 850 kilos de víveres y bebida por cada hombre a bordo, los cuales debían embarcarse en las bodegas, mermando mucho la carga útil del buque. Además, las largas operaciones de carga y descarga, las reparaciones, y las obligadas demoras en el puerto para aguardar la época de mar más tranquila y los vientos favorables, imponían a los buques largos « tiempos muertos », en los que también se tenía que mantener y pagar la tripulación.

Finalmente, señalemos como ejemplo que una nave que zarpaba de Cádiz, viajara a Veracruz y regresara al puerto de origen, solía emplear dos años en el trayecto completo, de los cuales solamente navegaba seis meses escasos. En la práctica, ese esquema requería una programación muy compleja a ambos lados del Atlántico, generalmente muy difícil de lograr. Cualquier retraso de las flotas o de los vendedores incrementaba los gastos, y también los riegos de enfermedades en un personal no acostumbrado a vivir en climas tropicales.

En un sistema de transporte tan costoso, minimizar la duración de las escalas era primordial. En teoría, los convoyes y los comerciantes de Nueva Granada, Perú y México debían llegar al mismo tiempo a Cartagena, Portobelo y Veracruz, respectivamente, y celebrar en estos puertos la *feria*. Después los mercaderes regresaban a sus lugares de procedencia con las mercancías europeas que acababan de comprar, mientras el convoy transportaba los metales preciosos hacia Europa, con la última escala en La Habana, para reagruparse, cargar provisiones y hacer reparaciones de urgencia.

Mantener este orden obligaba a asumir grandes gastos y muchos riegos. Por lo cual los precios y márgenes de ganancia eran altos y se favorecía toda clase de prácticas monopolísticas. Cualquier mercancía vendida en Sevilla, ya más

cara que en el resto de Europa, veía multiplicado por cinco su precio en las Antillas o en la costa de Tierra Firme, por diez en México, por quince en el bajo Perú y por veinte en el Alto Perú. Pero también es justo señalar que la codicia de los mercaderes tenía su parte en ello, aunque el mayor encarecimiento era achacable a costes, riesgos y lentitud del transporte.

Es por ello lógico que el comercio de Castilla con el Nuevo Mundo se limitase a artículos de lujo destinados solo a las clases más pudientes y a los productos básicos para la minería: mercurio, hierro y acero. Y como consecuencia la mayor parte de la exportación total de las Indias consistía en metales preciosos, principalmente oro y plata; la única mercancía capaz de soportar los gastos de un sistema de transporte tan costoso.

*Del viejo arte de marear, que es ciencia muy útil a los hombres; de los aparatos de los Pilotos, de las cartas de navegación, los portulanos, las rutas, las corrientes, los vientos y las estrellas, que son el credo de los buenos marineros.*

Me di cuenta de que el maestro de mi barco se mostraba encantado por la manera tan próspera en que transcurría el viaje. El viento seguía soplando en la popa y tan recio que los navíos avanzaban de día y de noche dejándose llevar, sin abandonar su ruta, con el velaje tendido.

El que llaman en todos los puertos galeón español es una nave con alto bordo, dispuesta para la pelea cercana, con gran poderío para aguantar la mar y buena capacidad a bordo, pues lleva más armas y gente que las naves mercantes. Aunque, a primera vista, la traza de unos y otras es similar. Mas, con frecuencia, se toma una nao para hacer de ella un galeón, reforzando la estructura, aumentando las armas y el lastre, y despejando las cubiertas para embarcar más gente. Al mismo tiempo, se alzan las fortalezas y las bordas.

El armamento que deben llevar las naos se compone de estos aparatos: para una de 200 toneladas, seis bombardas gruesas, cuatro pasamuros y cuarenta versos, amén de las armas de mano; las de fuego, y las blancas y arrojadas, para el combate con barcos asidos en abordaje. Las fortificaciones a bordo incluyen castillos altos y retraídos de la proa y de los costados, cuarteles de banda y jareta de protección en el combés, toldas y alcázares luengos para dominar a la nave enemiga.

Me asomaba cada mañana a la hermosa y elevada baranda de madera que protegía la borda en la proa. Perdía la mirada en la inmensidad del mar y disfrutaba recibiendo la brisa fresca y salada en el rostro. Las aguas estaban de un azul intenso y no resultaban amenazadoras, como supuse antes de embarcarme. Percibíase esa rara sensación, ligera y elástica, que le invade a uno al navegar. Las crestas de espuma se alzaban sobre cada ola y se multiplicaban perdiéndose en el infinito, haciendo insignificantes los navíos, en la grandeza y los ilimitados contornos del cielo y el océano.

Más tarde, además de con esta visión y con el entretenimiento de la lectura, pasaba las horas satisfaciendo mi curiosidad. El natural deseo de conocer cosas se despertaba en mí ante el misterio que representa el arte de gobernar los barcos y las flotas. Comprobé que la navegación era una singular mezcla de ciencia e intuición. Aprovechando que el maestro era un hombre afable y conversador, siempre que podía me subía al entrepuente y, procurando molestar lo menos posible, me iba enterando de todo lo que concernía al desarrollo de la travesía.

—¿Ya está vuestra merced dispuesto a aprender de marinería un día más?—



me decía bonachonamente el piloto.

—Aquí estoy, señor —respondía yo—. Si no es molestia para vuestra merced...

—No me molestas, muchacho. Ya te explicaré yo todo lo que te falta saber del arte de marear.

Y me iba explicando esto y aquello de las rutas entre España y las Indias: cómo las flotas, partiendo desde Sanlúcar de Barrameda o de la bahía de Cádiz, seguían el rumbo que los marinos tenían por más seguro y cierto, guiándose hacia el sudoeste, llegando a reconocer la isla de Tenerife tras navegar 250 leguas y, después de la escala, debían recorrer la ruta del oeste cuarta al sudoeste, para dejarse llevar por las corrientes y los vientos favorables e ir 800 leguas más allá, hasta la isla que llamaban de los Caníbales, la Deseada, la Guadalupe o la Dominica.

Asombrado por estas explicaciones, yo quería saber más cosas y le preguntaba:

—Entonces, ¿todo eso se sabe mediante los mapas?

—Cartas de navegación se llaman —contestaba él—. Pero... si se tratara de guiarse por papeles, el navegante podría no llegar nunca.

—Entonces ¿cómo se hace?

—Son necesarias, en efecto, las cartas de marear; pues los portulanos indican los accidentes de la línea costera y ayudan a reconocerlos. Pero, además de ello, nos servimos de los paralelos y meridianos de Mercator y nos guiamos por la aguja de marear; es merced al astrolabio y al cuadrante como conseguimos orientarnos, sin perder de vista la posición del sol, las estrellas o las fases de la luna, naturalmente.

## La vida a bordo de un galeón

Desde Canarias la flota se adentraba en el denominado Mar de las Damas, porque se decía que hasta las mujeres podían gobernar allí las embarcaciones, dadas las condiciones ideales de navegación que solían existir, con los vientos alisios soplando de popa. El viaje se hacía entonces más monótono, acompañado del interminable crujir de los velámenes y el chirriar de los cabos. A veces se ordenaban combates fingidos para tener entrenada a la tropa y a la marinería en el caso de un posible ataque enemigo, y esto era quizá lo único que rompía la rutina. Porque la única distracción a diario a bordo eran los oficios religiosos, de obligada asistencia. Estaba prohibido jugar, blasfemar y pelearse. A veces el tedio se hacía insufrible, en un espacio tan reducido, entre tanto personal, sin apenas posibilidad de movimiento.

Al llegar la noche se encendía el gran fanal en la *Capitana*, que guiaba la flota. Y esto suponía la orden general para que los demás buques encendieran también faroles de situación. Las horas se hacían largas, cantadas siempre por los grumetes con alguna oración. El Mar de las Damas se atravesaba en un mes, al cabo del cual se alcanzaba usualmente la isla Dominica, donde se hacía una pequeña escala. Se bajaba a tierra y se aprovechaba para comer, beber y divertirse. Quienes iban a América por primera vez contemplaban sorprendidos a los nativos, el paisaje, la vegetación, los poblados... La recalada era breve, pues había que proseguir para Veracruz o para Nombre de Dios, y esto representaba otro mes más de viaje.

