

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

DIVISIÓN DE POSGRADO

MANIFESTACIONES DE MIEDO DURANTE LA NAVEGACIÓN ATLÁNTICA IBÉRICA.

MEDIADOS DEL SIGLO XV A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE

MAESTRA EN HISTORIA

PRESENTA

VERA MOYA SORDO

ASESOR DE TESIS:

DR. ROGER BARTRA

MÉXICO, D.F.

FEBRERO 2011



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Para todos los que navegan en mares tormentosos:
cuando la oscuridad parece no tener fin
y el amanecer se siente perdido para siempre,
confíen, llevados por los vientos del coraje y la fe
un nuevo horizonte espera.

A mi Abuelino, por haberme dejado
la compañía de su recuerdo.

AGRADECIMIENTOS

Este texto está dedicado a quienes me acompañaron por el viaje simbólico de su elaboración, tanto en los episodios académicos como en los personales. Gracias a ellos no naufragó en el olvido.

En este sentido, quiero agradecer infinitamente a Roger Bartra por sus consejos, apertura y disposición para dirigir esta investigación. Su sabiduría en todos los campos, especialmente en la vida, ha sido fundamental en mi formación. Gracias además por escucharme. A Johanna von Grafenstein por su dedicación al revisar esta tesis, por su apoyo mediante el proyecto de Investigación Básica CONACYT/Instituto Mora, *Independencia y comunicación. México en las redes de noticias atlánticas, 1810– 1821*, pero sobre todo por su comprensión y cariño. A Antonio García de León por su tiempo, consejos e infatigable gentileza que siempre brinda ánimos. A Gisela von Wobeser por ser una gran maestra y guía en la vida académica y fuera de ella. Gracias a su amistad y respaldo en todos los sentidos. Mi admiración y cariño a todos ellos trasciende estas líneas.

Gracias a Flor Trejo por las navegaciones pasadas, por toda la enseñanza y por revisar esta tesis con detenimiento. A Pilar Luna, quién fuera mi capitán y a mis antiguos colegas de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, especialmente a Santiago +, Jerónimo, Eugenio, Edgar, Octavio del Río, Roberto Junco, Luis “chiquis” y Fabián, con quienes busqué en las profundidades del mar para reencontrarme de distintas formas. Mención especial merece Lupita por ser una luz guía en momentos en que perdí el rumbo.

A Fiona Clark, Andrew Raden y las personas de Estudios Latinoamericanos de Queen's University Belfast que me brindaron su apoyo para la investigación de esta tesis, así como su hospitalidad y amistad durante y después de mi estancia en Irlanda. A esa distante isla por curarme las heridas y darme nuevo aliento.

A Mary y Juan, mis padres y mejores amigos, por enseñarme el amor. A Avelino por permitirme conocer la tierra de mis ancestros y saludar al mar Cantábrico. Al poderoso matriarcado que siempre está ahí en tiempos de dicha o dificultad: Rosi, Tere, Balbi, Cristi, Talina, Lorena, Gaby, Aura, Claudia y las Ruths; y al patriarcado que siempre sustenta: Agustín, Guillermo y del más allá Manolo, Ángel y por supuesto mi Abuelino. A mis amigos que son también mi familia: Nadia y Miguel, Paola, Gaby y Beto, Octavio y Mary, mi compadre y fiel compañero en las travesías y naufragios Roberto, Pedro, mi compañera de luchas Laura, Ana, Emiliano, Karen y Paolo, a Judith que siempre está ahí. A Rafa, compañero solidario en las tormentas y naufragios, y a Magda, que siempre mantuvo su corazón abierto.

Por último, a mi amor, mar azul: con quien volví a reencontrarte en esta vida...

MANIFESTACIONES DE MIEDO DURANTE LA NAVEGACIÓN ATLÁNTICA IBÉRICA.

MEDIADOS DEL SIGLO XV A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. LOS VIAJES ATLÁNTICOS IBÉRICOS DURANTE LOS SIGLOS XV-XVI	
Un mundo por explorar	
<i>La geografía imaginaria</i>	23
<i>Aventurarse en el Atlántico</i>	30
Navegación al viento y navegantes de temple	
<i>Barcos de madera y velas</i>	34
<i>Gente de mar y pasajeros</i>	40
<i>El arte de navegar por el Atlántico</i>	
Los astros y la brújula	49
<i>Las cartas de marear</i>	55
Las rutas marítimas al Asia	58
<i>Los portugueses y las exploraciones al sur del África</i>	60
<i>La búsqueda de la ruta al oeste</i>	
Colón y las Indias “desconocidas”	68
El estrecho se escapa	72
El paso de encuentro con el Pacífico	74
CAPÍTULO II. ENTRE LA LUZ Y LAS TINIEBLAS: NAVEGAR HACIA EL ENCUENTRO CON EL MIEDO	
El miedo	78
Miedo al mar	86
La distancia eterna	97

Hambre, sed y enfermedad	103
Sirenas y otras quimeras marinas	115
El asalto de lobos de mar: piratas y corsarios	123

**CAPÍTULO III. ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE:
LA PÉRDIDA DE LA ESTABILIDAD**

Malas condiciones de la embarcación o su gobierno	132
Demonios, apariciones y otras señales de mal agüero	141
Mar de tempestades	151
Nafragio	159
La muerte	171
<i>Muerte y sufrimiento</i>	174
<i>Muerte en pecado o morir por los pecados</i>	178
<i>Muerte anónima o sin sepultura</i>	182

**CAPÍTULO IV. DESAFIAR AL MIEDO: LA BÚSQUEDA DE LA DOMINACIÓN
DEL ENTORNO ATLÁNTICO**

El miedo y el espejismo	185
De frente al miedo	191
El valor y la audacia abren caminos	199
Superar los límites del miedo. La carrera del dominio atlántico	205
Últimas reflexiones	214
BIBLIOGRAFÍA	217

INTRODUCCIÓN

Habría que entender el mar como escenario natural de incontables peligros para comenzar a tener una idea de por qué al hombre siempre le ha inspirado tanta aprensión, independientemente de los conocimientos o creencias que cada sociedad haya forjado a lo largo de su historia con respecto a los fenómenos que ahí se suceden o las singularidades de los seres que lo habitan. Es un hecho que en la actualidad sigue pareciendo un espacio imponente y hasta cierto punto solitario, sobre todo cuando las embarcaciones se descubren navegando fuera de los límites de las jurisdicciones de las aguas territoriales (y por lo tanto del patrullaje fronterizo de barcos militares o auxiliares) y se adentran, prácticamente por su cuenta, en la difusa anatomía de las aguas internacionales. Los navegantes modernos, aun con sus pesados barcos de metal y tecnología satelital sienten un profundo respeto por el mar y sus misterios. Temen al azote de tormentas que los arrastren fuera de su ruta, sobre todo hacia las cercanías de arrecifes que como trampas marinas los capturan cual peces, así como al asalto de piratas que todavía hoy asechan las naves en busca de la mercancía que necesitan para continuar alimentando las redes de contrabando mundial. Pero también temen a morir entre grandes olas, ahogados, solitarios y lejos del hogar. Estos miedos no son nuevos, provienen de mucho tiempo atrás y han acompañado siempre al hombre en su aventura marina. Los nautas de todos los tiempos y todos los pueblos, aunque con sus singularidades y matices, según las influencias de su contexto sociocultural particular, han sabido lo que es temer a adentrarse en el territorio del líquido elemento. En el caso de los navegantes ibéricos que a partir del siglo XV emprendieron los primeros viajes ultramarinos que abrieron los caminos al sur y al oeste por el Mar Océano (el Atlántico), ¿cuáles fueron sus miedos al penetrar en los límites de un mar ignoto? ¿Cuáles al continuar la exploración y conquista de aquella senda de descubrimiento?

Esta investigación tiene dos intereses estrechamente vinculados: el primero, desenmascarar al miedo que surgió en las primeras experiencias ibéricas de navegar en las inmensidades de un océano Atlántico extenso y misterioso; el segundo, entender más acerca de la naturaleza y caracterización de aquella emoción, lo que obedece a un propósito personal surgido de mi propia experiencia de viajar por mar y sentir miedo. ¿Acaso a lo que decían “temer” aquellos primeros “peregrinos” en su andar por el espacio marítimo es a lo que un viajero teme hoy en día? ¿Qué estímulos desataban esos temores y de qué manera lo manifestaban? ¿Cuáles surgían en condiciones “normales” de navegación y cuáles en situaciones de extremo peligro? ¿Qué diferencias había entre los miedos de un marinero acostumbrado al mar y los de un pasajero poco experimentado? Estas páginas tratan de averiguarlo. Para ello, se abordarán las emociones de miedo de los hombres y mujeres que se atrevieron (o en algunos casos fueron forzados) a navegar en frágiles -en términos de las fuerzas de la naturaleza- embarcaciones por los “límites” del llamado en aquellos tiempos Mar Océano, analizando sus manifestaciones ante diferentes situaciones durante las travesías, algunas de inminente peligro.

La temporalidad considerada forma parte del periodo de exploración geográfica europea, tiempo de consolidación ultramarina y colonial en el que se llegó a visitar la mayoría de las regiones a las que se tenía acceso por vía marítima, poco más de dos centurias entre mediados del siglo XV y finales del XVII.¹ Para entonces la tecnología naval y las ciencias cartográfica, astronómica y filosófica estaban bien constituidas y existía una marinería capaz de navegar prácticamente en cualquier mar del planeta. No

¹ El historiador J. H. Parry llama a esta fase *Era de los descubrimientos y exploraciones*. Términos semejantes son *Descubrimiento y exploración del Nuevo Mundo* (Pereyra, 1920), *Viaje y descubrimiento en el Renacimiento 1420-1620* (Penrose, 1962) y *La Gran Era del Descubrimiento* (P. Newton, 1932). En ellos se alude a la fase de exploración europea transcurrida entre los siglos XV, XVI y XVII. En relación con la polémica surgida sobre el significado del término “descubrimiento”, Parry reconoce que Colón no descubrió un nuevo mundo, sino que estableció contacto entre dos (ambos habitados, viejos en términos humanos), sin embargo, utiliza el término para hablar de la serie de eventos históricos importantes para Europa durante aquel período de tiempo.

obstante, como la investigación se centra en la exploración marítima ibérica, en el interés de conocer la continuación, transformación o desaparición de los miedos conforme ese mar desconocido en sus límites fue descubierto, dejando de ser un obstáculo para convertirse en una vía, se analizará el periodo que comienza a mediados del siglo XV, desde el auge de las exploraciones portuguesas al África y a las islas atlánticas como Cabo Verde, Canarias, Madeira y las Azores; así como las primeras incursiones castellanas y portuguesas en el oeste, hasta principios del XVII, momento en que el encuentro físico y espiritual con los territorios encontrados comenzó a fundirse con lo cotidiano; tiempo de enfrentamiento de añejos conceptos sobre el mundo y sus criaturas ante una realidad observable. Entonces se presentó un declive en el impulso ibérico de exploración y colonización y se abren paso en la “carrera” naciones noreuropeas como Inglaterra, Francia y Holanda.

El desarrollo de esta tesis parte de la hipótesis de que aquellos miedos fueron resultado de la conjugación de dos fenómenos estrechamente relacionados. Por un lado, la sensación de peligro que despertaba la propia naturaleza del mar: grandes extensiones de agua salada, opaca, pesada y profunda, así como los seres marinos, las tormentas, los relámpagos, los fuertes vientos o las calmas extremas y por el otro lado, los conceptos culturales derivados de conocimientos de antiguos filósofos y geógrafos, creencias cristianas, mitos y leyendas acerca del fin del mundo, el infierno, el vacío, la oscuridad, el pecado y la muerte, que daban explicaciones del origen y significado de ese espacio geográfico hasta entonces poco explorado.

¿Cómo se ha estudiado el miedo desde el punto de vista histórico? Desde el principio de los tiempos, ese viejo y sombrío acompañante del hombre ha sido relegado a las brumas de su propia historia, desaprovechando todo lo que puede enseñar de la condición humana. Sin embargo, desde ese territorio de exilio ha encontrado formas de hacerse presente por doquier en cartas, diarios, documentación oficial, crónicas, obras artísticas; después en periódicos, teatro, novelas y recientemente en la música, en el cine,

en fin, en todos los medios que el hombre haya concebido para expresarse y comunicarse. Si se reconociera que el miedo es la más antigua de las emociones, entonces se podría deducir que toda la vida cultural y social está influida por él.² Aunque desde hace tiempo disciplinas como la biología, la sociología y el psicoanálisis se interesaron en su estudio, no fue sino hasta hace algunas cuantas décadas que la historia comenzó a considerarlo tema de investigación, junto con otras emociones, dentro del campo de las ideas, la cultura y sobre todo, las mentalidades, en que se busca el acercamiento a los hechos sociales del pasado a través de fenómenos mentales, sensibilidades, conductas, representaciones y expresiones de la vida cotidiana, tanto de individuos como de grupos, sobre todo en aquellos rincones marginales y excluidos de la historia oficial.

Los franceses Marc Bloch (*Los Reyes Taumaturgos*)³ y Lucien Febvre (*El problema de la incredulidad en el siglo XVI*)⁴ se contaron entre los primeros en interesarse en el temor (a la par del deseo de seguridad) al adentrarse en la comprensión de elementos psicológicos de carácter colectivo. Más tarde, Jean Delumeau abordó por extenso el tema en *El miedo en Occidente*,⁵ desde una perspectiva de configuración entre el miedo y la colectividad, el miedo y las sociedades occidentales. Al preguntarse “¿Por qué ese silencio sobre el papel del miedo en la historia?”, concluyó que sin duda fue “a causa de una confusión mental ampliamente difundida entre miedo y cobardía, valor y temeridad. Por auténtica hipocresía, lo mismo el discurso escrito que la lengua hablada, han tendido durante mucho tiempo a camuflar las reacciones naturales que acompañan a la toma de conciencia de un peligro tras la apariencia de actitudes ruidosamente heroicas”. El historiador dedicó un capítulo de su obra al miedo al mar, “uno

² Pilar Gonzalbo Aizpuru, “Reflexiones sobre el miedo en la historia”, en Pilar Gonzalbo, Anne Staples y Valentina Torres Septién (comps.), *Una historia de los usos del miedo*, México, Centro de Estudio Históricos-COLMEX, 2009, p.21.

³ March Bloch, *Les rois thaumaturges* [1940].

⁴ Lucien Febvre, *Le problème de l'incroyance au XVIe siècle* [1942].

⁵ Jean Delumeau, *La Peur en Occident. Une cité assiégée (XIVe-XVIIe siècles)* [1978].

de esos miedos permanentes como lo son también la oscuridad de la noche y el diablo; espacio donde el historiador está seguro de encontrarlo sin ninguna máscara”.⁶

Como bien dijo Delumeau, quizás su escaso tratamiento como protagonista de los estudios históricos se ha debido a la incomodidad que despiertan los temas de la irracionalidad y la subjetividad, una característica atribuida particularmente a las emociones, pues la investigación de una emoción como el miedo es en gran medida una tarea mucho más compleja que el análisis de hechos históricos concretos.⁷ No obstante, pese a que las “fronteras” intangibles y fugaces del miedo, al paso del tiempo ha sido posible estudiarlo a la luz de la razón histórica para tratar de comprender su papel en el acontecer humano, pues los procesos sociales subjetivos como el miedo se hallan presentes tanto en el orden del pensamiento y las ideas; es decir, en la construcción singular y colectiva de la realidad,⁸ así como en las acciones y comportamientos sociales que lo externalizan y se manifiestan de formas distintas según la época, la diversidad cultural y el espacio geográfico.

Así, más recientemente, el historiador de la cultura británico Stuart Walton ensayó de manera brillante, profunda e intensa sobre los sentimientos en *Humanidad. Una historia de las emociones*.⁹ Walton se adentró en la espesura del tema emocional para encontrarse con la ira, el asco, la tristeza, los celos, el desprecio, la vergüenza, el bochorno, la sorpresa, el miedo y la felicidad. Halló que todos, excepto esta última, tienen un significado negativo para el hombre. Al estructurar el análisis en tres partes: qué es el sentimiento, el provocarlo y el sentirlo, presentó una historia de la vida privada e íntima en la que el miedo ha personificado un papel importante como agente elemental en la formación de la historia de la humanidad. Por otro lado, la también historiadora británica Joanna Bourke escribió *El*

⁶ Jean Delumeau, *El miedo en Occidente (siglos XIV - XVIII). Una ciudad asediada*, Madrid, Taurus, 1989, p.53.

⁷ Joanna Bourke, “Fear and anxiety: writing about emotion in Modern History”, en *History Workshop Journal*, 55, 2003, p.111.

⁸ Isabel Jáidar (comp.), *Los dominios del miedo*, Área Subjetividad y Procesos sociales, México, UAM-XOCHIMILCO, 2002, p. 8.

miedo: una historia cultural,¹⁰ donde examinó los más grandes temores, como a la muerte, a Dios, a la enfermedad, al crimen y al terrorismo, así como algunas fobias y pesadillas documentadas en Gran Bretaña, Estados Unidos y Australia, observando los cambios de estos miedos y sus causas en el periodo comprendido entre finales del siglo XIX (específicamente a partir de 1860) y finales del siglo XX.

En cuanto a los estudios latinoamericanos, son notables cinco obras colectivas en las que distintos especialistas han trabajado diferentes perspectivas analíticas del miedo a través de múltiples espacios y tiempos. La primera es *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*,¹¹ compilada por Jean Delumeau y otros once autores, que surgió de las reflexiones del seminario “La construcción social del miedo”, llevado a cabo en Medellín, Colombia, en el 2001. El estudio comienza con tres artículos que abordan el tema desde una perspectiva histórica reflexiva: los “Miedos de ayer y de hoy” de Jean Delumeau, el miedo en Hobbes de María Teresa Uribe y “El miedo según Santo Tomás de Aquino” de Jorge Giraldo; para después reflexionar sobre la dimensión social del miedo en el pasado y en el presente en el mundo occidental y en América Latina. Figuran sobre todo los miedos de la ciudad, centrados en las nociones de orden, amenaza, seguridad, libertad o sobre las lógicas del poder, los mecanismos de control social, así como las memorias o las creencias que radican en los miedos construidos, en sus repuestas y en cómo circulan en Argentina, Chile, Colombia y Puerto Rico.

La segunda obra importante es *El miedo en el Perú. Siglos XVI al XX*, compilada por Claudia Rosas Lauro.¹² Se trata de un recorrido histórico por los miedos individuales y colectivos según diferentes perspectivas interdisciplinarias (histórica, sociológica, psicológica y filosófica), que examina

⁹ Stuart Walton, *Humanity: an emotional history* [2004].

¹⁰ Joanna Bourke, *Fear: A Cultural History* [2005].

¹¹ Jean Delumeau, Ana Teresa Uribe de H, Jorge Giraldo Ramírez, Pilar Riaño Alcalá, Alejandro Grimson, Norbert Lechner, Silvia Álvarez Curbelo, Soledad Niño Murcia, Jorge Echavarría Carvajal, Luz Amparo Sánchez Medina, Marta Inés Villa Martínez, Ana María Jaramillo Arbeláez (comps.), *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*, Medellín, Colombia, Corporación Región, 2002

acontecimientos ocurridos desde el periodo colonial hasta el presente. Miedo a los piratas, a la rebelión social, a las multitudes, son parte de este estudio de mentalidades que fueron desarrollándose en el Perú en los últimos cinco siglos de su historia.

Finalmente, en México destacan tres publicaciones. La primera es la compilación de Isabel Jáidar Matamoros, *Los dominios del miedo*,¹³ un estudio integral en el ramo de la subjetividad y los procesos sociales, desde el orden de lo simbólico e imaginario, hasta la construcción de la realidad en torno a diferentes miedos como la muerte, la religión, la locura, los “espantos” y la inseguridad pública. Las otras dos son resultado del seminario “Historia de la Vida Cotidiana”, coordinado por Pilar Gonzalbo (El Colegio de México) y son complementarias e importantes en el estudio histórico del miedo: *Los miedos en la historia*¹⁴ y *Una historia de los usos del miedo*.¹⁵ En el primero se analizan los orígenes de los miedos (así, en plural) y su diversificación a partir de la influencia de la cultura, siempre desde una visión social (colectiva). En la parte inicial se abordan los miedos naturales y los miedos culturales a través de fenómenos como la enfermedad, el deshonor, la pobreza, la muerte (o el olvido), y su estrecha relación con las costumbres culturales, morales y religiosas de distintas épocas de la historia de México, principalmente. La segunda parte se centra en el análisis del uso del miedo como educador social; por ello los temas giran en torno al cuerpo femenino, el tránsito a la muerte, el ámbito criminal y el discurso. Siguiendo esta última línea de los “usos del miedo”, en la segunda publicación se reflexiona sobre algunos aspectos del miedo colectivo en las expresiones culturales de distintas épocas, pero esta vez en relación con sus consecuencias; es decir, su utilización como un argumento a favor de ciertos intereses

¹² Claudia Rosas Lauro (comp.), *El miedo en el Perú. Siglos XVI al XX*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, SIDEA, 2005.

¹³ Isabel Jáidar, *op. cit.*

¹⁴ Elisa Speckman Guerra, Claudia Agostoni y Pilar Gonzalbo Aizpuru (coords.), *Los miedos en la historia*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2009.

particulares, que en muchos casos justificó el uso de la violencia.¹⁶ La obra se divide en dos partes: “El miedo al otro o la justificación de la violencia” y “Los usos políticos del miedo”.

En cuanto a los navegantes que se adentraron en el imperio del miedo, el mar, aunque ha habido acercamientos históricos, el tema no ha sido abordado con detenimiento. Ha sido mencionado en destacados estudios como el de Jules Michelet sobre *El Mar*;¹⁷ en los del inglés John. H. Parry, entre los que se encuentran *El imperio marítimo español o El descubrimiento del mar*;¹⁸ en los del mexicano José Luis Martínez sobre *Pasajeros de Indias, El mundo privado de los emigrantes de Indias o Cruzar el Atlántico*;¹⁹ entre los del francés Michel Mollat Du Jourdin, como *La vida cotidiana de la gente de mar en el Atlántico de los siglos IX - XVI y Europa y el Mar*;²⁰ del español Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los Hombres del Océano, Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI o El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de indias durante los siglos XVI y XVII*;²¹ y en textos como el de Ignacio Iñarrea que trata “El tema de la tempestad en las canciones de peregrinos franceses de la ruta jacobea”,²² por mencionar algunos. Ahora bien, en la mayoría de los casos, el miedo se ha configurado simplemente como un acompañante silencioso del hombre durante las travesías oceánicas, no como objeto de estudio, sino como una voz pocas veces atendida. Otros artículos recientes de historiadores mexicanos también aluden al miedo durante los viajes, principalmente en torno a las prácticas o creencias

¹⁵ Pilar Gonzalbo, Anne Staples y Valentina Torres Septién (comps.), *Una historia de los usos del miedo*, México, Centro de Estudio Históricas-COLMEX, 2009.

¹⁶ Gonzalbo, Staples y Torres Septién, “Introducción”, *op. cit.*, p.10.

¹⁷ Jules Michelet, *La Mer* [1861].

¹⁸ J. H. Parry, *The Spanish seaborne empire* [1966] y *The discovery of the sea* [1973].

¹⁹ José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* México, Fondo de Cultura Económica, 1999; *El mundo privado de los emigrantes de Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007; y *Cruzar el Atlántico*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004.

²⁰ Michel Motal Du Jordin, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IX - XVI siècle* [1983] y *Europe et la mer* [1993].

²¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los Hombres del Océano, Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992; y *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.

²² Ignacio Iñarrea Las Heras, “El tema de la tempestad en las canciones de peregrinos franceses de la ruta jacobea”, en E. Real, D. Jiménez, D. Pujante y A. Cortijo (comps.) *Écrite, traduire et presenter la fete*, Universitat de Valencia, 2001.

religiosas cristianas. De este tenor son los textos de Gabriela Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias” y el de Cyntia Montero Recoder, “Encarando a la muerte”,²³ así como el de Flor Trejo, “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo.”²⁴

Finalmente, además del ya citado capítulo de Delumeau dedicado al miedo al mar y *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa. 1750 – 1840*²⁵ del historiador de las mentalidades Alain Corbin, donde analiza las emociones que experimentaba el hombre ante el misterio del mar en relación al sentido que adquirió la costa, especialmente las riberas o playas como lugares de descanso y recreación, una obra más completa de este último autor francés, en coordinación con Hélène Richard, acerca de las emociones (tanto positivas como negativas) que han despertado el mar desde la antigüedad hasta el día de hoy es *El mar. Terror y fascinación*.²⁶ Aquí el “coloso de agua” es abordado desde múltiples puntos de vista a partir de textos de la antigüedad clásica, de la Biblia y el Génesis, de pinturas, grabados, partituras musicales, novelas, y en particular, de evidencias artísticas y científicas de manuscritos e imágenes pertenecientes a los archivos de la Biblioteca Nacional de Francia. El mar, junto con el miedo y la fascinación, forman un todo integral que impregna las explicaciones de su origen misterioso y divino, de los seres que lo habitan, de las tempestades que ahí se desatan, así como las manifestaciones artísticas, religiosas y filosóficas que despiertan su descubrimiento.

Por lo anterior, ante la falta de trabajos históricos que se ocupen con mayor detenimiento de comprender el fenómeno del miedo en los navegantes durante sus travesías, y menos aún, el de los primeros osados en cruzar las inmensidades del Atlántico, la investigación que aquí se propone cobra

²³ Gabriela Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias”, y Cyntia Montero Recoder, “Encarando a la muerte”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631*, México, INAH, 2003.

²⁴ Flor Trejo Rivera “Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo”, en Speckman, Agostoni y Gonzalbo, *op. cit.*

²⁵ Alain Corbin, *Le territoire du vide: L'occident et le désir du rivage (1750-1840)* [1993].

²⁶ Alain Corbin y Hélène Richard, *La mer : Terreur et fascination* [2005].

sentido no sólo en el ámbito académico, sino también para el estudio de las emociones humanas, porque permite el acercamiento a la naturaleza del miedo desde una de sus expresiones particulares.

La manera en que se analizará al miedo a lo largo de esta investigación parte de que éste se conforma por dos planos hasta cierto punto identificables: la expresión concreta u objetivada (consciente) y la manifestación subyacente (inconsciente). Desde el punto de vista histórico es más fácil identificar la primera, ya que además de manifestarse de manera oral o escrita, se refleja en acciones o respuestas externas tendientes a mantener el control de una situación de tensión iniciada por estímulos externos o internos.²⁷ Así, al trascender los parámetros y las armaduras culturales, los miedos pueden ser reconocidos en las evidencias históricas, no sólo a través de sus referencias literarias concretas, sino también a partir de descripciones de acciones que alteran la acción cotidiana o maniobras que se emprenden para evitar un suceso considerado “peligroso”. Al respecto, Joanna Bourke menciona que “el miedo no solamente sigue los usos del lenguaje, sino posee su propia narrativa”, esto es se comunica a través de ciertas estructuras como género, sintaxis, forma, orden y vocabulario. De manera que si alguien en el pasado emplea una palabra relacionada con miedo, como “asustado”, “temeroso”, “aterrorizado”, se refiere al miedo.²⁸ Existen además referencias a otros signos de temor expresados más allá del uso de la propia palabra “miedo” o sus equivalentes, cuando, por ejemplo, se expresa que debido a una determinada situación de peligro alguien se halla “paralizado” o “histérico”, o se describen las acciones de defensa o resguardo emprendidas por los individuos o los grupos derivadas de ello.

Otro punto importante señalando también por Bourke es la distinción entre lo que es la propia experiencia de vivir el miedo y lo que es su narración, en el entendido de que la manera en que esta emoción es experimentada por un individuo o una colectividad se convierte en una historia aparte

²⁷ Fernando Rosas Moscoso, “El miedo en la historia: lineamientos generales para su estudio”, en Rosas Lauro, *op. cit.*, p.13.

²⁸ Bourke, *op. cit.*, p.121.

mediante el discurso. Incluso pudiera suceder que este último tratara hechos que en realidad “no sucedieron”, pues el propio acto de narrar cambia y reformula la experiencia vivida. Desde el momento del acontecimiento, lo que causó dicha emoción entró en la mente que la captó para ser interpretada, elaborada, estructurada, reconstruida y transmitida. Por otra parte, para el novelista estadounidense Tim O’Brien (narrador de sus propias experiencias en la guerra de Vietnam), la historia narrada, lo que llama *story truth* (“historia-verdad”), es a veces más “verdadera” que el propio suceso o *happening truth* (“suceso-verdad”),²⁹ ya que toca los niveles de una verdad emocional cuyo grado de “ficción” narrativa puede darle un sentido más auténtico al hecho. Así lo explicó en *The things they carried*:

Es difícil separar lo que ocurrió de lo que parece haber ocurrido. Lo que parece haber ocurrido se convierte en un suceso único y tiene que ser contado de esa forma. Los ángulos de visión son torcidos [...] y después de todo, cuando tienes que hablar de ello, existe siempre esa apariencia surrealista que hace ver esa historia como falsa, pero que en realidad representa la verdad cruda y exacta como se vivió.³⁰

Por ello, al aproximarse a los acontecimientos históricos que parecen sorprendentes, se requiere de una reflexión sobre el tiempo y las circunstancias humanas (es decir, el contexto) que enmarcan el momento en el que se inscribe dicho acontecimiento y su narración. No se puede menguar un hecho verdadero solamente porque se considera que su narración es “extraordinaria”. En este sentido, Isabel Soler, quién se adentró en la literatura portuguesa de los viajes de los siglos XV y XVI para entender el pensamiento de la sociedad navegante renacentista, menciona que “el deslumbramiento ante una realidad que parece irreal –la noticia de algo increíble– puede coincidir, como es el caso de los viajes de Vasco de Gama y Cristóbal Colón, con el auténtico momento histórico de la noticia, y crear, ya en este punto histórico, un entorno ficticio a su alrededor”. Como bien dice la literata historiadora, el narrador de la

²⁹ Tim O’Brien, “How to Tell a True War Story”, en *The things they Carried*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 2008.

³⁰ Tim O’Brien, *The things they Carried*, citado en Bourke, *op. cit.*, p.117.

historia, conscientemente, se siente custodio de los hechos decisivos de los hombres, “cuya conciencia le viene dada por la seguridad en sí mismo que le proporciona el hecho de saberse perteneciente a una época trascendental”.³¹ Por ello, al igual que O’Brien, cuando refiere un hecho vivido en carne propia o a viva voz, el autor lo hace en el horizonte de las emociones, creando un entorno que pudiera parecer hasta cierto punto ficticio o irreal, pero que encierra hechos y sensaciones verídicos que pueden ser identificados.