Los navíos que iban en la Flota de Indias desplazaban generalmente más de 700 toneladas, y eran unas embarcaciones muy consistentes para poder transportar tal cantidad de géneros y mercancías. El castillo de popa, con el puente de mando, comprendía las cámaras del capitán, el maestre, el piloto, el sobrecargo, el escribiente del barco, el despensero y el condestable, así como las de los pasajeros privilegiados; y en el piso superior se hallaba el cuarto principal donde el capitán solía comer con los oficiales y algunos invitados.

Las cámaras superiores se abrían a un barandal que corría en torno al exterior del castillo. Desde el cual se veía el poderoso timón, fijo debajo de la popa. En el castillo de proa y debajo de él, estaban los camarotes del contra maestre, el guardián de cubierta, el calafateador, el carpintero, el tonelero y los ayudantes de todos ellos. También, aunque menos confortables, estaban los de los marineros y artilleros que guardaban asimismo allí su munición y la pólvora.

A los lados de la proa, sobre los costados del barco, colgaban dos pesadas anclas de 18 quintales cada una. El palo del trinquete se elevaba surgiendo del castillo delantero y el más pequeño, o palo mesana, del castillo posterior. El palo mayor, reforzado con tablazón y garrucho, estaba en la cubierta principal, no

lejos del castillo trasero, y tenía, como el trinquete, una cofa y en su punta flameaba la bandera con las divisas reales, que adornaba también las seis velas: las dos cuadradas del palo mayor, las dos del palo del trinquete, la del bauprés y la triangular latina del palo mesana. La enorme vela principal se manejaba desde dos cámaras del castillo posterior.

No lejos del palo mayor y de la caja de bombas, se hallaba también bajo cubierta la cocina del barco, los « fogones », donde durante el día ardía el fuego, vigilado constantemente, en el horno descubierto, y donde cada cual tenía que aderezarse por sí mismo la comida, a no ser que tuviera algún criado o esclavo que se la hiciera. La comida se repartía dos veces al día y los pajes la servían solo a los oficiales y a los viajeros ilustres. Los demás debían servirse con agilidad y sin desavenencias. Al principio la alimentación no era mala pues constaba de carne, verduras y frutas, pero estas se acababan pronto y empezaban las legumbres para terminar en la sempiterna dieta de tasajo, miel, queso y aceitunas. La marinería comía casi exclusivamente tasajo.

El galeón era un espacio relativamente grande, pero su estructura interior no permitía demasiada holgura. Entre el palo mayor y el castillo delantero se extendía el *convés*. En medio de este se abría la escotilla delantera de entrecubierta, donde hallaban acomodo las piezas de artillería, la chalupa y el bote, y, entre cajas y hatos, los soldados reclutados para el servicio en las Indias. De aquí por una segunda escotilla, se bajaba a la bodega inferior donde estaban las pipas de agua. Una escotilla pequeña daba a la oscura y maloliente sentina del barco, la « bomba », que en caso de necesidad servía también de prisión, y donde se guardaban las raciones de reserva de agua y de galleta.

## El cargamento

Los primeros días después de la salida estaba la cubierta abarrotada de cajas, toneles y bultos, que se amontonaban hasta lo alto de los mástiles y solo eran estibados poco a poco en las bodegas del navío. Era increíble todo lo que allí cabía, pues además de las mercancías había que llevar agua potable y alimentos para el viaje, y este se prolongaba en el mejor de los casos durante varios meses.

Haciendo un cálculo aproximado, en uno de estos galeones de 650 toneladas con trescientas sesenta y dos personas, necesitaba 400 pipas de agua, 200 de vino, 15 de vinagre, más de 1000 quintales de galleta, más de 400 quintales de cecina (salazón), cien barriles de sardinas, provisiones de pescado ahumado, queso, huevos, aceite de oliva, manteca de vaca y de cerdo, conservas, mermelada, legumbres, habichuelas, guisantes, lentejas, ciruelas, pasas, almendras, ajos, cebollas, azúcar, miel y otras cosas, sin contar lo reservado para los enfermos. A esto se añadían jaulas con gallinas vivas, caballos, vacas, ovejas y perros. Y las necesarias armas: cañones, bombardas, ballestas, arcabuces, picas, pólvora y balas de cañón. Además, los aparejos del navío: cuatro anclas de respeto, dos piezas de recambio para cada una de las seis velas, 180 quintales de jarcias y sogas. Súmense también las mercancías y provisiones que llevaba consigo cada uno de los viajeros, ya que las raciones que el rey hacía repartir a cada cual durante el viaje eran escasas: media jarra de vino al día, y, cuando no había restricciones, una jarra de agua, y una libra y tres cuartos de galleta. Además, al mes una *arroba* de cecina con un pequeño aditamento de aceite, vinagre, sal, cebollas, ajo y pescado.

## El personal

El galeón necesitaba una tripulación de ciento cincuenta personas: unos setenta marineros y poco más o menos otros tantos grumetes. Se contaba, además, con once artilleros y su condestable, con unos trescientos soldados y otros viajeros eventuales, de suerte que el número de gente que albergaba un navío subía fácilmente a quinientos, seiscientos y más.

Los puestos más importantes de capitán, el piloto, el maestre y escribiente de a bordo los proveía el rey. El capitán de la *Capitana* tenía también el mando supremo sobre la flota. Tenía jurisdicción sobre todos, y podía mandar apresar a los malhechores, hacerlos azotar atados al palo mayor y castigarlos de otras maneras e imponer multas. En las decisiones de importancias deliberaba con todos los oficiales e hidalgos expertos, y hacía que todos firmasen las decisiones y las órdenes redactadas para el caso por el escribiente del barco.

Pero quien mandaba en la navegación era el piloto. Él tenía la responsabilidad máxima sobre el curso feliz o desgraciado de la travesía. Desde su asiento en la cubierta posterior, impartía por medio de un intermediario sus órdenes a los inferiores que estaban al timón, y aun el maestre tenía que obedecerle.

Cada día, hacia el mediodía, medía con el astrolabio la altura meridiana, y, cuando durante el día estaba el cielo nublado, por la noche medía con la ballestilla o el cuadrante la altura de las estrellas, para fijar el grado de latitud con ayuda de sus tablillas, mientras con la brújula y el mapa marítimo determinaba la dirección del barco. Por el cómputo de la fuerza del viento y las corrientes, apreciaba el número de leguas dejadas atrás cada día.

Día y noche permanecía el piloto en su puesto, y, cuando necesitaba descanso, el sotapiloto ocupaba su lugar.

El tercero en rango era el maestre, que a la vez era administrador del navío. Le incumbía el cuidado del cargamento del barco, de sus ingresos y gastos, sobre los cuales tenía que dar cuenta. Dirigía el manejo de las velas, conforme a las indicaciones del piloto, y mandaba desde el puente zaguero a los marineros de popa y de la cubierta principal, mientras que su ayudante, el contramaestre, tenía el mando sobre los marineros de la cubierta de proa, hasta el trinquete, donde hacía cumplir las órdenes de vela del piloto.

Al capataz estaban subordinados los grumetes de la cubierta principal, que cuidaban de la limpieza del barco, manejaban la bomba y desempeñaban todos los servicios más bajos, mientras que los marineros ejecutaban los trabajos más importantes y peligrosos en el cordaje de los mástiles, y sobre todo en la maniobra de las velas y en la vigilancia desde la canasta.

Cuatro jóvenes, llamados pajes, tenían que llamar a la gente a su trabajo, hacer recados, cuidar de los faroles, dar de comer a las gallinas, barrer la cubierta y las cámaras, ayudar en la cocina y realizar otros trabajos fáciles, y

así acostumbrarse pronto a la vida del barco.