Como se verá a lo largo de esta investigación, los casos que se presentan sobre manifestaciones de miedo fueron en su mayoría narrados (en sus fuentes) en la esfera de lo “extraordinario” y lo emocional. Sin embargo, adquieren un significado importante auténtico dentro de un contexto social, cultural e histórico bien definido: el de las sociedades navegantes del periodo de las exploraciones trasatlánticas que llevaron a Europa a enfrentar un mar de incógnitas y descubrir las rutas marítimas para la expansión comercial y política. Se trata de diarios, crónicas y literatura de viajes, publicados a veces fragmentados (como se verá en el caso del diario de Colón), en compendios o como obras completas durante el periodo contemporáneo a los sucesos o posteriormente. Aunque la mayor parte de ellos están relacionados con los viajes emprendidos por las sociedades ibéricas, especialmente la española y la portuguesa, también en su momento se hace referencia a las fuentes de otras culturas navegantes, siempre y cuando se consideró adecuado para el progreso interpretativo del tema. Así, las fuentes utilizadas fueron principalmente crónicas o diarios de los viajes de Cristóbal Colón (1492), Fernão de Magalhães y Juan Sebastián Elcano (1519-1522), y Álvar Núñez Cabeza de Vaca (1527-1537), así como las relaciones sobre naufragios descritas por Gonzalo Fernández de Oviedo, cronista oficial del rey Carlos V de España, en la *Historia General y Natural de las Indias*, especialmente el libro último (L) dedicado a los *Infortunios y naufragios*

³¹ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003, pp. 165-166.

(1535), además de aquellas de los portugueses en su andar por las costas africanas durante los siglos XVI y XVII, compiladas a manera de lecturas ejemplares por Bernardo Gomes de Brito en la *Historia Trágico-Marítima* (1735). Asimismo, se consultaron las crónicas de fray Antonio de Guevara, *De muchos trabajos que se dan en las galeras* (1539), de fray Tomás de la Torre, *De la estada en Sevilla hasta que se embarcaron a San Lúcar* (1554) y de Eugenio de Salazar, *Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío, y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros del, y como lo pasan los que hacen viajes por el mar. En útil para la noticia del lenguaje marino* (1573), que José Luis Martínez compiló a manera de apéndices en *Pasajeros de Indias*; así como las *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616* halladas en el Archivo General de Indias en Sevilla, compiladas por Enrique Otte.³² También, en algunos casos se tomaron referencias de *Los descubridores*,³³ trabajo del reconocido historiador social estadounidense Daniel J. Boorstin, y de una obra homónima más reciente, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes* del francés Jean Favier.³⁴ Aunque ambos son libros de divulgación, contienen información relevante sobre exploraciones geográficas y científicas relativas a esta investigación.

Para hablar de la propia historia de algunas de estas fuentes, es importante mencionar que en el caso de las andanzas del “Almirante de la Mar Océano” (Colón), las primeras noticias aparecieron en la obra de Pedro Mártir de Anglería (*De Orbe Novo*, publicado en 1511, 1516 y 1530), poco después en la *Historia General y Natural de las Indias* (1535) de Gonzalo Fernández de Oviedo, así como en la crónica que Hernando Colón escribió con base en los testimonios de su propio padre y lo que pudo averiguar con otros testigos (1571); además de los fragmentos del diario original de Colón que aparecieron en la *Historia de las Indias* de Bartolomé de las Casas, que aunque fue terminada en 1566, salió a la luz hasta

³² Enrique Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996

³³ Daniel J. Boorstin, *Los descubridores*, México, Editorial Crítica, 1998.

³⁴ Jean Favier, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004.

1825.³⁵ Para esta investigación se consultó la *Historia del almirante Don Cristóbal Colón*, escrita por Fernando Colón, publicada en Madrid en 1802; la *Historia de las Indias* de las Casas, obra que ha sido editada y publicada numerosas veces hasta el día de hoy; también la reciente y muy completa compilación de aproximadamente noventa documentos de Cristóbal Colón hecha por Consuelo Varela, quién cotejó los originales (autógrafos, copias de Las Casas, escrituras notariales, etc.);³⁶ así como la *Historia General y Natural* de Oviedo en un facsímil (con un estudio preliminar de Juan Pérez de Tudela Bueso) publicado en 1992.³⁷ Mientras que la travesía del primer viaje alrededor del mundo de Magalhães y Elcano, la cual fue escrita originalmente por Antonio Pigafetta, titulada *Relación del primer viaje alrededor del mundo* (1522), fue revisada para este estudio en la edición de 1992 (Espasa-Calpe) y en la *Historia General* de Fernández de Oviedo. Cabe recordar que el compendio de Oviedo, el cual aborda una línea claramente de apología monárquica castellana, además de dar a conocer los sucesos ocurridos a Colón y Magalhães, dedicó un libro entero, *Naufragios e Infortunios*, a la narración de sorprendentes testimonios de sobrevivientes de tragedias navales ocurridas entre 1513 y 1548 en la peligrosa Carrera de Indias. En cuanto a las aventuras de Cabeza de Vaca, se hallan en la obra de su autoría *Naufragios de Álvar Núñez Cabeza de Vaca*, publicada por primera vez en 1542, y revisada aquí en los *Naufragios de Álvar Núñez Cabeza de Vaca y Relación de la Jornada, que hizo a la Florida con el Adelantado Pánfilo de Narváez* compilado por Andrés González Barcia en el tomo I de *Historiadores primitivos de las Indias*

³⁵ En 1790 Fernández de Navarrete descubrió la copia de los relatos del primer y tercer viaje de Colón que había hecho Bartolomé de las Casas en el manuscrito único que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid, y que no fue publicado sino hasta 1825. Lo que se conoce hoy del Diario de Colón es un extracto más o menos amplio que las Casas, probablemente en el período de su residencia en el monasterio de San Pablo, en cuya biblioteca se hallaba el documento, pudo copiar, y que finalmente incluyó, en parte literal y en parte resumiendo, en su *Historia de las Indias*. Stelio Cro, *De Orbe Novo*, Department of Languages and Literatures de King College, Bristol, Tennessee, <http://www.toposytropos.com>, consultado en mayo de 2008.

³⁶ Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos*, comp., pról. y nota de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 1982.

³⁷ Muchas de estas obras consideradas “clásicas”, como la de Bartolomé de las Casas y Gonzalo Fernández de Oviedo se pueden encontrar también en ediciones facsímiles en Internet; por ejemplo, en <http://www.cervantesvirtual.com>.

Occidentales.³⁸ Por último, para esta investigación fue muy importante el sumario de trece historias sobre infortunios marítimos vividos por los navegantes portugueses compilado por Bernardo Gomes de Brito, publicado por primera vez en dos volúmenes entre 1735 y 1736. Las historias fueron escritas originalmente por los propios sobrevivientes o testigos de los sucesos, muchos de ellos anónimos, y arregladas más tarde por Gomes de Brito para su compilación. Es probable que fueran publicadas por separado al poco tiempo de los acontecimientos y puestas en circulación en hojas sueltas por todo el territorio lusitano. Constituye una obra importante que ha sido publicada hasta hace poco, en este caso se consultó la edición de Espasa-Calpe de 1948.

Otra fuente importante para el análisis de los miedos durante las travesías fue la literatura marítima, la cual permitió el acercamiento al mundo de las ideas de aquella época, al ser otra manifestación de la vida de los hombres en su interacción con el mar. Algunas obras que sirvieron a este propósito fueron *La Dragontea* (1602), epopeya de Lope de Vega sobre el enfrentamiento naval hispánico con el corsario inglés Francis Drake; las novelas de Miguel de Cervantes *La Galatea* (1583) y *El amante liberal* (1613), ambas impregnadas de las tribulaciones de la vida marítima que el autor conocía muy bien por propia experiencia; la alegoría sobre una vida de mortificaciones de Baltasar Gracián en *El Criticón* (1651) y los francos versos de Tirso de Molina en *Cigarrales de Toledo* (1624). También, en ocasiones, consulté el poema de Luís de Camões, *Os Lusíadas* (1572) y la obra de teatro *La Tempestad* (1611) de William Shakespeare. Como se observará, la mayor parte de las fuentes literarias relativas a los viajes ultramarinos son más tardías que los textos históricos que se estudian primordialmente, lo que en el caso específico de la literatura hispánica corresponde a un fenómeno sustancioso y creativo particular de las artes que floreció con el Estado monárquico de los Habsburgos. Gracias a este periodo dorado de la literatura se cuenta con otra representación escrita de las diversas facetas de los hombres de mar, de su

³⁸ Andrés González Barcia (comp.), *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I, Madrid, 1859

vida cotidiana y de sus andanzas y pesares en el vaivén de los viajes ultramarinos de aquel entonces.

Cabe señalar que tanto para el análisis de las fuentes históricas como de las literarias se evaluaron los parámetros del discurso, tratando de distinguir entre los elementos “ficticios” y los hechos históricos, sin la pretensión de juzgar lo que era “verdad” o “mentira” en la narrativa de los acontecimientos, sino con el interés de comprender más a fondo el puente que une uno y otro en la “realidad” del contexto estudiado. En cada caso se consideraron tanto los aspectos internos, es decir, los elementos escritos que caracterizan la propia fuente, como los externos que pudieron haberla influido y determinado, por lo que se procuró conocer el contexto histórico de la obra, es decir, los lugares, sucesos y procesos (sociales, culturales, políticos, etc.) en torno a ella, así como la biografía del autor, esto es, sus intereses y vivencias. Por ejemplo, el diario de Colón o la crónica de Pigafetta obedecieron a necesidades y expectativas distintas que las obras de Fernández de Oviedo o de Gómez de Brito. Los dos primeros se trataban de los testimonios presenciales de lo que sucedía dentro y fuera de las expediciones, lo que entonces se consideraba un registro puntual del acontecer cotidiano. No fueron elaborados deliberadamente para su divulgación general, sino todo lo contrario, pues la información que contenían era un valiosísimo secreto para las naciones promotoras de aquellos viajes. En cambio, la *Historia General y Natural de las Indias* de Oviedo, como ya se dijo, fue un encargo oficial por parte del monarca Carlos V con el propósito de hacer público los hechos memorables de la hazaña española. Su finalidad fue visiblemente propagandística y marcadamente monárquica.³⁹ Los diarios de abordo, los cuales se procuraba llevar en cada expedición, eran escritos a la manera de los navegantes, capitanes u oficiales, a veces escribanos o cronistas, que en su mayoría narraban los hechos de forma sistemática, tratando de ser exactos, aunque detallados en sus descripciones y destacando información que pudiera ser útil para el conocimiento del

³⁹ Luis Gil Fernández, *Los Studia Humanitatis en España durante el reinado de los Reyes Católicos*, Universidad Complutense de Madrid, <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2957.pdf>, consultada en mayo de 2008.

viaje. En cambio, historias como la de Oviedo, por ser un encargo, mostraban un claro afán por demostrar erudición, probablemente ante su mecenas -en este caso el rey-, así como al círculo cortesano que era su principal lector. Por ello, la *Historia General y Natural*, además de cumplir con funciones políticas, retóricas y descriptivas, conjuga la retórica de la cita de carácter mitológico, el dato preciso tomado de la fuente (ya sea el testigo primario o secundario) y el estilo “común llano” de la lengua castellana (como él mismo Oviedo lo describió), en una obra que resultó atractiva y de amplia difusión en España.⁴⁰

Un ejemplo comparativo de la diferencia entre ambos tipos de fuentes, el diario o crónica de navegación y la historia oficial pública, se tiene en el caso de la primera travesía trasatlántica de Colón. Como ya se dijo, del diario original del Almirante no se conserva ninguna copia completa, solamente se hallan los fragmentos más o menos amplios que fueron alternados con párrafos textuales en la *Historia de las Indias* (1566) de Fray Bartolomé de las Casas, la cual no salió al público en su época, sino hasta el siglo XIX.⁴¹ En la narración de los hechos del religioso, debido a que la fuente primordial provino de la mano del propio Colón, es visible el retrato de su protagonista a través de anotaciones generales sobre la navegación, distancias, maravillas vistas en el mar y tierras descubiertas, donde se incluyen descripciones de habitantes, lugares y su naturaleza, así como reflexiones personales acerca de sus conocimientos de cosmografía, religión, economía y política. Así, las Casas presentó a un navegante de la Mar Océano

⁴⁰ Santiago Fabregat Barrios, *Presencia y función de los mitos clásicos en la Historia General y Natural de las Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés*, EPOS, XIX, Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2005, p. 72.

⁴¹ Cuando Colón volvió a España tras su primer viaje, se presentó ante los Reyes en Barcelona y les mostró su diario de a bordo. Isabel dispuso que se hiciera una copia para el almirante (fecha el 25 de septiembre de 1493), misma que se le entregó en Cádiz antes de su segundo viaje. El original que se presume quedó en posesión de la reina, no se ha ubicado hasta hoy. A la muerte del almirante en 1506, sus papeles pasaron a manos de su hijo Diego, pero tras el fallecimiento de éste en 1526, los papeles fueron heredados a su nieto Luis. Al ser un menor, la tutela de los papeles fue adjudicada a la madre María Álvarez de Toledo. Se desconoce si la copia estaba entre esos papeles o en posesión de Fernando, el otro hijo del almirante, cuya biblioteca en Sevilla contenía unos quince mil volúmenes. Al parecer a su muerte en 1539 también esos papeles y libros pasaron a María. En 1549 todos los papeles pasaron finalmente a manos de Luis. Se sabe que en 1554 recibió autorización para publicar el diario, pero al parecer ello nunca se efectuó. La catedral de Sevilla adquirió en 1552 la biblioteca de Fernando del monasterio de San Pablo, pero la dirección del fondo no cuidó de su ordenación y el patrimonio original se redujo a una fracción. Afortunadamente, Bartolomé de Las Casas, probablemente en el período de su residencia en dicho monasterio, pudo ver el diario y copió parte del texto, el cual incluyó en su *Historia de las Indias*. En Cro, *op. cit.*

definido y caracterizado, humano con todo lo que ello implica, desnudo ante los acontecimientos del mundo; y sin embargo, con algo de reserva, no pudo dejar de colocarlo, junto con España, como uno de los actores predestinados al descubrimiento de la maravilla humana y natural que era el Nuevo Mundo, pues “amén de ser valiente y mucho experimentado en las cosas de la mar”, fue el “escogido por Dios para efectuar hazaña tan egregia”.⁴² En cambio, cuando el cronista oficial de Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo, narró los hechos sucedidos a Colón, fue más allá. El marino fue sublimado a la condición del sabio espécimen de su época, perfil del navegante valiente (representante de un reino poderoso), quien enfrentó los peligros y venció los temores (gracias a su osadía y a la ayuda divina) en su andanza por la mar del descubrimiento. Porque, aseguraba Oviedo, “suya es esta gloria y a solo Colón, después de Dios, la deben los reyes de España [...] y no solamente toda la nación [...] más aún los reinos extraños. Por la grande utilidad que en todo el mundo han redundado estas Indias”.⁴³ El ímpetu del cronista real lo llevó a proponer que se erigiera una estatua de oro con la figura del Almirante, similar a la del templo de Delfos, pues decía “muy mejor la merese”.⁴⁴ Con el mismo arrebato alegórico con el que vistió las andanzas de Colón, narró el viaje de Magalhães y las aventuras de otros exploradores como Cabeza de Vaca, subrayando en todos sus logros individuales y representativos, sus miedos y valentías, empleando la retórica y el paralelismo con lo antiguo para mitificar la gesta española y a sus personajes.

Por otro lado, la *Historia Trágico-Marítima* de Gomes de Brito se centró en el horror de los naufragios y de las consecuencias sufridas por sus víctimas, a manera de narraciones aleccionadoras, explorando reflexiones ideológicas centradas en la cultura marítima portuguesa en su navegación por las costas del sur del continente africano. Cada una de sus historias pretendió ser un espejo donde el lector se viera retratado. El mismo autor lo advierte desde el prólogo: las historias narradas “daría[n] aviso y buen

⁴² Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.

⁴³ Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia General y Natural de las Indias*, tomo I, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1992.

ejemplo a todos [...] para que los hombres que andan por la mar se encomienden continuamente a Dios y a Nuestra Señora que ruegue por todos”.⁴⁵ Por lo mismo, en cada relato se acentúan los peligros y los miedos surgidos durante la navegación. Al identificarse con los azarosos pesares de los personajes, los lectores de estas narraciones debieron encontrar la inspiración en su valor individual ante los temores y obstáculos (potencializados en el fenómeno del naufragio), y en su sentido del honor y dignidad personal, reflejo de los más altos valores de un carácter que no sólo atañía al personaje español. En este sentido, las relaciones de naufragios de obras como los *Infortunios y naufragios* o la *Historia Trágico-Marítima* se convirtieron en un símbolo universal que realzaba la veracidad de los peligros y terrores que asechaban al hombre, así como su constante lucha y acuerdo con el Ser Supremo. En aquel entonces, el interés en la moral eran parte intrínseca de la historia, por lo que en su elaboración se utilizaban frecuentemente nociones de ética religiosa y retórica que tenían en común la literatura y el discurso narrativo. A lo largo de esta investigación se encontrarán muchos testimonios narrados que fueron tejidos inevitablemente con la descripción de un suceso, la metáfora y el símbolo, impregnados de la curiosidad, pero también de la religiosidad que imperaba en aquella sociedad europea.

Partiendo de lo dicho, en el primer capítulo, “Los viajes atlánticos ibéricos durante los siglos XV-XVI”, se tratan aspectos teóricos y prácticos de la navegación de la época, principalmente la noción geográfica que se tenía del mundo (tanto terrestre como marino), la tecnología náutica y el arte de navegar por el Atlántico, así como un retrato general de los hombres que se embarcaron en las expediciones de exploración atlántica que comenzaron con las excursiones portuguesas al Atlántico sur que definieron la ruta marítima europea de acceso oriental a las riquezas de la India y posteriormente continuaron en los largos viajes que inauguraron el proyecto español de búsqueda del camino por

⁴⁴ Febregat Barrios, *op. cit.*, p. 70.

⁴⁵ *Ibíd.*, p.14.

occidente, el cual alcanzó su punto más trascendental en el encuentro con un Nuevo Mundo. Se describen los viajes oficiales y algunos no oficiales, los intereses particulares y políticos que había detrás de cada uno, así como los alcances y las consecuencias de llegar al final de las travesías, en un intento por entender mejor las condiciones tanto mentales como materiales en que se llevaban a cabo los viajes atlánticos. Se notará que me extenderé más en la relación de los viajes portugueses de exploración y “descubrimiento” al África, en comparación con el viaje de Cristóbal Colón, lo que obedece a que los primeros fueron más pausados y se prolongaron durante varios reinados, además de que fueron llevados a cabo por diferentes navegantes y bajo distintos proyectos, mientras que el viaje colombino se realizó en una sola y arriesgada travesía.

El capítulo II, “Entre la luz y las tinieblas: navegar hacia el encuentro con el miedo”, comienza con la exploración del miedo como emoción y expresión innata en el ser humano, ¿qué es el miedo? ¿De dónde proviene? ¿Cómo ha evolucionado su concepto a lo largo de la historia? Después, el miedo al mar. Aquí se exponen ideas que se tenían sobre su origen y naturaleza misteriosa, provenientes de la mentalidad del claustro y la universidad, pero también de la tradición oral y la imaginación, y en menor medida, de la experiencia empírica de explorar sus aguas. En general, el Mar Atlántico era concebido como un espacio desconocido, un camino de oportunidades plagado de peligros, una especie de misterio divino en el que el hombre no podía más que enfrentarse a la fortuna de la vida o de la muerte. Por ello, algunas veces se menciona el miedo “al charco”, un miedo a primera vista irracional, pero que esconde una serie de creencias e ideologías, algunas firmes otras más veladas, de los peligros que en el mar aguardan al hombre.

Después, se comienza el recorrido simbólico, junto con los navegantes y viajeros, de las rutas del miedo manifiesto durante las travesías, desde que se levantan anclas hasta que se adentran en las profundidades de la aventura atlántica. Primero se exponen los miedos que se relacionan con situaciones

que ocurren dentro del barco: miedo a la distancia que se dilata conforme el navío se aleja de tierra, a los padecimientos por sed, hambre y enfermedad en medio de un viaje que no tiene fin, y el temor al asecho o encuentro de piratas o sirenas que sorprendan a los navegantes en su travesía.

En el siguiente capítulo, “Entre la vida y la muerte: la pérdida de la estabilidad”, se da continuidad a este viaje simbólico, si bien en esta ocasión se presentan los miedos relacionados con la posibilidad de pérdida del sustento que es el barco: las averías, malos pilotajes, tormentas, naufragios, pero también los diablos, los fuegos fatuos y otras apariciones o señales de mal agüero que anuncian la posibilidad de una fatal pérdida en medio de los silbantes vientos y los encendidos relámpagos. Por último, el temor a la muerte y lo que ésta representa en el caos de un mar profundo, salado y muchas veces embravecido.

Finalmente, en “Desafiar al miedo; la búsqueda de la dominación del entorno atlántico”, primeramente se reflexiona sobre la relación de esos miedos con la imaginación, con la creatividad que llena los huecos de ignorancia en tiempos de escasa experiencia empírica en las cuestiones atlánticas. Se analizan en conjunto los miedos a los que se enfrentaron nuestros hombres (en los dos capítulos anteriores) y la manera en que se representaron, definieron y caracterizaron tanto en las expresiones individuales, como en la experiencia colectiva, examinando aspectos conexos entre la emoción y la reacción, la realidad objetiva y la reflexión mental; y por otro lado, aquello que los llevó a trascenderlos para persistir en los viajes hasta alcanzar sus fines, en lo que constituyó la lucha por el dominio del territorio atlántico, primero entre Portugal y España a las que se sumaron más tarde Francia, Inglaterra y Holanda principalmente. Al volverse el Atlántico un paisaje más conocido, el hombre enfrentó sus viejos miedos. En algunos momentos dieron paso a otros nuevos, y en otros, se reprodujeron los ya conocidos, siempre con la intención de continuar su viaje más allá de las demarcaciones que la naturaleza impone.

*

A continuación dará comienzo la navegación simbólica que nos llevará a través de los espejos mentales de la historia que reflejan los miedos surgidos durante los primeros viajes de exploración atlántica. Es cierto que estos miedos no pueden tipificar las emociones de todos los hombres que navegaron en aquella época, pues hay tantos miedos como motivos, personas y situaciones. Sin embargo, esta complejidad, lejos de ser un obstáculo para el estudio de los miedos, aporta una valiosa oportunidad de enriquecer el conocimiento histórico, “sin necesidad de recurrir a clasificaciones o divisiones, sino a la capacidad de apreciar las relaciones entre motivos, emociones, situaciones, valores y prejuicios”.⁴⁶ Al recoger sus vestigios dispersos, que contienen las “verdades” de entonces, que transcriben mal que bien las experiencias vividas, que se encuentran en el punto de confluencia del lenguaje, de lo real y de lo imaginario,⁴⁷ se tratará de construir conocimiento coherente y lógico sobre la diversidad, origen y manifestaciones del miedo que acompañó a los marineros, tripulantes y pasajeros durante aquellas primeras travesías atlánticas, las mentalidades que contuvieron las emociones y comportamientos de los hombres, así como sus conexiones e interacciones culturales y sociales. Porque guardo el anhelo de que los protagonistas de ese momento fundamental de la historia conduzcan a la reflexión, sin pretender agotar el tema, sobre la manifestación del miedo ante el poder de la naturaleza y la manera en que esta expresión influyó en el pensamiento social de entonces, sin llegar a impedir el avance del hombre hacia el descubrimiento del mundo.

⁴⁶ Pilar Gonzalbo Aizpuru, “Reflexiones sobre el miedo en la historia”, en Gonzalbo, Staples y Torres Septién, *op. cit.*, p.24.

⁴⁷ *Ibíd.*, p. 14.

CAPÍTULO I

LOS VIAJES ATLÁNTICOS IBÉRICOS DURANTE LOS SIGLOS XV-XVI

[...] Y si más mundo hubiera,
Ellos hubieran llegado hasta él.

Luis de Camoens, *Os Lusíadas*, VII, 14, 1572

Un mundo por explorar

La geografía imaginaria

En la Europa del siglo XIV se tenían ideas peculiares, muchas de ellas contradictorias, sobre la naturaleza del mundo y sus criaturas. Había mucho espacio “desconocido” por explorar, tanto terrestre como acuático, en los territorios vecinos de Asia y África, como en la franja misteriosa del Atlántico y lo que se escondía “más allá”. En la península ibérica en particular, el mundo se entendía a partir de la mezcla de conocimientos antiguos y modernos, lo cual había sido posible gracias a la asimilación de ideas e influencias de las culturas árabe y judía que se asentaron durante largo tiempo en ella.

La cartografía occidental de entonces revela cómo el hombre (básicamente el erudito) concebía el mundo que le rodeaba, en una conjugación de conceptos geográficos heredados del pensamiento clásico, de representaciones simbólicas cristianas y de índole mítica, así como del conocimiento sobre el espacio conocido. Dos eran las tendencias. La primera conservaba algunas nociones antiguas derivadas de conceptos principalmente ptoloméicos y aristotélicos. Un ejemplo conocido en la época es el trabajo cosmográfico del romano Ambrosio Macrobio asentado en el “Comentario al sueño de Escipión” (*Somnium Scipionis, Lib II, Saturnaliorum, Lib. VII*, siglo V d. C), publicado en el siglo XV. En él se

muestra la representación de la tierra de forma esférica distribuida en función de tres variantes o zonas climáticas. Dos estrechas franjas tórridas (*perusta*) son separadas por el océano y limitadas por los trópicos. A ambos lados de esta franja ardiente se encuentran a su vez dos zonas templadas (*temperata*). La del hemisferio boreal corresponde a la tierra conocida y habitada, mientras que la del hemisferio austral es tierra desconocida e inaccesible, *Terra Incognita*, conocida también como las Antípodas, un vasto universo abierto a la aventura y la imaginación. Por último, en cada uno de los extremos hay una zona helada (*frigida*) también habitada por seres extraños¹ (ver ilustraciones 1 y 2).



Ilustraciones 1 y 2. Mapa de las zonas del mundo de Ambrosio Macrobio (siglo IX) y representación de la tierra según la edición del “Sueño de Escipión” publicada en Brescia en 1485.

La idea de un mundo esférico era bastante conocida, sobre todo entre los navegantes y viajeros, quienes habían tenido la oportunidad de experimentar el movimiento celeste y el cambio de horizonte al avanzar hacia uno u otro punto cardinal. Ya en 1356, Jean de Mandeville había mencionado la posibilidad de “darle la vuelta”:

¹ Luna Bruna, “Cartografía de la Alta Edad Media”, en *Historia de la Cartografía*, <http://valdeperillos.com>, consultada en

Digo ciertamente que podría rodear toda la tierra del mundo, lo mismo por arriba que por abajo, y volver atrás a su país, quién tuviera compañía y conducto y navío. Y se encontrarían siempre tierras y países e islas como en este país.²

La segunda tendencia cartográfica se basaba principalmente en arquetipos bíblicos que representaban la tierra esencialmente plana, circular y repartida en tres continentes habitados. Este tipo de representaciones son conocidas como mapas *rueda* o *T-O*, los cuales se dieron a conocer en las *Etymologiae* u *Originum sive etymologiarum libri viginti* (Etimologías, siglo VII, primera edición 1472) de Isidoro de Sevilla.³ Muestran la porción de tierra conocida y habitada en forma de un plano circular dividido en tres partes por un tramo de agua precisamente en forma de “T” (ver ilustración 3). La porción izquierda de agua es el río Tanais, hacia la derecha se encuentra el Nilo y en medio el Mediterráneo.⁴ En la parte superior, que viene siendo el este (punto cardinal donde sale el sol), se representa Asia; en cuyos confines se halla “el paraíso terrenal” rodeado por una inmensa muralla de fuego. Por debajo, a la izquierda, se puede ver Europa y a su derecha África. Y en medio de todo, como el centro u “ombligo” del mundo, descansa la legendaria Tierra Santa de Jerusalén. Finalmente, toda la tierra está rodeada por un inmenso y único cuerpo de agua, el Mar Océano (como lo llamaba Herodoto). Lo que había más allá pertenecía al enigma de los confines del mundo. En este lugar eran representados elementos fabulosos como animales monstruosos, seres semi-humanos, así como iconografía mítica y profana, reflejo de miedos y expectativas hacia lo desconocido.

Igualmente, con base en las características formales de los mapas *T-O* se originaron los códices manuscritos conocidos como *beatos*, los cuales heredaron la particularidad de que en el lejano sur, al

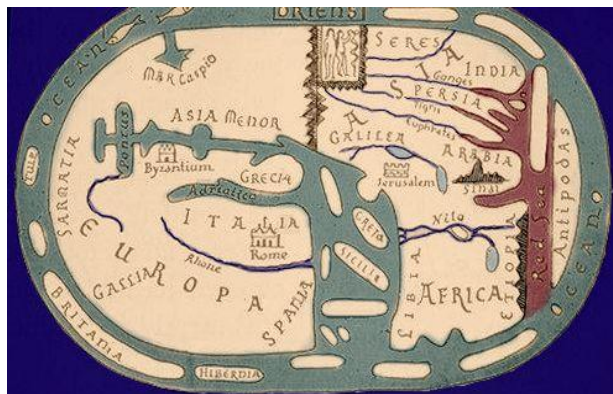
agosto de 2009.

² Jean de Mandeville, citado en Jean Favier, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 207.

³ Isidoro de Sevilla, *Étymologies*, ed. de W. M. Lindsay, Oxford, Clarendon Press, 1911.

⁴ W.G.L. Randles, *De la Tierra Plana al Globo Terrestre, Una rápida mutación epistemológica, 1480-1520*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, p.21.

extremo derecho más allá de la tierra conocida, se hallaba un cauce marino tórrido e intransitable que separaba la tierra conocida de aquella otra “incógnita” de las Antípodas (diametralmente opuesta), confines remotos del mundo donde se creía habitaban seres prodigiosos (ver ilustración 4).



Ilustraciones 3 y 4. Izquierda: mapa T-O representando la tierra según la concepción de Isidoro, tomado del Libro XIV, sección *De orbe*, edición de 1473. Derecha: mapa del siglo XI basado en el original del beato de Liébana de Saint Sever (siglo VIII).

A lo largo de la época medieval ambos prototipos se repitieron con frecuencia, sobre todo el esquema de Isidoro. De manera que convergían al igual la idea de un mundo esférico que la de un mundo plano. Sin embargo, difícilmente se puede asegurar cuál era la tendencia de la gran mayoría de entonces, ya que indudablemente estas concepciones pertenecían principalmente al mundo erudito y cultivado. Poco de ello debió estar al alcance de la gente común, además de que, como dice Isabel Soler “una cosa es la circulación de las ideas y otra la asunción de estas”.⁵ Lo cierto es que en una búsqueda de referencias y límites, tanto el erudito como el iletrado trataron de imaginar o explicar aquel espacio que no conocían, que les era diferente. Fue así que esas partes ignotas del mundo fueron vestidas de misterio y adornadas con lo maravilloso en multiplicidad de viajes imaginarios.

⁵ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003, p. 91.