Estaban también los expertos a quienes incumbía el cuidado de las maromas y las velas, y su reparación.

Y deben destacarse las necesarias labores del carpintero del barco y del calafate, cada cual con su auxiliar.

El tonelero y el despensero tenían que medir y repartir las raciones diarias y mensuales.

Por último, el alguacil era el guardián de la ley, que tenía que hacer cumplir los mandatos del capitán, cuando este mandaba encarcelar a un malhechor o aherrojarlo. Velaba también sobre el polvorín y la munición, y especialmente sobre el fuego. Lo encendía cada mañana en la cocina y lo hacía apagar por la tarde, y cuando alguien tenía que hacer algo en la oscuridad bajo cubierta o sus necesidades, le acompañaba él con permiso del capitán con una linterna de hojalata, siempre que el interesado no fuera un hombre del todo seguro.

Al condestable estaban supeditados los artilleros y sus cañones.

También era una importante personalidad el escribiente o escribano del barco. Le correspondía registrar cuanto entraba y salía del galeón. Escribía con cuidado todo lo que el despensero gastaba en alimentos o bebida. Él era también el notario que componía todas las partidas judiciales y documentos públicos, alzaba los inventarios de los muertos y subastaba o vendía sus haberes.

El capellán del navío rezaba los domingos y fiestas una «misa seca», es decir, sin consagración, pues se temía que un bandazo pudiese derramar el cáliz con el vino consagrado. Además se temía el peligro de profanación del Santo Sacramento. Predicaba, oía confesiones, asistía a los moribundos y desempeñaba las demás ceremonias eclesiásticas de costumbre.

El barbero hacía sangrías y el cirujano prescribía las purgas y otras medicinas.

Pero el grueso de la población a bordo lo formaban los soldados. Eran en parte hidalgos, que figuraban con distintas categorías en las listas cortesana y percibían el sueldo correspondiente, o pretendían un cargo en las Indias. Según sus posibilidades, llevaban consigo criados, esclavos o pajes.

También, había una clase de tropa pobre que había sido reclutada para las más duras tareas.

Las mujeres, como ya vimos, solo en casos excepcionales lograban permiso para acompañar a sus maridos; en cambio, los niños hacían con más frecuencia tan largo viaje con sus padres, a fin de acostumbrarse a la vida marinera desde la infancia.

## Capítulo 14

*Cuenta la temible calma dicha que sobrevino en la singladura y los muchos perjuicios que de ella se padecieron, la putridéz del agua de beber, el moho de los alimentos, la corrupción, el calor, la enfermedad y el desasosiego que causa la mar detenida.*

La singladura fue veloz mientras sopló aquel recio viento de popa. Pero, cuando ya los marineros decían que olisqueaban la tierra firme y veían en la superficie del agua palos, hierbajos, hojarasca y otros claros indicios de la proximidad de la costa, sobrevino de repente una desesperante calma que duró más de dos semanas. Sin el mínimo soplo de aire en las velas, la mar permanecía quieta, lisa como la superficie de un espejo. El cielo se cubría de vez en cuando de densos nubarrones, en una atmósfera tórrida e inmóvil.

Pasados nueve días, se agitó una mañana un viento ardiente y violento, que obligaba a arriar las velas para que no se hicieran trizas; pero duraba poco, y enseguida retornaba aquella quietud y volvían los marineros a izar el velamen, que caía lacio, sin atrapar el más leve hálito de brisa.

No se avanzaba, solo con mucho trabajo se bogaba intentando lentamente huir de la calma, pero las corrientes devolvían de nuevo las naves a la posición anterior, obligándolas a navegar en zigzag.

El vaho ardiente que exhalaban las maderas hacía que se corrompieran los alimentos en las bodegas. Todo fermentaba. El interior de los barcos era un horno en el que se elevaba el hedor de la descomposición. El agua potable contenida en barriles se mantenía tibia, merced a lo cual adquiría un tono amarillo verdoso; luego se tornaba nauseabunda, de manera que había que beberla tapándose la nariz o colada con un paño para separarla de bichos y repugnantes posos. Galletas, bizcochos y otras provisiones estaban tan echados a perder que amargaban como la hiel.

El vino era ya vinagre. Y la carne se salaba tanto para evitar su putridéz que abrasaba las gargantas secas de quienes nos atrevíamos a probar algún bocado.

Mantecas, sebos, cera, pez y brea se derretían haciéndose líquidos como aceite. ¡Qué calor! Las lonas y paños se deshacían. El óxido corroía los metales y las maderas se resquebrajaban obligando a los marineros a mojarlas constantemente, con lo que el vapor aumentaba empeorando las cosas.

En medio de esta quietud desesperante, los viajeros empezábamos a componer un triste espectáculo: flacos, quemados por el sol, malvivíamos en la cubierta entre los animales sacados de las bodegas para que no se asfixiasen, comidos de chinches, pulgas y piojos, empapados en sudor, y cubiertos algunos de llagas y pústulas supurantes, deshechos por los vómitos y diarreas. Porque, para colmo de males, sobrevino una suerte de fiebres que empezó declarándose

entre los más débiles para extenderse más tarde al resto. Comenzaba la enfermedad con cansancio y decaimiento, desapareciendo casi repentinamente el color del rostro, que se tornaba amarillento, macilento, ojeroso y de amoratados labios.

Las cubiertas se saturaron de enfermos y aquellos que no podían levantarse yacían sobre sus propios excrementos. Un hedor indescriptible se extendía por toda la nave.



*Cuenta cómo los marineros pescaron el mayor pez que hay en aquellos mares, al que llaman cachalote, que proporciona el alivio de su carne fresca y sirve de entretenimiento por lo muy curioso de su captura y la asombrosa visión de su envergadura.*

Los navíos se aproximaban y los pilotos se gritaban desde los entrepuentes sus opiniones; si sería mejor una dirección u otra o, sencillamente, ahorrarse el esfuerzo y esperar pacientemente al viento. Pero, como pasaba el tiempo sin ninguna novedad, se vio que no quedaba otro remedio que seguir hacia el sudoeste, sin hacer caso a las desconcertantes ráfagas poco uniformes y nada aprovechables.

Uno de aquellos días que permanecíamos inmóviles sucedió algo curioso. Estaba yo echado a la sombra cuando sentí un gran alboroto. La tripulación y los pasajeros abandonaron repentinamente la calma silenciosa y corrieron con estrépito hacia la borda de estribor.

—¡Ahí está! —Se oía gritar—. ¡Miradlo! ¿No lo veís?

Como uno más, fui a ver qué pasaba lleno de la curiosidad. Un marinero señalaba algo en las aguas quietas:

—¡Está ahí! ¡Miradlo! ¡Es un cachalote!

Me fijé en el lugar que aquel hombre indicaba en la superficie del mar. A unas diez varas del costado del barco, muy cerca, se alzaba el lomo negruzco de un enorme pez. El contorno podía distinguirse perfectamente.

Un anciano marinero explicó:

—No es algo muy corriente, pero a veces estos grandes peces se aproximan a los barcos. Nadie sabe por qué motivo. Si Dios quiere que le echemos mano, tendremos buena carne y sebo fresco.

—¡Llamad al maestre, rápido! —les gritó a los grumetes el sobrecargo—. Él dirá lo que debe hacerse.

Al momento se presentó el capitán y estuvo observando el cachalote con expresión circunspecta.

—Está muy cerca —comentó.

—¿Vamos a por él? —preguntaron los marineros—, ¿echamos un bote y tratamos de pescarlo?

—¡Voto a Cristo! —exclamó entusiasmado el maestre—. ¡Claro que sí! ¡No hay tiempo que perder!

—¡Vamos, a qué esperáis! —gritó tonante el sobrecargo.

Enseguida los marineros fueron a por unos grandes arpones, sogas, garruchas y otros instrumentos.

—¡Timonel, vira a babor! —ordenó el capitán—. ¡A los remos!

El navío, navegando lentamente, se fue aproximando al cachalote. Pero, en ese momento, vimos cómo otro de los barcos también se había dado cuenta e iniciaba una maniobra parecida.

—¡Hijos de puta! —rugió el sobrecargo—. ¡Nosotros lo hemos descubierto primero! ¡Remad! ¡Remad con fuerza antes de que esos bastardos nos lo roben!

Nos acercábamos, pero el otro barco también lo tenía ya a su alcance. Entonces nuestro capitán se subió al puente y, cogiendo la bocina, gritó:

—¡Como toquéis ese bicho os largamos un cañonazo! ¡Lo hemos visto antes que nadie!

El otro capitán contestó con resolución:

—¡El cachalote es de la mar, así que no tiene dueño!

—¡Está más cerca de mi barco!

—¡No, señor; estaba equidistante!

Un tercer navío remaba ya aproximándose también. Al verlo, nuestro capitán propuso:

—¡Vamos a medias, antes de que se aproveche ese otro!

—¡Una mierda! —respondió el que estaba más cerca del cachalote.

Como no se ponían de acuerdo, finalmente nuestro maestre tomó una decisión y les mandó a los hombres:

—¡Descolgad la chalupa y echadla al agua!

Sin hacer caso a los movimientos de los otros barcos, nuestros marineros soltaron los nudos y empezaron a bajar uno de los botes, en el que iban el sobrecargo y sus ayudantes con los arpones y las cuerdas. Cayó al mar la chalupa y enseguida remaba hacia el cachalote que seguía inmóvil, con el lomo fuera del agua, sin inmutarse por la proximidad de los pescadores.

El anciano marinero que estaba a mí lado dijo:

—Verán ahora vuestras mercedes la maña que se da el sobrecargo para arponear el bicho.

En efecto, se aproximó el bote al cetáceo y el sobrecargo, cuando lo tuvo a su alcance, alzó el arpón por encima de su cabeza y lo lanzó sobre la piel oscura, clavándolo profundamente. Resopló la bestia marina, se hundió, expulsó agua y volvió a sacar el lomo. Pero ya la tripulación tiraba de la soga mediante las garruchas, mientras todo el mundo a bordo vitoreaba y jaleaba sin salir de su asombro.

Todavía le clavó el maestre un par de arpones más, mientras se zarandeaba la chalupa con la brega y la tensión de las sogas. Pero finalmente se logró la pesca y se tuvo amarrado al enorme pez junto al costado del barco.

Luego intentaron durante horas izarlo, pero pesaba mucho y no se pudo. Con tantos esfuerzos y maniobras como hicieron buscando la manera de subirlo a la cubierta, destrozaron la baranda de babor.

—¡Hatajo de inútiles! —gritaba el sobrecargo a los marineros—. ¡Mirad lo

que habéis hecho!

Corría la tarde y, viendo que no podían descuartizarlo a bordo, decidió el capitán que se le sacara toda la carne que fuese posible. El resto quedó flotando en el mar y fue aprovechado por los otros barcos, que enviaron sus botes para servirse también de la pesca.

Esa noche hubo buenas tajadas de carne fresca para todo el mundo y sirvió para aliviar los sufrimientos y entretenernos algo, después de tantos días de calma angustiosa.

*De la falta de paciencia ante la desesperante calma que se apoderó del mar y de la penuria que sobrevino cuando se echó a perder el agua y se corrompieron los alimentos. También del viento alisio que sopló al fin y les sacó del trance.*

Cuando se alarga esta suerte de calma que mantiene a los navíos tan quietos, el mar se convierte en algo en extremo aburrido. Mira uno a las aguas estáticas e infinitas y no ve otro movimiento ni más mutación que la luz de la hora del día tiñendo el horizonte de diversos tonos, hasta que cae la noche y, entonces, diríase que el barco flota en la nada.

Únicamente al amanecer puede admirarse, como un regalo, el juego de los delfines nadando y rompiendo con sus brincos la plana superficie del mar. Sin mayor entretenimiento que este, o alguna que otra partida de cartas, no queda más remedio que dormir.

Pero lo peor en nuestro viaje sobrevino cuando empezó a faltar el alimento. La única carne fresca que había a bordo, que era la del cachalote, se corrompió. Los bizcochos sabían rancios y las castañas a moho. El agua pútrida adquirió un sabor y un olor desagradable. Los tasajos estaban duros como piedras, los garbanzos tostados llenos de gusanos y las almendras saladas daban mucha sed. La gente tenía malas las barrigas, vomitaban, flaqueaban y empezaban a salirles pústulas supurantes.

Durante aquellas largas y asfixiantes noches, apenas se podía conciliar el sueño. Los cuerpos estaban trasudados, doloridos, tendidos encima de las duras maderas, vencidos por tantos días de espera, faltos de ejercicio y mal alimentados. Como algunos deliraban, se despertaban en plena noche creídos que estaban en tierra, en sus casas, con sus parientes. Nadie prestaba ya atención a los lamentos y las voces que se alzaban en plena oscuridad ni a las amargas quejas de desesperación.

Durante una de aquellas penosas noches en vela, de repente se alzó una voz arrebatada. Levanté la cabeza en el catre y no percibí la más ligera brizna de aire en movimiento, pero se oía el crujir de los palos allá arriba y el chirrido de la tablazón en los costados de la nao. ¿Acaso era un signo de viento?

Rogaba a Dios para que lo fuera. Pues algunos marineros veteranos nos tenían el alma en vilo augurando que podíamos morir todos, en la inmovilidad de los barcos, presas del escorbuto, de las fiebres o la sed. Circulaban historias angustiosas. Se contaba que en ocasiones se encontraban en mitad del mar barcos que habían quedado detenidos en la calma chicha durante meses. Agotadas las provisiones, sin agua, los desdichados navegantes morían uno a uno hasta el último, de manera que la nave quedaba a la deriva, a merced de las corrientes.

Arrastrados estos barcos fantasma hasta las vías de navegación, eran encontrados después al cruzarse en su singladura con otros navíos que, saltando sus marineros a las cubiertas desoladas, descubrían una tumba flotante, con los cadáveres de los tripulantes diseminados, descompuestos, formando una macabra visión. Por eso no recuerdo haber sentido mayor alegría que cuando aquella noche una voz esperanzada gritó de repente:

—¡Viento! ¡Viento alisio!

Los marineros empezaron a correr en todas direcciones, trepaban a los palos, izaban las velas y tensaban los cabos. El maestre gritaba las órdenes desde el castillo de popa y la tripulación obedecía llevada por una energía desbordante.

Alcé los ojos al cielo y, con la primera luz de la aurora, vi el velamen hinchado, atrapando el aire que soplaba con inclinación al oeste. Se aliviaba el calor y asomaba el sol en el horizonte limpio de bruma. Sentíase la brisa fresca al fin en el rostro y todo parecía renovado. La flota surcaba ya el mar azul, y nos invadió a todos una feliz sensación de libertad.

Aunque no navegábamos demasiado rápidamente al principio, resultaba maravilloso avanzar. Más adelante las corrientes fueron ya benévolas y el viento se declaró entonces completamente a favor, fijando su dirección y su fuerza. Retomaba la flota su rumbo alegremente, mientras la tripulación entonaba eufóricas coplas.

La navegación seguía la dirección suroeste. Durante la noche lucían las estrellas y se guiaban los navíos por la cruz del sur, que destacaba nítida en el horizonte.

A medio día, el experto piloto tomaba la altura del sol y determinaba el grado de la latitud; después fijaba con la ayuda de la brújula el grado de longitud. Asombrado, observaba yo estas operaciones que se me antojaban una maravilla, fruto de la curiosidad y de la inteligencia de los hombres. Con viento favorable, no hay manera humana de viajar que supere a la navegación.