No obstante, desde el siglo XIII los viajes “lejanos” eran una realidad, sobre todo en caravanas y expediciones rumbo al este. Comerciantes, marinos, soldados y exploradores fueron los principales portadores de las noticias sobre las maravillas que se hallaban más allá del territorio occidental, en el misterioso oriente, desde Turquía o el Medio Oriente al interior del continente de Asia, hasta la India, China y más allá Cipango (Japón). La realidad y lo que se decía de ella se plasmó en la memoria y en el relato. Al introducirse en aquel mundo previamente imaginado, hombres como los frailes mendicantes Giovanni da Pian de Carpini y Willem van Ruysbroeck en el lejano oriente, así como después el mercader veneciano Marco Polo y el explorador Jean de Mandeville, lo recrearon y alimentaron a través de su propia experiencia, estableciendo nuevas realidades y fantasías. Los relatos de Marco Polo, a manera de memorias (popularizadas en el *Libro de las maravillas del mundo*), dieron a conocer la serie de aventuras que le sucedieron al atravesar la ruta de la seda hasta su llegada a Catai (China) y su regreso por Malaca, Ceilán, la India y Persia. Su llegada a territorio mongol y su más o menos larga estancia en la corte del Gran Kan, le permitieron elaborar a su regreso una descripción detallada de las costumbres y prodigios de aquellas lejanas culturas. Por otra parte, “Los viajes de Sir John Mandeville” (*The Travels of Sir John Mandeville*, siglo XIV), también nutrieron la imaginación de los lectores, a través de las extravagantes peripecias de un noble (que se decía caballero inglés) que salió de Inglaterra en 1322 para realizar un recorrido por Tierra Santa. A medida que el protagonista se adentra en Oriente, el relato se convierte en un catálogo de lo que se suponía que existía más allá de los territorios conocidos: cíclopes, hombres que se alimentan del olor de las manzanas, o seres con cabeza de perro o que tienen el rostro en el pecho. Independientemente de su carácter fantástico, ambas obras son compendios de la manera en que los hombres de entonces percibían el mundo exterior,⁶ y permitían a los lectores fantasear acerca de todas aquellas maravillas. En ellas es notable la influencia de bestiarios como el *Liber monstrorum de*

⁶ *Ibid.*, p. 90.

diversis generibus (entre los siglos VIII–IX) de autor desconocido, el de Philippe de Thaon (*Le Bestiaire*, siglo XII) o Guillaume le Clerc (*Le Besant de Dieu*, siglo XIII), o los inventarios de Plinio (*Physiologus*, siglo II) y su herencia en San Agustín e Isidoro de Sevilla (*Del hombre y los seres prodigiosos* y las *Etimologías* respectivamente, ambas escritas en el siglo VII) —estos últimos retomados a partir del siglo XIII en una nueva teología cristiana—, que incluían la descripción de seres que habitaban las tierras del “otro lado del mundo”, es decir, en las Antípodas, como los acéfalos (con ojos en el pecho u hombros), cíclopes (hombres con un solo ojo en la frente), gigantes (seres de tamaño descomunal), cinocéfalos (engendro con piernas de chivo y cabeza de perro), orejones (ente con enormes orejas), entre otros.⁷

Ni Marco Polo ni Jean de Mandeville fueron los únicos que contaron sus viajes, todos los puertos del Mediterráneo y de las costas atlánticas estaban repletos de marinos, mercaderes, monjes y diplomáticos que narraban lo vivido y lo imaginado a lo largo y ancho de sus travesías, contribuyendo sí, de cierta manera, a reducir la idea de lo maravilloso heredado de antaño, pero sugiriendo nuevas curiosidades. Pronto, su palabra se extendió por toda Europa. Se hablaba de la existencia de tierras lejanas y misteriosas, tanto al Oriente, como al Occidente y “más allá”. La Antilla, Brasil, La Atlántida, la Isla de San Brandán (San Borondón), el País de los Reyes Magos o el paraíso del Preste Juan. De esta forma, la propia experiencia de viajeros y sus testimonios o noticias incrementaron la curiosidad y disposición de muchos a la exploración.

Sin embargo, entre el mundo conocido y las múltiples posibilidades que ofrecía el “otro lado”, entre lo seguro y lo inseguro, se encontraban por un lado, desérticas tierras plagadas de infieles y por el otro la temible extensión del Mar Océano, el Atlántico. Como quiera que fuese, el infiel, su cultura y territorio eran hasta cierto punto conocidos —más no por ello comprendidos— desde mucho tiempo atrás, además de que la tierra representa siempre el sustrato firme donde el hombre puede caminar y descansar con

⁷ Mollat Du Jourdin, *Los exploradores del siglo XIII al XVI, Primeras miradas sobre nuevos mundos*, México, Fondo de

seguridad. En cambio, los “húmedos caminos” del mar, y no cualquier mar, sino de ese Océano enorme, de dimensiones “infinitas”, suponían la soledad, la falta de referencias, la inestabilidad, un peligro mayor y mortal alejado de la gracia de Dios.

Aun en la época de los primeros viajes de exploración atlántica las ideas sobre la peligrosidad de las aguas marinas persistían en algunas mentes, incluso eruditas, de prácticamente toda Europa. Estas ideas circulaban con frecuencia en textos, así como en mapas e ilustraciones provenientes del mundo clásico o de oriente, o bien del Norte de Europa. Algunos de ellos llegaban a manos de letrados y monjes que desde universidades y claustros los traducían, leían, rescribían e interpretaban generando un cuerpo de conocimiento “ilustrado”, reflexivo y prácticamente hipotético sobre el orbe terrestre y líquido. Mientras que para el resto de la población, en su mayoría iletrada e ignorante de estas especulaciones filosóficas, el mar debió parecer simplemente un mundo infinito plagado de asombros y quimeras, sobre todo para la gente de tierra adentro que nunca conoció sus lejanas aguas, siendo éstas más imaginarias que reales. Sobre ello hablaré más adelante.

Sin embargo, como todo, el carácter ambiguo del mar, a la vez generador y destructor de vida, fue puesto a prueba por la experiencia. Con el desarrollo de las actividades de navegación de cabotaje —o navegación costera— con fines productivos y comerciales, y pronto también de exploración, ocurrió una transformación paulatina de esa visión del mar como ente primordialmente oscuro. Entonces, mucho de la realidad observada no concordó con lo dicho por las Autoridades. Así, el cartógrafo veneciano Fra Mauro definió en 1459, la actitud de un mundo enfrentado a las observaciones: “No creo todo lo que dice Ptolomeo”.⁸ Sabios y viajeros revisaron una y otra vez los datos heredados de la Antigüedad, en la medida en que el hombre dinámico se contentaba cada vez menos con un conocimiento del mundo que no concordaba con su experiencia o la de sus semejantes. La geografía del navegante no concordaba con

Cultura Económica, 1990, p.104.

las enciclopedias, como tampoco los manuales de astronomía legados por la filosofía griega.⁹ El hombre experimentado se volvió más desconfiado de los “sabios” y por lo tanto más curioso y atrevido.

Aventurarse en el Atlántico

Fueron los fenicios y después los cartagineses, en los siglos V y IV a. C, los primeros en establecer colonias mercantiles a lo largo de la costa atlántica norte y oeste de África e intentar circunnavegar dicho continente, unos mil ochocientos años antes de que lo hicieran los portugueses. Se sabe además, que para entonces ya habían reconocido las Islas Canarias y las de Cabo Verde.¹⁰ Probablemente también intentaron poner rumbo hacia el oeste a partir de éstas o las Azores en búsqueda de algún indicio de tierra cercana donde anclar. Pero aquellos viajes eran largos, peligrosos y muchas veces sin retorno, siendo que los que lograban volver lo hacían exhaustos y con la noticia de que no parecía haber “nada” más allá. La línea sombría, eternamente cubierta con nubes, que se encuentra antes del ecuador, se imponía ante ellos. Ese era “el mar de las tinieblas” que les hacía querer regresar a tierra.¹¹

El lema *ne plus ultra*, “no hay nada más allá” (en términos de lo conocido), junto con las nubosidades atlánticas encarnaban la barrera psicológica que había que superar. No obstante, pese al mal presentimiento (o sentimiento) que este paisaje misterioso despertaba, el hombre no detuvo su andar hasta lograr hacer del líquido firmamento un lugar más habitual. Como se dijo, las primeras incursiones atlánticas fueron posibles gracias a la navegación cercana a tierra o de cabotaje, siguiendo las líneas costeras, la inconfundible silueta de una montaña cercana, o buscando islas dónde refugiarse o descansar las naves y la gente. Porque en aquel entonces la idea de descubrir “tierras lejanas” era precisamente la

⁸ Favier, *op. cit.*, pp. 199.

⁹ *Ibid.*, pp. 199-202.

¹⁰ Paul Lunde, “Las Columnas de Hércules, Mar de Tinieblas”, en *El Islam en América antes del Descubrimiento*, <http://www.Islamyal-andalus.org>, consultado en agosto de 2009.

¹¹ Jules Michelet, *El Mar*, México, Colección Cien del Mundo, CONACULTA, 1999, p. 8.

de descubrir islas. Las leyendas sobre la existencia de islas reales o imaginarias perdidas en algún lugar del oeste, muchas de ellas principalmente de origen irlandés (como Brasil y San Borondón) o portugués (como la isla de las Siete Ciudades), fueron impregnando la cartografía medieval y el *ecumene* imaginario, hasta volverse una posibilidad viable. Ese “romanticismo insular” estimuló “a los navegantes a penetrar misterios geográficos y a la búsqueda de visiones fabulosas”.¹² Incluso después del descubrimiento de América, siguió persistiendo el interés por las huidizas islas, como se puede leer en el *Livro de Marinharia* del famoso piloto portugués Joao de Lisboa, mismo que fue editado por Brito Rebello en 1514, donde se catalogan los descubrimientos de islas famosas —con todo y coordenadas— como la de San Borondón, las Siete Ciudades y la isla “de los brasiles”. Según Luis Weckmann, la visión que del mundo tenían los navegantes y cosmógrafos a principios del siglo XV era la de una infinidad de grandes y pequeñas islas. La mayor era, por supuesto, la que constituía el entorno del “ombbligo” del mundo (Jerusalén), Eurasia y África, mientras que en el Mar Océano, en la periferia del mundo conocido, existían decenas de millares de islas menos extendidas, como Irlanda e Islandia y las que había por descubrir.¹³

Hacia el Atlántico norte, desde 1450 los bretones pescaban el bacalao en las costas de Islandia y de las islas que llamaban “Tierras nuevas”. Mientras que en 1470 el pescador Vaz Corte de Real, establecido en las Azores, al parecer, siguiendo una ruta más meridional, alcanzó Terranova. Por otra parte, pescadores de Bristol dijeron haber encontrado una isla en el Océano occidental a la que llamaron “Brasil”, probablemente otra vez Terranova.¹⁴ Después, algunos navegantes ingleses e italianos al servicio de Enrique VII, trataron afanosamente de localizar la legendaria isla, por lo que entre 1480 y 1481 dos o tres barcos zarparon desde Bristol hacia los mares del occidente de Irlanda, pero al parecer

¹² Olschki en Luis Weckmann, *La herencia medieval del Brasil*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 30.

¹³ Weckmann, *op. cit.*, pp.35, 53.

¹⁴ Favier, *op. cit.*, p. 82.

nada encontraron.¹⁵ Finalmente en 1497 Giovanni Caboto (conocido por los ingleses como John Cabot y por los españoles como Juan Caboto) aseguró haber encontrado una nueva tierra al oeste. Se descubriría nuevamente el extremo del mundo, Terranova.¹⁶ El italiano no se detuvo ahí y entre 1498 y 1499 realizó otro viaje en el cual navegó las costas “asiáticas” de Groenlandia a Terranova, hasta llegar a las bahías de Nueva York o Delaware, hacia los 38° de latitud.¹⁷

Mientras que al atravesar las “Columnas de Hércules”, estrecho de Gibraltar que separa Europa por España y África por Marruecos, así como los mares Mediterráneo y Atlántico (ver ilustración 5), hacia el sur, las islas reconocidas oficialmente por los portugueses, Canarias (1312), Madeira (1418) y Cabo Verde (1462), eran los puestos más cercanos en la navegación hacia el continente africano. Más al norte, a la altura de la Península Ibérica, las Azores, también bautizadas por los portugueses desde 1420, representaban el punto más lejano y por lo tanto más viable en términos de navegación, al que el europeo de la primera mitad del siglo XV había podido llegar en su incursión por el Atlántico occidental. Sin embargo, las desérticas costas atlánticas del continente africano comenzaban a ser reconocidas e incluso colonizadas por los portugueses.

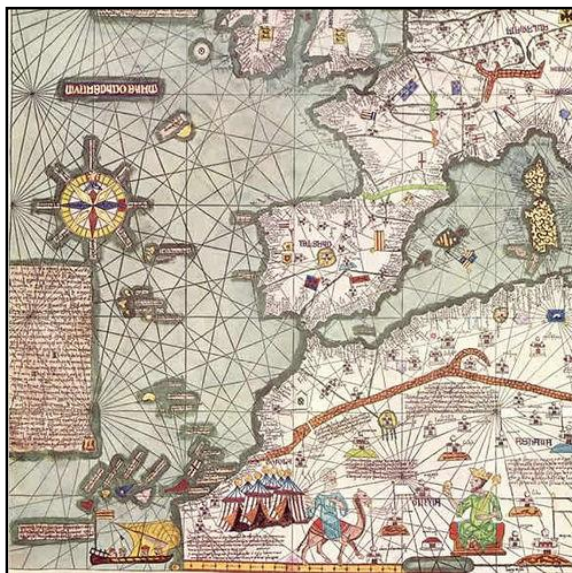


Ilustración 5. Fragmento del Atlas Catalán de Jafudá Cresques [1389] donde se muestra el estrecho de Gibraltar (facsimilar, Biblioteca Nacional de Madrid)

¹⁵ Weckmann, *op. cit.*, p.34.

¹⁶ Favier, *op. cit.*, pp. 82-83.

Con la posibilidad de un Mar Océano que podía ser recorrido por los barcos hacia la búsqueda de nuevas rutas marítimas, los navegantes comenzaron a dominar los caminos que los conectaban con todo el mundo, orientándose en un cielo desconocido desde su propio hemisferio y arriesgándose por un mar que no pertenecía al ámbito de sus dominios.¹⁸ Con estos primeros viajes de cabotaje, de isla en isla, el Atlántico se fue haciendo un océano más navegable y los navegantes más experimentados. Estos hombres eran cada vez más “cosmopolitas”, acostumbrados a la diversidad de climas, tierras, pueblos y prácticas asombrosas que enriquecían las ideas y experiencia del mundo. Su continuo viajar por el mar los hacía más conocedores de ese inestable espacio, de forma que observaban el movimiento cambiante y constante de los vientos, las mareas, las corrientes y oleajes; calculaban la presencia de bajos, arrecifes y rocosidades en determinados puntos; sabían sobre la existencia de seres enormes y temibles como ballenas, tiburones, calamares gigantes y otras rarezas, y aprendían a predecir y evitar fenómenos climáticos como las tormentas.

Pero todavía restaba territorio por explorar, tanto al norte, como al sur y sobre todo al occidente del Atlántico. Las frías extensiones del norte ya se conocían, tierras heladas y prácticamente inhabitadas, mientras que las cálidas dilataciones al sur, aunque tampoco se habían acabado de sondear, no eran ningún misterio mayor. En cambio, el oeste, más allá del horizonte Atlántico, representaba el lugar de la ilusión, donde podían hallarse tierras asombrosas, quizás el Paraíso Terrenal, quizás la tierra del Anticristo. La ilusión provenía de un mundo esférico que muchos de los que lo imaginaron comprendían más exiguo de lo que realmente era, con la posibilidad de navegarlo, aunque la expectativa fuera en sí peligrosa. El mismo Jean de Mandeville lo dijo claramente, el viaje sería demasiado largo.¹⁹ En algún futuro el camino hacia el oeste dejaría de ser sólo una especulación y los hombres se adentrarían en lo

¹⁷ Weckmann, *op. cit.*, p.34.

¹⁸ Soler, *op. cit.*, p. 87.