*Narra este capítulo el mayor peligro de la mar, cual era la tempestad; el mucho temor que ocasiona y los penosos trabajos que es obligado hacer en medio de los bandazos del olaje; la alegría de la calma que sucede al temporal y las oraciones que se hacen para dar gracias a los cielos.*

Durante la primera semana después de que soplara al fin el viento, nos vimos acompañados de brisas y ventolinillas suaves, aunque por las noches sufríamos turbonadas y aguaceros que obligaban a los pilotos a tomar rizos y aferrar las gaviyas varias veces. Pero a partir del día 7 el tiempo comenzó a empeorar.

Una de aquellas tardes el mar se tiñó casi de repente de un color grisáceo y aparecieron nubarrones oscuros en el horizonte. Los maestros entonces supieron que estábamos surcando ya las peligrosas aguas que atraen las más recias tempestades en aquellos mares.

Entonces hubo que prevenirse bajando a las bodegas la artillería y todo el lastre necesario para mantener el peso en el centro del navío y evitar así que diera el través si se declaraba una tormenta.

También se oyó gritar la siguiente orden:

—¡Cambiad las velas viejas por las nuevas! ¡Trincad el velamen menudo en vez del grande! ¡Estirad la jarcia!

Sabían bien los veteranos que debían ejecutar con prontitud y esmero estas operaciones, porque de ello dependía salvarse del desastre.

Antes de que cayera del todo la noche, el viento arreciaba. Los semblantes se volvieron graves y las miradas de los marineros oteaban el horizonte y, en vez de darnos ánimos a los que éramos inexpertos en los menesteres de la navegación, nos acentuaban los temores contando espantosas historias de naufragios.

Dormía yo plácidamente, acostumbrado ya al vaivén de la nao, cuando me sobresaltó de repente un brusco movimiento y una especie de estampido. Desperté entonces en la total oscuridad, sin saber de momento dónde me hallaba. Rugían las maderas alrededor y un fuerte golpeteo arreciaba en las paredes. Luego sentí que me caía agua fría en el rostro y noté que empezaba a estar empapado. Al iluminarse la cámara por el súbito resplandor de un relámpago, seguido de inmediato por el trueno, comprendí que soportábamos una tormenta.

Salí al exterior. El viento bramaba y las olas se elevaban por encima de la borda, alcanzando incluso los castillos de popa y proa. Todo rodaba a mi alrededor, barriles, herramientas, fardos y poleas. Los marineros corrían de lado a lado, agarrándose a donde podían, vociferando, maldiciendo, tratando de atar lo que estaba suelto y afianzando los pertrechos. Media docena de hombres, con el piloto, trataban de sujetar el timón para gobernarlo, mientras el maestro se había amarrado en el puente y se desgañitaba tratando de hacerse oír para dar las

órdenes, en medio del ensordecedor estruendo del mar embravecido. Vacilaba la nave, movida de las olas, como una paja, esperando todos a cada tumbo nuestro fin. No se pudieron valer con el timón los marineros, y así lo ataron casi sin confianza. En esto, vino una oleada tan fuerte que terminó derribando cuanto quedaba en pie.

Para resguardarnos de tan aparatoso trance, los viajeros fuimos a la entrecubierta estrecha y oscura, donde permanecemos agarrados a los asideros de cuero que estaban fijados para estos casos. Durante largas horas, soportamos la terrible tempestad, rezando, muertos de miedo por el zarandeo y el violento subir y bajar del barco. El agua se colaba por todas partes, empapando ropas y mantas, haciendo aún más incómoda la situación. Agarrados, tiritando y vomitando todo lo que llevábamos en el estómago, solo en Dios poníamos nuestra confianza aguardando a que nos librase de aquel brete.

En la total oscuridad, advertimos al fin el cesar del feroz oleaje. Era ya la hora anterior al alba y pronto vino el alivio de una tenue luz colándose por la escotilla. Salimos a la cubierta y contemplamos con felicidad un horizonte claro, no obstante las densas y negruzcas nubes que aún seguían ocupando gran parte del cielo.

A bordo todo estaba mojado y el agua corría por las maderas y chorreaba en los desniveles de las estructuras. Los marineros achicaban con cubetas, ataban cabos, sujetaban las velas y trataban de recomponer el orden alterado por la cantidad de cajas, fardos, toneles y enseres que se veían esparcidos por todas partes. Los rostros estaban desencajados, los ojos con espanto aún y los movimientos de los miembros eran lentos a causa de la fatiga por la intensa brega de la noche.

A medida que la calma retomaba al mar, unas nubecillas grises, azuladas, iban invadiendo el cielo hacia oriente, hasta que enrojecieron y un victorioso sol asomó rozando con dorada y triunfal luz las crestas de las olas. Se vio entonces toda la flota muy dispersa; mas, gracias a Dios, no se había perdido ni un solo navío.

El capellán subió a lo más alto del alcázar de popa y alzó un crucifijo gritando:

—¡Demos gracias al Todopoderoso, hermanos! ¡Gracias, Santa María Bendita! ¡Ángeles y Potencias! ¡Alabado sea el Altísimo! ¡Recemos, hermanos!

Todo el mundo a bordo se santiguaba y se hincaba de rodillas, con las almas transidas de emoción y fe.

Después se sacó la imagen de la Virgen María y se la paseó en procesión por la cubierta, mientras se entonaba el tedeum y la salve de los marineros, sucediéndose las estrofas largas y melodiosas que encendían los ojos en lágrimas agradecidas.

## La pericia del navegante

Generalmente, cuando los pilotos estaban seguros de encontrarse en la buena ruta, sencillamente se dejaban empujar por los vientos, hasta avistar en el horizonte alguna de las islas Antillas. Ya que un buen navegante se movía entre la certeza y la intuición. Para ello debía observar constantemente el rumbo, y calcular bien la velocidad. Si era experto en navegación astronómica en alta mar, podían calcular las coordenadas, es decir, la longitud y la latitud, mediante la observación del sol o de las estrellas. También la latitud se podía calcular con cierta facilidad utilizando los instrumentos de cálculo, pero no así la longitud, pues esta es la referencia al meridiano en el que se encuentra la nave.

Los portugueses en sus viajes a la India sorteaban la costa de África, y no necesitaban grandes variaciones de longitud, sino que descendían apenas 75 grados de latitud. Sin embargo, los españoles, al cruzar el océano, eran fieles a la misma latitud y avanzan grados de longitud, lo cual era realmente difícil de calcular, sobre todo al principio.

Digamos pues que la longitud se suponía calculando la posición según la distancia recorrida, siguiendo el rumbo dado. La velocidad se calculaba según la experiencia y observando la estela que dejaba el navío sobre la superficie del mar. Esto requería la pericia del piloto. También se recogían datos con la observación de las hierbas u otros objetos flotantes: rabos de junco, palos, hierbas, cortezas... Y conociendo las aves que se supone que no se adentran demasiado en alta mar, como alcatraces y palmípedas; o alguna ballena, que por sus movimientos indicara la proximidad de tierra firme. Los más avezados y veteranos marineros hacían sus conjeturas basándose en estas pistas.

Era muy importante anotar en una pizarra en cada turno de guardia la velocidad calculada, para después pasarla al cuaderno de bitácora, que era el libro en el que el capitán anotaba todos los acontecimientos de la travesía, y que se archivaba en la bitácora, que era un armario próximo al timón.

Si los vientos soplaban favorables, todos esos cálculos podían resultar más o menos certeros, pero con vientos contrarios todo era un puro azar. Digamos pues que los marineros se regían por su instinto. Lo usual era ir en dirección norte o en dirección sur, hasta conseguir la latitud deseada. Entonces se dirigían, sin mayor preocupación, hacia el este o el oeste hasta avistar tierra, navegando siempre en ángulos rectos.

Y no debe olvidarse que el procedimiento más clásico para orientarse en alta mar desde la Antigüedad era la posición de la Estrella Polar, que indica el norte; su cota, es decir, el ángulo con que aparece en el horizonte, que se acorta conforme se avanza hacia el sur señalando la latitud. Ese ángulo de la estrella en el horizonte se calculaba al principio a ojo, pero, a fines del siglo XVI, se lograba con la ayuda del cuadrante, un instrumento con forma de cuarto de círculo que



ofrecía una escala marcada de 0 a 90 grados y dos salientes en uno de los dos radios perpendiculares que lo delimitan.

También al navegar en dirección este u oeste se podía mantener el rumbo y corregir errores de brújula manteniendo la altitud polar constante.

*Se cuenta que se avistó tierra en la isla Dominica, puerta que llaman de las Indias, y la sorpresa y admiración que causó en los viajeros la grandeza y frondosidad de aquellas tierras. También se cuenta cómo se hizo la aguada y la separación de la flota conforme a sus diversos destinos.*

Reagrupada la flota después de la tempestad, prosiguió su singladura dejando atrás esas aguas inseguras que tan pronto eran calmas como impetuosas. Adquirió entonces el mar un tono diferente, más verdoso, y los marineros olisquearon de nuevo en la brisa los aromas agrestes de la tierra firme. No tardaron en aparecer bandadas de aves que anunciaban la proximidad de las primeras islas de las Indias, en la ruta determinada por los viejos navegantes, como lugares indicados para dar descanso a los barcos. Esa misma tarde, con gran júbilo a bordo, se divisó muy a lo lejos la línea oscura de la costa.

Se hizo escala en la isla Dominica. Echamos al fin pie a tierra y, los que por primera vez veíamos el Nuevo Mundo, nos quedamos admirados al contemplar los paisajes y observábamos con asombro cuando aparecía ante nuestros ojos, hechos ya a solo ver el mar: las selvas frondosas, los habitantes, las construcciones y el clima tan diferente de aquellas tierras.

Las tripulaciones y los viajeros queríamos aprovechar el tiempo y, no bien acabábamos de desembarcar, nos aplicamos a las grandes comilonas que solían hacerse en aquella primera escala, después de tan largos días navegando.

Pero apenas dos días después de hacer la aguada, la flota puso rumbo a Portobelo, separándose de los navíos que iban a La Española, Santo Domingo, Puerto Rico y Cartagena de Indias. Más adelante siguieron su propia ruta los que iban hacia Maracaibo, Margarita y Riohacha.

Después de tantas jornadas a bordo, con las consiguientes penalidades del viaje, la visión de Portobelo resulta admirable. Las robustas fortificaciones que protegen los arsenales y el conjunto de la ciudad se recortan componiendo una poderosa estampa sobre el puerto, con sus amplias dársenas y los recaladeros repletos de embarcaciones.

Estando todavía la flota en la mar, a una considerable distancia, fue recibida con salvas de bienvenida, que tronaban retumbando en los acantilados, y por sonoros y alegres repiques de campana en todas las iglesias. Después el atraque fue saludado con una impresionante manifestación de júbilo. Había gente por todas partes, en los muelles y en los caminos, adornos de gallardetes y guirnaldas, hogueras y fiestas a lo largo de las atarazanas.

Subió a bordo el gobernador con el séquito de las autoridades e hicieron discursos y loas a su majestad. Pero, no por tanto contento, dejaron de cumplir

con su obligación los funcionarios encargados del cobro.

Por su parte, el maestro de la Capitana entregó la valija enviada por la metrópoli y presentó los documentos oportunos.

Inmediatamente, se dio la orden de descarga. Entonces se extendieron las pasarelas y comenzó el ir y venir de las interminables flotas de esclavos por los planchones, cargando fardos, cajas, barriles y todo lo que venía de España.

## El centro caribeño

Las rutas de la plata pronto se convirtieron en la base de un verdadero sistema de comunicaciones en el Nuevo Mundo, y la centralización del tráfico en determinados puertos propició el surgimiento de otras líneas de comunicación internas en el continente. El Caribe fue precoz en esto, con la pronta apertura de tráfico que concentraban entre sí los puertos de Veracruz o Cartagena de Indias con los de Cuba, Puerto Rico o La Española. El origen de estos mercados se debió a la compra de los *rezagos* o sobrantes de las mercancías traídas por las flotas y que estas dejaban en las islas antes de emprender el regreso. Sin embargo, la zona de tráfico interno más intenso era la que abarcaba el amplio espacio del Pacífico, desde Acapulco, en México, hasta Chile, pasando por Panamá, El Callao y Arica. Como siempre fue, el origen de estas rutas estuvo en el transporte de metales preciosos; en concreto, los provenientes de las minas del Alto Perú.

Uno de los trayectos principales era el que unía El Callao o Arica con Panamá. No obstante, a lo largo del siglo XVI, fue cobrando importancia singular la comunicación entre México y Perú. En este caso, el transporte de mercurio de Huancavelica para las minas de Nueva España jugó desde el principio un papel primordial. Pero asimismo se desarrolló un importante tráfico entre México y Filipinas a través de puerto de Acapulco que implicó también a los peruanos.

Por otra parte, la navegación desde México hacia las islas de las Especiería se empezó a intentar en 1522. Pero la primera conexión regular entre Acapulco y Manila no llegaría hasta que empezara el tráfico del llamado Galeón de Manila. El alto valor que alcanzaba la plata en China hacía muy rentable su exportación hacia las filipinas para pagar con ella mercancías de gran valor: sedas, especias y porcelana.

De esta forma, el tráfico en esa nueva dirección se incrementó de manera extraordinaria, y participaron también los puertos peruanos, desde donde empezaron a partir barcos con destino a Filipinas en 1581. Se abría pues el tráfico buscado desde el principio por Colón: el de Extremo Oriente.

*Del contento que tienen los viajeros y marineros cuando desembarcan en el puerto de Portobelo; y de la gran feria que allí se organiza a la llegada de los galeones; del alojamiento, la pernocta y la vida regalada que se lleva en tierra, merced a la riqueza que hay en las Indias.*

Impacientes, los viajeros aguardaban a que los maestros permitieran el desembarco. Mientras tanto, los oficiales pagaban sus salarios a los marineros y soldados y les hacían las advertencias oportunas antes de dejarlos bajar a tierra.

Cuando se concedió al fin el permiso, centenares de hombres descendieron por las paralelas y se desparramaron en todas direcciones. El bullicio del puerto anunciaba que daba comienzo la feria.

Durante un par de semanas, Portobelo reunía a miríadas de comerciantes con plata abundante para comprar la mercancía que venía de España: paños, sedas, lana, mantas, aguardiente, vino, manufacturas, herramientas, armas y artículos de lujo. Por su parte, los indianos ofrecían sus productos: fritangas de gallina, asados de cerdo, tortas de maíz, jarabe de lima y piedras semipreciosas, plata, oro y carey.

La muchedumbre que descendió de los barcos corrió apresurada a procurarse alojamiento. Durante los días que permanece la flota en el puerto, los precios de los hospedajes se disparan y cualquier chamizo se paga a precio de oro, porque es el tiempo de las tormentas y llueve con frecuencia. Para cobijar a tanta gente, incluso las autoridades tienen preparadas alhóndigas en la que se puede pernoctar por un precio razonable.

Durante las dos semanas siguientes a la recalada de la flota, Portobelo es el lugar más bullicioso, alegre y concurrido de las Indias; pero asimismo el más peligroso, pues tiene la feria su contrapartida: pleitos, reyertas, robos y homicidios.

En la ciudad, dentro de las murallas, la vida parece discurrir sin embargo de manera más sosegada. Las grandes residencias de los ricos españoles asentados gracias al comercio se alternan en el conjunto urbano con iglesias y conventos. Aunque también aquí todo es mercado; en la plaza y en las calles se puede hacer compras a todas horas del día o de la noche.

Cualquier español vive en las Indias como un hidalgo, rodeado de esclavos indios y negros, que les sirven en todo: les traen el agua, les hacen de comer, les lavan las ropas y les libran del mínimo trabajo.