¹⁹ Favier, *op. cit.*, pp. 214, 209.

más ignoto de aquel “reino de libertad para aprender de la experiencia, para ser guiados por la práctica y para aumentar el conocimiento”.²⁰

Navegación al viento y navegantes de temple

Barcos de madera y velas

Recorrer el mar significó desde un principio un gran riesgo para el hombre. Sin embargo, la necesidad de llegar a lugares que por tierra eran más lejanos, así como el anhelo de descubrir regiones imaginadas llevó a los pueblos marítimos a idear medios de transporte para surcar el horizonte marino, pese a los peligros y misterios que éste guardaba. Se tiene evidencia arqueológica de que en los mares del Atlántico norte durante el periodo Neolítico se hacían viajes no muy lejos de tierra en pequeños botes redondos hechos de cuero calafateado conocidos como *curraghs*, que seguramente permitían la comunicación entre las primeras aldeas costeras europeas de tierra firme y los campamentos asentados en algunas islas.²¹ Sin embargo, en esos frágiles recipientes poco se podía explorar más allá del solitario e incierto paraje. Pese a las dificultades que implicaba navegar cada vez más lejos, poco a poco el desarrollo náutico permitió pasar del inseguro bote de pieles de animales, al barco construido con tablones de roble unidos con pernos de madera o de hierro y velas de cuero.²²

Así dio comienzo la época de la navegación a vela, en la que paulatinamente el hombre fue haciendo del líquido firmamento un lugar más habitual. Desde la Antigüedad clásica en el mar Mediterráneo ya circulaban alargadas y ligeras galeras, que aunque movidas por velas, básicamente eran impulsadas por la fuerza de los remos. Después estas naves condujeron el grueso del tráfico también a Inglaterra y Flandes.

²⁰ Daniel J. Boorstin, *Los descubridores*, México, Editorial Crítica, 1998, p. 153.

²¹ Bob Quinn, *The Atlantean Irish. Ireland's Oriental and Maritime Heritage*, Dublin, The Lilliput Press, 2005, p. 36.

²² John de Courcy Ireland, *Ireland's Maritime Heritage*, Dublin, Post, 1992, p.10.

Sin embargo, para atravesar las largas rutas atlánticas y desafiar sus fuertes vientos, densas nieblas y tempestades, las embarcaciones tuvieron que ser de constitución más fuerte, con el casco de madera reforzado y contando necesariamente con un mástil de vela cuadra o redonda (el tipo de vela más antiguo, de forma cuadrada o rectangular), cuyo movimiento dependía plenamente de la fuerza y dirección del viento; aunque en un principio todavía utilizaron remos para conservar el rumbo o evitar que derivara a causa de las corrientes cuando el viento era débil.²³

La maniobra de un barco de vela se regía básicamente por la propulsión. Cabos y velas (lo que se conoce como aparejo) permitían recoger el viento y transmitir su poder al casco,²⁴ de manera que se buscaba ganar velocidad a barlovento (con el viento a favor). Asimismo, los navíos llevaban alrededor de cinco hasta once anclas —dependiendo del tonelaje—,²⁵ que les permitían amarrarse a los fondeaderos o muelles, mantener la proa en mar agitada o para halar (tirar hacia sí) o maniobrar el barco en aguas someras. Finalmente, solían llevar un bote que se utilizaba para transportar a los hombres a tierra cuando el calado (altura) del barco no permitía anclar en algún muelle o costa, cuando se quería hacer alguna reparación en la parte exterior del casco o bien como vehículo alterno ante el peligro de naufragar.

En el siglo XII la navegación en los mares interiores (como el Mediterráneo y los del Atlántico Norte) eran actividades comunes y en constante desarrollo entre los pueblos europeos. Para la circulación marítima eran comunes las urcas, las carracas y las naos;²⁶ en un principio de popa redonda o plana, provistas de un solo palo o mástil y después, a principios del siglo XV, de tres palos (llamados respectivamente trinquete, mesana y bauprés) para velas cuadras o redondas, lo que aumentó su

²³ Samuel Eliot Morison, *El Almirante de la Mar Océano. Vida de Cristóbal Colón*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, pp. 27, 211.

²⁴ *Ibid.*, p. 28.

²⁵ Hasta el siglo XVII el tonelaje era la capacidad cúbica (variable) en toneles de vino. La tonelada castellana o el tonel portugués era en realidad una cuba de vino, equivalente en volumen a dos pipas, en los cuales aún se vende el vino en los puertos. El tonelaje era el número de toneles o dos veces el de pipas de vino que podía estibar o cargar. *Ibid.*, p. 195.

²⁶ La nao fue una embarcación de origen portugués, aunque luego la expresión *nao* fue comúnmente utilizada en español en un sentido general para cualquier navío o buque.

capacidad de orzar (virar) ante fuertes y contrarios vientos. Además, con la posibilidad de utilizar un mayor número de velas, mejoró la capacidad de captura de viento permitiendo adquirir una mayor velocidad en la navegación oceánica. También durante ese periodo apareció el timón, colocado en el codaste (pieza vertical a la quilla por la popa) por medio de herrajes, el cual permitió gobernar (conducir) el barco y establecer rumbos.

La necesidad de adentrarse cada vez más en el Mar Océano llevó a procurar un tipo de nave más fuerte para afrontar las perturbaciones de alta mar, a la vez ágil para recorrer grandes distancias y de poco calado para poder penetrar las barras de profundidades desconocidas o las cercanías a territorios todavía inexplorados.²⁷ En los albores del siglo XV, la nao era el buque ideal para ello, sobre todo con fines comerciales, ya que era hasta cierto punto ligera y a la vez de gran capacidad (de 100 hasta 500 toneladas). Como se mencionó, estas embarcaciones ya contaban con tres palos de velas cuadras, podían ser de dos a tres cubiertas, pero además comenzaban a incorporar la vela latina (triangular o de cuchillo, probablemente introducida en el mediterráneo por los árabes), lo que permitía una mejor maniobrabilidad al viento. Su casco redondo era muy parecido en formas al de la carraca pero estaba reforzado con cintas y bulárcamas (cuadernas o tablones) exteriores de madera para una mayor resistencia durante las fuertes condiciones marítimas.

Sin embargo, para la exploración transoceánica la nao resultaba ser todavía muy pesada. Los portugueses no tardaron en resolver este inconveniente. A mediados del siglo XV, en la Escuela de Navegación de Sagres, en el Cabo San Vicente, fundada por el infante de Portugal Enrique, conocido como *El Navegante*, se diseñó el navío más avanzado y de mayor maniobrabilidad: la carabela. Aunque en un inicio era una embarcación pesquera, probablemente tomada del modelo de los barcos árabes

²⁷ José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p.70.

conocidos como *carazos*;²⁸ con su casco ligero y alargado, con tres mástiles de aparejo o velamen, a veces redondo, las más de las veces latino, lo que ayudaba a una navegación más veloz (de 3.3 nudos a 6.6 nudos o 10 km por hora²⁹), resultó ideal para la exploración ya que permitía recorrer grandes distancias en menor tiempo y con mayor ligereza, además de que su poco calado facilitaba la navegación costera. Pero su pilotaje en el caso de contar con aparejo latino era más complicado que el de una carraca o una nao de vela cuadra, por lo que requería de mayor tripulación, destreza y conocimiento para maniobrar con cualquier tipo de viento (ladear o bornear, así como replegar o extender las velas). Se puede decir que el éxito de la carabela fue el resultado de un feliz enlace entre la sabiduría matemática, la experimentación de los constructores navales y la habilidad marinera práctica de los navegantes portugueses adquirida durante medio siglo de transitar por las aguas costeras africanas.³⁰ Para tener una idea general de los tipos de barcos en los que se realizaron las primeras exploraciones atlánticas veamos la siguiente tabla.

²⁸ Gonzalo Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, México, Biblioteca Básica de Historia, Vida Cotidiana, REI, 1992, p. 10.

²⁹ Aunque la velocidad de un mismo buque varía al navegar en aguas tranquilas o con viento fuerte, o por su construcción y aparejamiento, por lo que el cálculo de su velocidad promedio es una aproximación. Ver Morison, *op. cit.*, p. 51.

³⁰ Morison, *op. cit.*, p. 50.

EMBARCACIONES DE ALGUNAS DE LAS PRIMERAS EXPEDICIONES ATLÁNTICAS SIGLO XV

Expedición	Año	Embarcación	Capacidad	Dimensiones	Descripción
Alonso Gonçalves por costas de África	1434	Carabela redonda (<i>Sãn Rafael</i>)	53 toneladas	21.5 m de eslora y alrededor de 8 m de manga.	Dos mástiles de velas cuadras y una latina.
Bartolomeu Dias al Cabo de Buena Esperanza	1487	Carabela (<i>São Cristóvão</i>)	Alrededor de 50 toneladas	Probablemente de 22 m de eslora y 8 m de manga.	Probablemente también de dos mástiles de velas cuadras y una latina.
		Carabela (<i>São Pantaleão</i>)	Alrededor de 50 toneladas	Probablemente de 22 m de eslora y 8 m de manga.	Probablemente también de dos mástiles de velas cuadras y una latina.
		Nao (<i>Diogo</i>)	*	*	
Primer viaje de Cristóbal Colón al Occidente ³¹	1492	Nao (<i>Santa María</i>)	100 toneladas	7.92 m de manga 15.80 m de quilla 23.60 m de cubierta 3.85 m de puntal (altura desde el fondo a la cubierta principal) 2.20 m de calado (parte sumergida) 26.60 m de altura de palo mayor	Tres mástiles, un castillo y puente de mando en la popa.
		Carabela redonda (<i>Pinta</i>)	60.91 toneladas	21.05 m de eslora en cubierta 16.15 m de quilla 6.75 m de manga 2.92 m de puntal 1.85 m de calado	Una cubierta, dos mástiles, un castillo, ³² tres velas cuadras y una latina.
		Carabela (<i>Niña</i>)	52.72 toneladas	20.20 m de eslora en cubierta 15.46 m de quilla 6.44 m de manga 2.80 m de puntal 1.78 m de calado	Una cubierta, castillo de proa, dos palos, y velas latinas y redondas. ³³
Vasco da Gama a la India	1497	Carraca (<i>San Gabriel</i>)	178 toneladas	32 m de eslora	Tres mástiles y velas redondas.
		Carabela (<i>El Bernio</i>)	50 toneladas	*	Aparejo latino
		Carraca (<i>San Rafael</i>)	200 toneladas	Alrededor de 32 m de eslora	Tres mástiles y velas redondas.

* No se encontraron datos al respecto.

³¹ Las medidas de las naves de Colón son las que José Luis Martínez menciona en su libro *Pasajeros de Indias*, mismas que retomó de la investigación de José María Martínez-Hidalgo, *Las naves de Colón* [1969].

³² Morison, *op. cit.*, p. 199.

³³ *Loc. cit.*

Cuando atravesar el Atlántico rumbo al Nuevo Mundo se convirtió en una actividad en desarrollo, los cascos de madera de estas primeras embarcaciones de exploración, tanto de naos como de carabelas, fueron sometidos a duras pruebas al exponerse al recorrido de grandes distancias en mar abierto. Por una parte forzando las juntas o tablones del casco (los cuales en algunos casos estaban unidos por pernos o clavos de madera) de tal forma que éstos se abrían con frecuencia provocando filtraciones de agua al interior, “haciendo agua” en mayor o menor grado según las condiciones. Por ello se procuraba llevar una bomba de madera fija, la cual se achicaba para tratar de arrojar fuera el líquido, aunque era imposible conservar un barco seco por completo. Por otra parte, los mástiles se quebraban con facilidad al no resistir los fuertes vientos y las tempestades atlánticas.

En muchos casos al llegar a tierra firme, algunos de estos sufridos navíos tuvieron que ser sacrificados, dejándolos encallar en alguna costa o desmantelándolos ante la imposibilidad de reparar las averías. Pese a todo, aquellos barcos no eran precisamente unas frágiles “cáscaras de nuez”, estaban bien equipados, bien contruidos y aparejados para la tarea a la que estaban destinados, esto es, largos recorridos y severas condiciones meteorológicas. Aptos para la navegación en alta mar, a decir de Samuel Eliot eran “esa clase de navíos con los cuales los hombres de mar se encariñan”.³⁴



Ilustración 6. Xilografía de una de las carabelas de Colón. *De insulis in mate Indico nuper viventis*. Basilea, 1493-1494.

³⁴ *Ibíd.*, p. 213.

Las nuevas condiciones de navegación llevaron el desarrollo de la tecnología náutica hacia una mayor resistencia, capacidad y velocidad. La pequeña carabela ligera (con escasa capacidad de carga), aquella que recorría rutas inciertas y estuarios desconocidos, resultó insuficiente para las distancias que se pretendían recorrer y las mercancías que se aspiraba transportar, por lo que cayó en desuso, al mismo tiempo que se adaptó el aparejo latino (propio de las embarcaciones mediterráneas) a la nao, buscando de esta forma aumentar su capacidad, a la vez que velocidad para los viajes trasatlánticos.

A principios del siglo XVI, los anhelos de expansión de los imperios y la necesidad de asegurar sus travesías hicieron surgir otra embarcación que poco a poco reemplazaría el lugar de las naos y carabelas: el galeón. Este era más alto que una nao y más alargado, de mayor calado y grandes bodegas para almacenar la carga. Se convirtió en la embarcación por excelencia cuando surgió la necesidad de transportar el creciente número de mercancías, hombres y armamento a las nuevas posesiones.

Gente de mar y pasajeros

Los primeros viajes que emprendieron los portugueses al sur por la costa oriental de África, o los que tiempo después llevaron a cabo andaluces y lusitanos hacia el occidente, fueron impulsados principalmente por la búsqueda de nuevas rutas comerciales, aunque también por el deseo de encontrar reinos cristianos remotos y conquistar nuevas tierras. El intercambio de productos con África ya se había establecido tiempo atrás por tierra o a través del Mediterráneo, mientras que Asia comenzaba a despertar inquietud por sus supuestas riquezas, y prometía ser una tierra asombrosa y potencialmente lucrativa. Como vimos, el gran océano, más que una barrera, comenzaba a ser un espacio viable para la búsqueda y el encuentro. Cada vez se ampliaban más las zonas pesqueras y de tráfico mercantil entre las regiones costeras atlánticas de Europa y África, así como se ocupaban los puestos de las islas colindantes. En este sentido, cada viaje implicaba necesariamente la exploración de nuevos parajes y el trazo de rutas

marítimas para asegurar su acceso, así como el retorno seguro. Por ello, esas expediciones contaban en su mayoría con “profesionales” del mar, marinos expertos y tripulación de diversa función cuyo trabajo en conjunto permitía que las embarcaciones navegaran lo mejor posible al atravesar territorios ignotos.

La navegación era entonces a la vez cosa de ciencia y de intuición, llevada a cabo en su mayoría por gente de experiencia tanto teórica, como práctica: capitanes, contra maestres, pilotos y marinos, que se hacían acompañar por pajes y grumetes (aprendices), carpinteros, esclavos, barberos o cirujanos, oficiales, escribanos y alguaciles provenientes de diversas clases sociales, profesiones y nacionalidades. En particular, el primer grupo, los marinos de profesión, tenían diverso origen y por diferentes causas se hacían a la mar, como explicaba el general de flotas Juan Escalante de Mendoza:

[...] De dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar. La primera es todos los que comienzan como hombres pobres, e hijos de padres pobres, y que fue éste el más aparejado oficio que hallaron para sustentar vida, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marítimas. De la cual suerte de criarse marineros son los más en número, si bien se deja entender que estos tales aunque quisieran estudiar no tienen disposición se entiende que si alguno de los tales acertase a estudiar y a ser grande letrado, que después que lo fuese no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el marinero. La otra suerte de hombres de que se hacen los marineros es de los que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y esos tales, aunque sus padres o tutores los pongan a estudiar y les den favor, como con la natural inclinación apetecen otra cosa, suele dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados.³⁵

A bordo también viajaban comerciantes y mercaderes-banqueros, quienes se encargaban de negociar la compra, venta e intercambio de diversos productos y otros bienes durante su recorrido. Conforme avanzaba el siglo XVI y las oportunidades mercantiles iban en aumento, como el caso de los portugueses al África —al punto de que se establecieron puestos claves en aquel continente—, también iban a bordo

³⁵ Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales* [1575], Madrid, Museo Naval, 1985, pp.115 y 116.

funcionarios que regulaban las prácticas políticas y administrativas entre su reino y los territorios visitados, además de milicias encargadas de proteger las naves, su cargamento y asegurar su arribo a los lugares establecidos.