## **Portobelo**

En la época precolombina, la población indígena de Panamá estaba constituida por las tribus llamadas caribes, ubicadas al este del país, los chibchas, que eran los más numerosos, y que estaban situados en las tierras altas del oeste, los chochos, que vivían en el sur, y otros diferentes grupos de origen maya.

La costa oriental fue explorada inicialmente por Rodrigo de Bastidas, Juan de la Cosa y Vasco Núñez de Balboa, en el año 1501. Pero había sido Colón, en su cuarto viaje, en 1502, quien desembarcó por vez primera, fundando la ciudad de Santa María de Belén, destruida posteriormente por los indígenas. La región fue llamada primero Veragua y luego Castilla de Oro.

El 1513, Vasco Núñez de Balboa salió de la ciudad de Santa María la Antigua, en busca del otro océano. Después de una dificultosa expedición que tuvo que atravesar toda la selva y enfrentarse en Cuarecua a los agresivos nativos, que fueron masacrados casi en su totalidad, llegó a las montañas desde donde se divisaba el océano Pacífico. El día 25 de septiembre de aquel año fue avistado el mar del Sur, lo que supuso un gran descubrimiento. Tras un infructuoso reconocimiento del golfo, la expedición volvió a Santa María, donde llegó el día 19 de enero de 1514.

El primer gobernador nombrado por el rey fue Pedrarias Dávila, quien inició la colonización del istmo, fundó en 1519 la ciudad de Panamá en la costa del Pacífico y comenzó la exploración de las provincias de Veraguas, Herrera y Chiriquí. Después de someter a los indios, decidió expulsarlos de las tierras que habitaban, hacia las zonas más inhóspitas del país.

Pedrarias Dávila hizo construir una calzada que unía ambas costas y que permitió, durante dos siglos atravesar el istmo y embarcar las riquezas procedentes del puerto de El Callao en Perú hacia Europa.

De Panamá salía el oro, y a su puerto llegaban los productos manufacturados procedentes de la metrópoli. Aquella ciudad de Nombre de Dios, que era el puerto de embarque y desembarque, fue sustituida desde 1593 por Portobelo. Muy pronto, los puertos fueron codiciados por todos los piratas y filibusteros franceses, ingleses y holandeses: en 1572 y en 1591, Drake ocupó la ciudad de Nombre de Dios; en 1671, Morgan destruyó la ciudad de Panamá, que fue reconstruida dos años después.

*Se referencia a los temores que causan los corsarios a las autoridades y gentes de Portobelo; de los presidios y aparatos necesarios para la defensa de estas costas y de los gastos que ocasionan.*

El mayor peligro y daño que hay en aquellos puertos de Indias es el de los piratas, que no dejan un solo año de molestar en las costas. Por eso preocupan mucho a las autoridades los menesteres de la defensa. Las fortificaciones fijas que, como se vio años atrás, fueron bastante endebles, debieron más tarde rematarse con las móviles y con el personal del presidio, raras veces al completo.

Las declaradas presencias de corsarios por toda la costa, especialmente por donde pueden obtener fruto de sus rapiñas, son combatidas además mediante patrullaje naval. Pero estos aparatos, para ser eficaces, claro, tienen que moverse con premura, al menos con la misma que los bandidos, que navegan en lanchas rápidas, impulsadas a vela y remo, lo que dificultaba alcanzarlas. Para hacer frente a esto, el nuevo gobernador, don Hernando de Córdoba, tuvo la feliz ocurrencia de ordenar que se estacionara en el puerto una galera con doscientos esclavos negros como tripulación. Dada la ineficacia de los galeones por su falta de velocidad y maniobrabilidad, así como por su imposibilidad de entrar por aguas superficiales, esta prudente provisión ha mantenido muy seguros los puertos y los pueblos, según alaban todos, desde el pasado año.

Si resulta difícil construir y mantener las defensas fijas y móviles, mucho más lo es contar con gente de presidio o con milicias adiestradas de las que echar mano para la defensa. Se quejan allí mucho las autoridades de que no hay recursos para pagar suficiente dotación. Pero tampoco los vecinos pueden resolver todas esas carencias. Demasiada carga soportan, según lloran, con la carestía de precios, las rondas nocturnas que han de hacer y el alojamiento de soldados de las flotas; ¡como para tener también que convertirse en soldados y arriesgar sus vidas!

Ahora bien, alguien tiene que defender la ciudad, si la dotación del presidio no es suficiente. De ahí que algunas veces se realicen alardes. Como el que se hizo nada más recalar la flota, que congregó a doscientos infantes y cien arcabuceros.

Y no son estos sacrificios en vano, pues ha de saber vuestra excelencia que es Portobelo uno de los puertos más importantes donde se guarda la plata de Nueva Granada, y por ello de la Flota de Indias. El oro, precedente sobre todo de la Nueva España, es transportado en mulas a través del Camino de Cruces, y luego se embarca y navega por el río Chagres en pequeñas embarcaciones, hasta llegar a Portobelo, en donde lo cargan en la flota hacia España.

Y por ello son tan célebres sus ferias, las cuales duran hasta cuarenta días,

debido a la acumulación de mercancías y metales preciosos. Por esa misma razón, ha sido objeto de la codicia de los corsarios y sufrió diversos intentos de saqueo. Cuentan que el pirata Francis Drake murió de fiebre en la bahía de Portobelo, donde se supone que está enterrado. También fue atacada por el bandido William Parker en el año del Señor de 1601 y las gentes de la región sufrieron mucho por los saqueos, las muertes y las deshonras de las mujeres.



## ¡Cuidado con los piratas!

Los primeros asentamientos de los españoles en el Nuevo Mundo se vivieron con relativa paz. La distancia y la propia insignificancia inicial de las conquistas no llamaban la atención de los demás países europeos. Pero tan pronto como aumentó el tráfico regular y se tuvieron noticias de que había metales preciosos en curso, se despertó la rapacidad. Y empezaron a acudir moscones al punto más débil: el tramo final de la ruta de regreso, que los busques efectuaban ya fatigados y lentos, tras el largo periplo, y siempre con oro en sus bodegas.

Desde 1507 el rey de Castilla hubo de despachar dos carabelas con el objeto de escoltar buques que regresaban a Sevilla. En 1521, a propósito del comienzo de una de tantas guerras en Europa, los mercaderes de Sevilla se sintieron lo bastante alarmados por posibles ataques franceses como para financiar una escuadra que protegiera a los buques.

Pero los temores arreciaron cuando parte del botín de la conquista de Nueva España fue capturado por un corsario francés en las proximidades de las islas Azores, cuando era transportado a Sevilla. La suculenta presa exacerbó la codicia de los franceses, y la noticia corrió como la pólvora por todos los puertos. A partir de entonces, la carrera de las Indias nunca dejó de estar en peligro. El natural deseo de marinos y comerciantes extranjeros por conocer esa ruta y compartirla con los españoles, para lucrarse al igual que ellos, generó todo un negocio en torno a la piratería.

La piratería era un negocio ya secular de marineros de países pobres, quienes arremetían por la misma razón contra una ballena o un buque; para ganarse la vida. Las técnicas del oficio eran bien conocidas, desde los tiempos de los vikingos y normandos, y la práctica del mismo se había refinado en el Mediterráneo medieval. Por lo que la Corona española, como es lógico, siempre consideró «contrabando ilegal» cualquier apetencia extranjera en lo que estimaba como propiedad exclusiva, y persiguió cuanto pudo y sin contemplaciones el monopolio establecido.

Pero constituía un hecho de la vida diaria de aquella época que un buque tuviera que hallarse siempre dispuesto a luchar o a huir, necesidad que le era tan esencial como flotar.

*Del tornaviaje, la reunión de los galeones y la travesía de las dos flotas de Indias juntas, desde La Habana hasta las costas de España.*

Como ya le expliqué en su momento a vuestra excelencia, las dos flotas que van a las Indias navegaron juntas este año, precisamente para hacer frente a la amenaza de los corsarios. La destinada a tierra firme, también llamada la de Nombre de Dios o Flota de los Galeones, echaba el ancla en Portobelo a la espera del tornaviaje, que se iniciaba en el istmo de Panamá a mediados de marzo, con objeto de reunirse todas las naves en La Habana en el mes de abril. Sabido es que el regreso resulta mucho más peligroso que la ida, pues súmase al riesgo de huracanes y tempestades el peligro de los piratas, que aumenta atraído por el valor de la carga que se transporta; el tesoro real, compuesto por la plata procedente de los tributos cobrados en las Indias y las remesas de los comerciantes, amén de lo que se saca de las propiedades de nuestro señor el rey.

Pero no ha de pensarse que lo único que se trae de las Indias es plata y oro. Hay que destacar, además, algunos productos valiosos y únicos que se dan allí, como son el tabaco, el cacao, la cochinilla, el añil, el palo del Brasil, el buen cuero y las maderas nobles.

Por su parte, la otra flota, llamada Flota de la Nueva España, que echa el ancla en Veracruz, debía asimismo venir hasta La Habana, donde esperaban los buques de guerra de escolta y así emprender ambas unidas el viaje de vuelta a España.

Como los barcos iban llegando lentamente, las autoridades de la mar se impacientaban, porque se había de partir antes del día 10 de agosto para evitar los desastres que causaban los temporales en el Canal de las Bahamas. Si para esa fecha no se ha reunido la flota, no queda más remedio que demorar la partida hasta el año siguiente.

Aunque bien es cierto que mientras se aguarda la llegada de los barcos, bulle la actividad en el puerto; no se desperdicia el tiempo y se prosiguen las tareas de carenar y preparar las naves para la larga travesía.

Cuando estuvo al fin en el puerto el último de los barcos, se mandó hacer la aguada, se cargaron los víveres para la travesía y se dio la orden de partida. La flota zarpó de La Habana y navegó hacia el noroeste, para atravesar el canal de las Bahamas que, como digo, es uno de los pasos más peligrosos. Es esta la vieja ruta que los marineros veteranos llaman del piloto Alaminos. Y te ponen el alma en vilo cuando, al navegar por aquellas aguas sembradas de arrecifes, te cuentan que en el fondo del mar yacen multitud de galeones.

El viaje prosiguió cerca de las Bermudas y luego arrumbó recio en busca de

los vientos de poniente, para llegar a las Azores en donde se hace la escala. En este puerto se tuvo noticia de la presencia de piratas en las aguas cercanas. Para prevenir riesgos, se apostó la artillería y los barcos quedaron ya listos para el combate en toda la singladura.

Se navegó hacia el Algarve y el cabo de San Vicente, y desde allí se puso proa a la desembocadura del Guadalquivir.

Ningún aviso se manda a España de la llegada de la flota, por muy esperada que sea, pues la noticia podría alertar a los piratas y acabar todo en desastre a las puertas. La única nueva del arribo es la que se tiene al verlas llegar a Sanlúcar.

Desde la Barra, los galeones van remontando con aprieto el Guadalquivir. Cuando al fin se avista el puerto de Sevilla, se siente una alegría muy grande y se contempla el alivio en los rostros de los maestros y tripulantes. ¡Qué emoción al entonarse la salve marinera!

## Epilogo

Ya vuelto a mi ciudad, que es la vuestra, mi dilecto padre, determiné escribirle este memorial en lenguaje claro y franco, para no poner a vuestra excelencia en trance de no entenderlo. Pues en esto, como en tantas cosas de mi vida ruin, sigo el mandato de mi principal maestro: el de cuidar de que lo escrito responda al fin de toda Historia o Poesía; cual es el de deleitar enseñando y enseñar deleitando.

Con este afán, no me mueve otro motivo que el de ensalzar las obras del Creador, descubriendo en ellas las de los hombres, y sin dejar de hacerlo, cumplir con lo que me manda Vuesa Señoría Ilustrísima para que le cuente mi peripecia y los grandes trabajos que tuve en este primer viaje mío a las Indias. Y le ruego que si hallare algunos descuidos en este memorial los atribuya a mi poca erudición, y que me corrija y me advierta de ellos, para que corra a enmendarlos con humildad y sumisión.

Besa vuestras manos, este indigno siervo vuestro, que queda a los pies de mi reverendísimo señor, adornado de todas las virtudes, favorecedor de las buenas letras y las obras más pías y de quienes las profesan.

## Crónica

- 1492 Primer viaje de Cristóbal Colón a las Antillas.
- 1493 Promulgación de la bula de Alejandro VI concediendo a los reyes de Castilla la exclusividad en la conquista y la evangelización en las Indias.
- 1494 Tratado de Tordesillas que establece la delimitación del meridiano-frontera entre España y Portugal para los territorios descubiertos.
- 1503 Se funda la Casa de Contratación de Sevilla.
- 1508 Por la bula *Universalis Ecclesiae* el papa concede al rey de España el Patronato Real de la Iglesia Americana.
- 1511 Montesinos pronuncia en Santo Domingo su famoso sermón denunciando la explotación de los indios. Se crea la Audiencia de Santo Domingo.
- 1512 Las Leyes de Burgos regulan las relaciones hispano-indígenas.
- 1513 Descubrimiento del mar del Sur, llamado océano Pacífico, por Vasco Núñez de Balboa.
- 1519-1521 Hernán Cortés conquista México.
- 1519-1522 Primer viaje de Magallanes alrededor del mundo, culminado por Juan Sebastián de Elcano.
- 1523 Creación del Consejo de Indias.
- 1532 Se inicia la conquista de Perú por Francisco Pizarro.
- 1535 Fundación en Lima del virreinato de Nueva España.
- 1538 Fundación de la Universidad de Santo Domingo.
- 1542 Las Leyes Nuevas prohíben la esclavitud de los indios y declaran la extinción del sistema de encomiendas.
- 1543 Se crea el Consulado de Comercio de Sevilla. Es nombrado el primer virrey de Perú.
- 1545-1546 Hallazgo de las minas de plata de Potosí y Zacatecas en Perú y México respectivamente.
- 1552 Se publica la *Brevisima relación de la destrucción de las Indias*, de Bartolomé de Las Casas.

1564 El sistema de flotas de Indias queda organizado definitivamente.

1580 Unión de España y Portugal bajo una misma corona.

1592 Creación del Consulado de Comerciantes de México.

1613 Creación del Consulado de Comerciantes de Lima.

1640 Portugal se independiza de España.

## Bibliografía

- BENASSAR, B, *América española y la América portuguesa (siglos XVI-XVII)*, Akal, Madrid, 1980.
- COLÓN, C., *Diario de a bordo*, Colección Tus Libros, Anaya, Madrid, 1985.
- GIL-BERMEJO, «Pasajeros a Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, Madrid, 1974, pp. 323-384.
- HARING, C. H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, FCE, México, 1979.
- NÚÑEZ CABEZA DE VACA, A., *Nafragios y comentarios*, Taurus, Madrid, 1969.
- RAMOS PÉREZ, D., *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Universidad de Valladolid, 1981.
- SERRANO MANGAS, F., *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVI. Un conflicto por el poder*, Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993.
- ZARAGOZA, G., *Rumbo a las Indias*, Anaya, Madrid, 2001.



JESÚS SÁNCHEZ ADALID. Licenciado en Derecho por la Universidad de Extremadura, se doctoró en la Universidad Complutense de Madrid. Ejerció como juez durante dos años, estudiando al tiempo Filosofía y teología, y licenciándose en derecho Canónico por la Universidad Pontificia de Salamanca. Ordenado sacerdote, ejerce como párroco en un pueblo de Badajoz. Es colaborador habitual en Radio Nacional de España y en revistas como National Geographic y Ciencia y Vida.

Es autor de novelas históricas, de gran éxito, caracterizadas por su gran rigor en hechos y descripciones.

A lo largo de su carrera ha ganado premios como el Fernando Lara, por *El alma de la ciudad*, o el Alfonso X el Sabio de novela histórica en 2012 por *Alcazaba*.