Casi nunca faltó la presencia de viajeros curiosos, que sin perseguir una finalidad específica, se embarcaban con el deseo de ver y experimentar con sus propios ojos la realidad del mundo. Paseantes siempre hubo que anduvieran solitarios o en caravana por los paisajes desérticos y montañosos, al igual que en las estepas de reinos lejanos y “exóticos”. No extraña que pronto se hallaran entre las filas de pasajeros a bordo de los navíos que dieron la vuelta a continentes como el africano o que atravesaron la enormidad oceánica hacia el “otro lado” del mundo. Muchos de sus testimonios describen lo que sus ojos embriagados observaron ante la naturaleza indómita de cada nuevo paisaje y criatura.

Asimismo, desde un principio hubo la presencia de sacerdotes que además de impartir misa, velaban por las “conductas cristianas” de los marineros y pasajeros, tanto a bordo para un viaje bienaventurado, como al arribar a tierra. Al aumentar la expansión marítima europea por África y después al Nuevo Mundo, y ante la posibilidad de establecer contactos y colonias en estos continentes de poblaciones tan disímiles, a las expediciones se integraron frailes franciscanos, dominicos, agustinos o jesuitas, que viajaban con la esperanza de evangelizar un gran número de infieles.

La comunidad navegante no fue exclusivamente masculina. Desde las primeras travesías de los portugueses al África, pese a la constante pero inconsistente prohibición de la presencia femenina a bordo, se embarcaban mujeres tanto de origen europeo, como africano o asiático. Después, a partir del tercer viaje trasatlántico de Colón en 1498, las mujeres resistieron las duras condiciones de la travesía al Nuevo Mundo.³⁶ Muchas viajaban como sirvientas, prostitutas, lavanderas, esclavas o religiosas; otras como polizones, sobrellevando en lo oculto largos y peligrosos viajes. Las casadas que se embarcaban

³⁶ Gonzalo Zaragoza, *Colón y el Descubrimiento*, México, Biblioteca Básica de Historia, Vida Cotidiana, REI, 1992, p. 50.

eran generalmente esposas de funcionarios que habían sido destinados a los puestos administrativos de las colonias, y habitualmente se hacían acompañar por algún pariente o sirviente. También viajaban familiares (hermanas, hijas y sobrinas) de algún residente de las colonias, a las cuales había que acompañar con mucha precaución; “no os descuidéis punto en mirar por ella”, le escribía en 1565 Rodrigo de Prado a su hermano en Sevilla, “porque el viaje es largo y suele haber mil trabajos en él, dígolo que lo sé muy bien como hombre que lo he visto por mis ojos”.³⁷ Mientras que huérfanas o abandonadas solían ser enviadas a los nuevos territorios como futuras esposas de colonos, soldados, marineros y funcionarios residentes.³⁸

No podemos dejar a un lado el hecho de que desde el comienzo, también formaron parte de las filas de viajeros los prófugos o aquellos que por su pobreza eran forzados a subir a bordo, ya fuera por medio de levas, sometidos en algún momento de ebriedad, o porque siendo menores de edad fueron vendidos por sus padres o secuestrados para ser embarcados.³⁹ Muchos de estos fugitivos, vagabundos y cautivos viajaban legalmente, pero otros lo hacían de manera anónima como polizones. Algunos incluso llegaron a convertirse en parte integral de las tripulaciones formándose como grumetes, aprendices o marineros. Por su parte, los criminales o desterrados generalmente eran destinados a cumplir sus condenas en los territorios coloniales, pero hubo casos en que con tal de que hubiera hombres en las primeras expediciones o posteriormente sirvieran en las nuevas colonias, se embarcaban con la promesa de que sus delitos serían perdonados.⁴⁰

Hacia mediados del siglo XVI, los navegantes occidentales ya no eran los exploradores que se aventuraban a lo desconocido. Ahora viajaban conocedores de gran parte de lo que iban a enfrentar,

³⁷ “Carta de Rodrigo de Prado a su hermano Pedro de Prado”, en Sevilla, México, I.III.1565, en Enrique Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 48.

³⁸ Martínez, *op. cit.*, pp. 526-529.

³⁹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los Hombres del Océano, Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, Diputación de Sevilla, p.35.

⁴⁰ Martínez, *op. cit.*, p.31.

empujados por motivos particulares de diversa índole, como el comercio, la conquista, la defensa, el cultivo de tierras o su administración. Así también había quienes iban a la búsqueda de un botín de riquezas o de la conversión de almas. El viaje a las nuevas tierras descubiertas significó para muchos un propósito de vida, en ocasiones sin retorno. Como bien dijo Miguel de Cervantes, el Nuevo Mundo se convirtió en un todo, “refugio y amparo de los desesperados de España, iglesia de los alzados, salvoconducto de los homicidas, país y cubierta de jugadores [...] añagaza general de mujeres libres, engaño común de muchos y remedio particular de pocos”.⁴¹

Es difícil calcular cuántas personas viajaban en las naves, por supuesto, dependía del tonelaje de las embarcaciones y de los propósitos del viaje. Así, hubo una diferencia considerable entre el número de individuos que iban en las primeras expediciones donde los barcos eran reducidos en espacio y el fin era “explorar”, respecto a la segunda etapa de la experiencia marítima con buques de mayor capacidad para el transporte humano y de mercancías. El siguiente cuadro muestra de forma general el tipo y número de embarcaciones, así como las características de la tripulación de algunos de aquellos primeros viajes de exploración.

⁴¹ Miguel de Cervantes Saavedra, *El celoso extremeño. Novelas Ejemplares*, Tomo II, Madrid, EDIMAT Libros, 1986, p.99.

NAVES Y TRIPULACIONES DE ALGUNAS DE LAS PRIMERAS EXPEDICIONES SIGLOS XV-XVI

Expedición	Año	Tipo de embarcación	Número de tripulantes	Tripulantes
Bartolomeu Dias al extremo sur de África	1487	2 carabelas 1 navío ⁴²	1500	Marineros, oficiales, piloto, escribanos, 6 esclavos (hombres y mujeres).
Rui de Sousa al Congo	1490		63	Marineros, oficiales, grumetes, piloto, escribano.
Primer viaje de Cristóbal Colón al Occidente ⁴³	1492	Nao (Santa María)	40	11 marineros, 10 grumetes, 7 oficiales, 1 piloto, el propietario, 1 escribano, intérprete, médico.
		Carabela (Pinta)	25	10 marineros, 6 grumetes, 3 oficiales, 1 capitán, 1 maestro (propietario), 1 piloto, 1 médico.
		Carabela (Niña)	25	8 marineros, 6 grumetes, 3 oficiales, 1 capitán, 1 maestro (propietario), 1 piloto, 1 médico.
Segundo viaje de Cristóbal Colón al Occidente ⁴⁴	1493	17 navíos	1500	500 marineros, 1000 hombres entre los que se hallaban 800 soldados, religiosos, artesanos, labriegos, oficiales reales, un médico y 7 indios de Bahamas.
Vasco da Gama a la India	1497	4 navíos	170	Entre marineros, oficiales, pilotos, capitanes, grumetes, convictos, escribanos, intérpretes, frailes.
Primer viaje de Giovanni Caboto al norte de América (Terranova)	1497	1 navío	18	*
Tercer viaje de Cristóbal Colón al Occidente	1498	5 navíos	*	Marineros, soldados, religiosos, artesanos, labriegos, oficiales reales, médicos y 30 mujeres
Segundo viaje de Giovanni Caboto rumbo al norte de América (expedición sin retorno)	1497	5 navíos	*	*
Cuarto viaje de Cristóbal Colón al Occidente	1502	4 navíos	140	*
Vuelta al mundo de Fernão de Magalhães ⁴⁵	1520	5 navíos	390	El capitán mayor, 4 capitanes, 5 pilotos, 5 contramaestres, 5 maestros, 2 alguaciles, 1 cirujano, 47 marineros, 47 grumetes, 11 pajes, 11 lombarderos, 5 carpinteros, 5 despenseros, 7 calafates, 3 toneleros, 93 barberos, 24 criados, 20 sobresalientes, 4 clérigos, 4 merinos, 3 herreros, 1 armero, 1 lenguaraz, 1 contador, 1 hombre de armas.

• No se encontraron datos al respecto.

⁴² Francisco Contento Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Centro de História, Universidade de Lisboa, 2004, p. 237.

⁴³ Cálculos aproximados que presenta Gonzalo Zaragoza en *Rumbo a las Indias*, op. cit., p.10.

⁴⁴ Datos del segundo, tercer y cuarto viaje de Zaragoza, *Colón y el Descubrimiento*, op. cit., p.45.

⁴⁵ Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, op. cit., p.12.

En las primeras carabelas que recorrían las costas atlánticas podían ir hasta cien personas, y ya avanzado el siglo XVI y cruzando el Atlántico, en las naos y galeones de 400 y 500 toneladas se embarcaban hasta quinientas personas. Se sabe que en algunos casos galeones de 600 toneladas llevaban hasta 1000 hombres.⁴⁶

Al aumentar el número de viajes, sobre todo a las Indias, dio inicio un mayor movimiento de población. En ello influyeron mucho los mitos y leyendas sobre las doradas y abundantes riquezas de las nuevas tierras, que alimentaban los sueños de todos, más aún de los más pobres y desesperados. El curioso y popular relato sobre el paraíso terrenal de los pobres, conocido como Jauja,⁴⁷ por ejemplo, se convirtió en el estímulo de los menos favorecidos, en la expresión esperanzadora de los pobres que partieron en tropel al Nuevo Mundo. A este grupo claro está, se unieron también los espíritus ambiciosos, convirtiendo el espacio marítimo en “mina donde muchos se hacen ricos” y a la vez “cementerio donde infinitos yacen enterrados”:

En las rutas de las Indias circulaban las riquezas con abundancia; incluso los pobres diablos estaban en condiciones de arañar algo de ellas y, con lo que les quedaba entre las uñas, iniciar un largo camino que les llevaría a cambiar de vida. Un marinero podía por ejemplo, arreglárselas para llevar algunas mercancías de contrabando o mostrar inteligencia natural y convertirse en piloto.⁴⁸

En un intento de la Corona española por controlar y monopolizar casi por completo el derecho a viajar y establecerse en el Nuevo Mundo, la mayor parte de las primeras travesías se realizaban desde puertos hispanos, dirigidas desde el comienzo por autoridades españolas. Por disposición Real se suponía que sólo se podía partir hacia las Indias desde los puertos de Sevilla y Cádiz. Ante el aumento de la masa

⁴⁶ Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadería, Utopia e Práctica de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, pp. 364-374

⁴⁷ Dice Miguel Rojas Mix: “un Edén sobre la tierra abarrotado de jamones, chorizos, codornices y pichones que caen asados y crujientes desde el cielo. Un Olimpo en el que corren ríos de miel y vino”, en Miguel Rojas Mix, *América Imaginaria*, España, Editorial Lumen, 1992, p.51.

⁴⁸ Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p.35.

migratoria, la corona se vio obligada a regular los permisos —caracterizados por numerosos requerimientos administrativos, lentos trámites burocráticos y altos costos por viaje— para ir y venir.

Por ello se formularon una serie de ordenanzas cuya mayor preocupación era controlar a los viajantes “indeseables”, entiéndase por ello a herejes o extranjeros. Por ejemplo, en el año de 1518 se prohibió expresamente el paso a las Indias de judíos, gitanos y esclavos “blancos, negros, loros, mulatos y berberiscos, salvo expresa licencia del emperador”.⁴⁹ Por lo demás, aparentemente “ningún reconciliado, ni hijo ni nieto del que públicamente hubiere traído sambenito; ni hijo ni nieto de quemado o condenado por la herética pravedad y apostasía por la línea masculina ni femenina” podía atravesar el océano a las Indias ni a sus islas, bajo pena de retirarle todos sus bienes.⁵⁰

Las leyes pretendían ser estrictas, sobre todo en el caso de los pasajeros extranjeros, es decir, franceses, genoveses, portugueses, holandeses, zelandeses, italianos, alemanes, ingleses y “todos los demás septentrionales”.⁵¹ Por otra parte, se suponía que la mayor parte de la tripulación de las flotas mercantiles y de guerra debían ser de origen andaluz, mientras que la de los barcos de guerra debía ser en su mayoría vasca;⁵² sin embargo, se sabe que un buen número de extranjeros entre los que había portugueses, italianos, griegos, alemanes, flamencos, franceses, irlandeses e ingleses formaron parte de las tripulaciones de las flotas españolas que año con año surcaron los mares. En una carta que dirigió el piloto mayor de la Casa de Contratación, Sebastiano Caboto (curiosamente de origen veneciano), al Consejo de Indias, se leía:

“Señor capitán [...] somos informados cómo en la Armada va muy poca gente [...] y que los más de los marineros que lleva son extranjeros de estos reinos [...] y según que de ésto tenemos parece que convendría

⁴⁹ Martínez, *op. cit.*, pp.32, 33.

⁵⁰ Lib. IX, título XXVI, leyes XV y XVI en Rodrigo de Aguilar Acuña, Juan Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca, *Sumarios de la recopilación General de Leyes de las Indias*, México, UNAM/ Fondo de Cultura Económica, 1994.

⁵¹ Cédulas de 1560, 1571 y 1608 de la legislación española, en Martínez, *op. cit.*, p.38.

⁵² Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p.61.

que fuese más gente [...] y que no fuese más del tercio de los marineros extranjeros.”⁵³

La corrupción, los tratos secretos y los sobornos, a la par de la necesidad de contar con gente preparada para los viajes atlánticos y los nuevos asentamientos coloniales, formaron parte natural del sistema de permisos, restricciones y excepciones que permitieron enrolar multitudes de todas las naciones en los viajes trasatlánticos. Finalmente, no hubo más remedio que flexibilizar los permisos según las circunstancias.

Y, ¿cómo se vivía a bordo de estas comunidades flotantes? Según José Luis Martínez, lo que hoy sentimos como insoportables incomodidades cuando pensamos en ello, no lo eran –salvo algunas excepciones— para los hombres y mujeres de hace algo más de cuatro siglos, que “parecían hechos de una pasta mucho más recia y mucho menos melindrosa que la nuestra de hoy”.⁵⁴ Sin embargo, el bienestar a bordo era básico, los lujos casi nulos. Para comenzar, la incomodidad de los espacios reducidos por doquier, desde la cubierta hasta las cabinas o la bodega, lo que dejaba poco lugar para la intimidad o el pudor. Las necesidades de alimentación, así como otras exigencias naturales del organismo se llevaban a cabo prácticamente en espacios limítrofes y de manera poco discreta. Igualmente, la mayoría de los pasajeros y miembros de la tripulación, exceptuando quizás el capitán, el piloto y alguno que otro oficial o pasajero distinguido, dormían en el piso,⁵⁵ generalmente en algún rincón de la cubierta. Por otro lado, estaba la congestión de suciedad (seguramente no inferior a la higiene normal de la época), humedad salada y olores que lo impregnaban todo, además de la presencia de chinches, piojos, cucarachas y ratas que eran fieles compañeros de viaje. Después, durante la Carrera de Indias (ruta marítima que seguían los barcos en el tráfico americano, establecida desde el segundo viaje del almirante

⁵³ *El Consejo de Indias a Sebastián Caboto*, Toledo, 12/XI/1525, citado en Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p.62.

⁵⁴ Martínez, *op. cit.*, p.12.

⁵⁵ Curiosamente, las hamacas indígenas observadas desde el primer viaje de Cristóbal Colón en 1492 resolvieron el problema del sueño incómodo para los marineros de todas las naciones. En Morison, *op. cit.*, p. 211.

en 1493 y consolidada con el establecimiento del sistema de flotas a partir de 1561 hasta 1778), el poco espacio libre tuvo que compartirse con mercancía de contrabando y animales, generalmente caballos, ganado y gallinas. Entonces los barcos “más que embarcaciones mercantiles, parecerían granjas avícolas con velas”.⁵⁶ A bordo malcomían, mal dormían, defecaban y compartían el mareo unos con otros:

En breve nos dio la mar a entender que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados como muertos, que no bastara el mundo a hacernos mudar de un lugar; solamente quedaron en pie el padre vicario y otros tres; pero tales estaban los tres que no podían hacer nada, solo el padre vicario nos servía a todos y nos ponía bacines y almofias para vomitar que no se daba a manos ni se podía valer [...]⁵⁷

Las incomodidades, la falta de privacidad y la náusea se convirtieron en algo común para quienes intentaran llegar al otro lado del Atlántico. Nadie podría explicar mejor en tan pocas palabras como Cervantes lo que un viaje semejante significaba: “la extraña vida de aquellas marítimas casas adonde lo más del tiempo maltratan las chinchas, roban los forzados, enfadan los marineros, destruyen los ratones y fatigan las mareas.”⁵⁸

El arte de navegar por el Atlántico

Los astros y la brújula

Durante el siglo XV la navegación en general se regía por dos métodos que fluctuaban entre la ciencia, la experiencia y la intuición: la navegación de altura y la estima. La navegación de altura consistía en establecer la posición del barco sobre el horizonte terrestre calculando la latitud (distancia norte o sur del ecuador y un punto determinado del planeta medida en grados a lo largo del meridiano) y la longitud

⁵⁶ Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p.140.

⁵⁷ Fray Tomás de la Torre citado en Martínez, *op. cit.*, p.248.

(distancia angular al este o al oeste con respecto a un punto convenido), por medio de la observación de los movimientos de los cuerpos celestes. La latitud se podía calcular con cierta anticipación y bastante precisión a partir de la medición de altura de la estrella polar, la cual indica el norte.⁵⁹ Sin embargo, cuando los barcos se dirigían hacia el sur, la estrella desaparecía bajo la línea del horizonte, de manera que los navegantes tenían que hacer cálculos más complicados con la ayuda de tablas de declinación, un astrolabio marino, un cuadrante o una escuadra, mientras observaban la altura del sol a mediodía.

El astrolabio era un instrumento que al parecer existía desde la antigüedad griega y que en el siglo VIII era ampliamente conocido en el mundo islámico. Su uso tardó en llegar a los marineros europeos, y fue hasta el siglo XII que algunos ibéricos comenzaron a tratar de determinar mediante dicho instrumento las posiciones de las estrellas sobre la bóveda celeste (ver ilustración 7). Más sencillo y, por lo tanto, frecuente era el uso de la ballestilla (conocida también como báculo de Jacob) y más tarde, el del cuadrante. El primero tenía forma de cruceta, dos varillas unidas en uno de los extremos por un gozne, lo que le permitía calcular el ángulo de declinación o altura (la latitud) cuando el observador nivelaba la varilla inferior con el horizonte y la superior con el sol o determinada estrella (casi siempre la polar). El segundo era un cuarto de círculo de madera dura a través del cual podía enfilarse un cuerpo celeste.⁶⁰



Ilustración 7. Medición de la altura del sol con un astrolabio.
Libro segundo del *Regimiento de navegación* de Pedro de Medina. Sevilla, 1563.

⁵⁸ Miguel de Cervantes Saavedra, “El licenciado vidriera”, *op. cit.*, pp.47, 61.

⁵⁹ Morison, *op. cit.*, pp. 280-281.

En aquel entonces la práctica de la navegación de altura era muy incipiente y poco experimentada entre los marinos europeos, incluso navegantes como Colón la consideraban “un misterio para los no iniciados”. Samuel E. Morison afirma que contrario a lo que podría creerse, ni siquiera el gran almirante realizó su tan largo y aventurado viaje con la ayuda de alguno de estos instrumentos, sino por medio de la estima,⁶¹ de la cual se hablará más adelante. La navegación de altura, con sus complejos instrumentos náuticos, los cuales además había que tratar de utilizar con precisión en medio del constante balanceo del barco, a la par de consultar complicadas tablas astronómicas, no formaba parte del aprendizaje profesional de pilotos o maestros. El marino en general era un hombre práctico en un oficio rudo, limitado en competencias de las ciencias exactas. La navegación de altura era practicada por unos pocos hombres instruidos en conocimientos matemáticos, astronómicos o físicos y principalmente cuando se trataba de determinar las latitudes durante las navegaciones costeras o a islas cercanas. Al respecto, resultan curiosas e ilustrativas las observaciones que hizo el pasajero Eugenio de Salazar, en su viaje a las Indias en 1573, acerca de lo complicado que era para los marinos el manejo de este instrumento. Salazar burla de la ignorancia de los pilotos:

[...] A estos tiempos es de ver al piloto tomar la estrella, verle tomar la ballestilla, poner la sonaja y asestar al norte, y al cabo dar 3000 o 4000 leguas de él; verle después tomar al mediodía el astrolabio en mano, alzar los ojos al sol, procurar que entre por las puertas de su astrolabio, y cómo no lo puede acabar con él; y en fin, echar su bajo juicio a montón sobre la altura del sol. Y cómo a las veces le sube tanto, que se sube mil grados sobre él. Y otras cae tan rastrero, que no llega acá con mil años; y sobre todo me fatigaba ver aquel secreto que quieren tener con los pasajeros del grado o punto que toman, y de las leguas que parece que el navío ha singlado; aunque después que entendí la causa, que es porque nunca dan en el blanco ni lo entienden, tuve paciencia viendo que tienen razón de no manifestar los aviesos de su desatinada puntería; porque toman la altura a un poco más o menos; y espacio de una cabeza de alfiler en su instrumento os dará dar más de quinientas leguas de yerro en el juicio. Tóname este tino. ¡Oh, como muestra Dios su omnipotencia de haber

⁶⁰ Morison, *op. cit.*, pp. 279-283.

⁶¹ *Ibíd.*, pp. 279 y 283.

puesto esta sutil y tan importante arte de lo marear en juicios tan botos y manos tan groseras como las de los pilotos! [...] ⁶²

Y es que definir las rutas oceánicas con base en una navegación de altura no era cosa fácil. Ya vimos que podía navegarse en dirección norte o sur con un determinado rango del cálculo de la latitud, sin embargo, entre más se adentraba el navegante al oeste del océano, mayor era la dificultad para calcular la longitud, pues para localizar la posición de su barco en el planeta con respecto a esta línea (este-oeste), lo que trataba de hacerse era medir la diferencia entre el tiempo de salida del puerto y la distancia recorrida. Como para ello se requería un reloj que mantuviera la exactitud en el cálculo del tiempo de recorrido durante un periodo largo, la utilización de relojes de arena o ampollitas era bastante imprecisa, pues era necesaria la atenta vigilia de algún grumete o marino, quién se encargara de darle la vuelta cada determinado tiempo, sin distraerse o dormirse en el intento. Este problema no se resolvió hasta que el holandés Christian Huygens inventó el reloj de péndulo a mediados del siglo XVII. Mientras tanto, para el cálculo de la longitud no había de otra más que apegarse a la “estimación”, mediante la observación del rumbo y el cálculo de la velocidad. El primero podía precisarse mediante la ayuda de un sencillo pero importantísimo instrumento: la brújula marina. La “aguja de marear” magnetizada era utilizada en la navegación en China desde el siglo I y poco después fue introducida a Europa. Se fijaba en la parte inferior de un mortero circular, entre las marcas del norte y del sur, y su función consistía en señalar el norte magnético.⁶³ El monje inglés Alexander Neckman (1180) había observado que “cuando los marinos no pueden ver claramente el sol en tiempo tenebroso o durante la noche, y no pueden decir hacia donde

⁶² Eugenio de Salazar, “Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío, y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros del, y como lo pasan los que hacen viajes por el mar. En útil para la noticia del lenguaje marino”, en “Apéndice 3. Eugenio de Salazar. La mar descrita por los mareados”, en Martínez, *op. cit.*, p.96.

⁶³ Boorstin, *op. cit.*, pp. 223.

va su proa, colocan una aguja sobre un imán que gira hasta que su punta mira al norte, y entonces permanece inmóvil.⁶⁴

Como la aguja siempre señalaba el norte magnético, el punto de la carta flotante que tocaba la llamada línea de fe (flecha o marca fija grabada en la esfera del compás) indicaba la dirección en la cual el barco se desplazaba.⁶⁵ Las direcciones recorridas eran marcadas no en función de grados actuales sino de los ocho vientos: N, NE, E, SE, S, SO, O, NO, sus medios vientos (NNE, ENE, ESE, SSE, SSO, OSO, ONO, NNO) y cuartas (N ¼ E, NE ¼ N, etcétera), mismos que se anotaban cada determinado tiempo, por ejemplo, cada media hora. Es interesante que el poder de este noble instrumento para señalar el norte pareciera en un principio inexplicable y misterioso para el marino común y corriente. La creencia en la naturaleza sobrenatural de la brújula, relacionada con las fuerzas malignas, provocó que muchos capitanes y pilotos la utilizaran de forma secreta, lejos de la vista de la tripulación supersticiosa. Esto cambió después. Enrique “El navegante” obligó a sus pilotos a utilizarla de manera cotidiana y marinos como Colón o Magalhães no olvidaron llevar varias agujas de repuesto durante sus largos viajes, además de piedra imán para magnetizarlas.⁶⁶

Por otra parte, para calcular la velocidad de desplazamiento de los navíos, se utilizaba una barquilla de corredera (invento del siglo XVI), que consistía en un trozo de madera lastrado que flotaba sin desplazarse en el agua, atado en un cabo o línea en la cual los nudos estaban espaciados, de modo que el número de ellos pasados sobre la borda en medio minuto (medido con un reloj de arena) era el número de millas marinas (o nudos) por hora en el que se desplazaba el barco. Ello se basaba en una simple fórmula: velocidad x tiempo = distancia. Antes del invento de esta barquilla de corredera la velocidad se calculada a simple vista, generalmente en algún tipo de legua por hora, o bien determinando la dirección del viento

⁶⁴ Alexander Neckam citado en Boorstin, *op. cit.*, pp. 223.

⁶⁵ En aquel entonces ya se conocía el problema de la variación o declinación magnética (diferencia entre el norte geográfico y el indicado por una brújula) que causa una desviación de la aguja de hasta 30 grados por el magnetismo terrestre dependiendo de la región.

u observando los indicios y señales de proximidad a tierra como sargazos u otras hierbas, troncos flotantes,⁶⁷ o la presencia de ciertos animales marinos o aves, ya que debemos de recordar, hasta entonces la navegación se hacía sin alejarse mucho de tierra. La observación de detalles y cambios en el paisaje geográfico y marino era uno de los principales elementos en los que podía confiar el navegante experimentado para hacer sus estimas, como sigue siendo hasta el día de hoy. En las instrucciones para navegación del portugués Pedro Fernández de Quirós a principios del siglo XVII, descubridor de las islas Nuevas Hébridas (Vanuatu), en el Pacífico Sur, se describe con detalle esta vieja práctica empírica:

“[...] anotar los vientos y mudanzas dellos, de los aguaceros, corrientes, pájaros, cardumes de peces y otras señales que son de tierra, y el paraje que topare con ellas [...] nublados espesos que no corran ni se deshagan [...] si hallase el agua engrasada o en ella hojas de árboles, pajas, yerbas, maderos, ramas, cocos, palmas y otras cosas que el agua saca de playas y los ríos le traen con avenidas [...] si topare bandadas de muchos pájaros marinos ha de mirar a la tarde para que parte van volando y de dónde vienen mañana; advirtiendo que si se recogen temprano y vuelven tarde que tienen lejos la tierra, y se recogen tarde y vuelven temprano, que la tierra está más cerca [...] si hallasen en la mar manchas de agua parda, es señal de peñacos entre aguados; si fuese blanca, señal de poco fondo de arenas; si fuese negra, señal de lama, si colorada, señal de barro; si verde, señal que el fondo es de hierbas [...]”⁶⁸

En efecto, la mayoría de los conocimientos de los navegantes no eran obra de la universidad o la escuela de pilotos o cartógrafos, sino de una sabiduría propia de la experiencia, la cual se desarrollaba al ir y venir muchas veces a través de múltiples rutas marítimas, al observar los cambios en la geografía costera, al igual que los movimientos del barco en aguas, estaciones y condiciones climáticas distintas, así como el comportamiento de las velas ante la diversidad de vientos en determinadas latitudes.

⁶⁶ Boorstin, *op. cit.*, pp. 223-224.

⁶⁷ Morison, *op. cit.*, pp. 285-286.

Las cartas de marear

Como se dijo, las representaciones cartográficas del universo medieval reflejaban la conciencia del hombre ante la realidad del orbe, buscando descifrar tanto la geografía conocida, como la ignorada. Sin embargo, eran poco fiables para utilizarlas como guías, sobre todo si se trataba del espacio marino, en aquel entonces apenas explorado. Aquellas representaciones carecían de los paralelos y meridianos con los que la cartografía clásica había establecido sus coordenadas, no presentaban sentido alguno de la proporción y no especificaban rutas de navegación.⁶⁹ Eran pues, simplificaciones del mundo conocido con una función meramente descriptiva, por lo que no servían para su utilización práctica. La proyección de un mundo ideal representado en base a una geodesia bíblica y fantástica era poco útil para quién necesitaba conocer la ubicación precisa de los bajos, rocas o contornos costeros por los que debía transitar.

Los navegantes tuvieron que ir elaborando su propia cartografía con base en conocimientos empíricos, acumulando información sobre las rutas más rápidas y seguras para realizar sus travesías, y proyectándola de una manera y a una escala que no guardara ninguna relación con las especulaciones de los filósofos, de los teólogos y de los creadores de cosmogonías. Así que sin aparente preocupación por la forma grandiosa del *ecúmene*, la localización del Paraíso o la dirección desde donde llegaría la invasión de Gog y Magog (gigantes, demonios o tribus del *Génesis* de la Biblia hebrea) en el final del mundo, los navegantes registraban los detalles de costas y señales fijas en tierra para que les sirviera de guía a ellos y a los que viniesen detrás.⁷⁰ Ejemplo de ello fueron las cartas portulanas o portulanos. Originarios del mediterráneo italiano desde el siglo XIII, estos mapas eran “guías costeras” que indicaban con cierta fidelidad los detalles geográficos de los litorales conocidos, de los escollos, de los puertos,

⁶⁸ Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, op. cit., pp. 59, 60.

⁶⁹ Bruna, op. cit.

bahías e islas, producto de conocimientos acumulados sobre la realidad experimentada por marineros, viajeros y eruditos (ver ilustración 8). El tema central era el mar y de ello dependía el destino de los marinos, por lo que se buscaba advertir del peligro a los pilotos, a veces mediante señales de cruces, sobre la cercanía de arrecifes o escollos, así como rompientes espumeantes y rocosidades laberínticas que aguardaba a quienes bordearan sus cercanías. En ocasiones se acompañaban de recomendaciones o indicaciones por escrito de derrotas a seguir para evitar accidentes. Cabe decir que en un principio los portulanos carecían de proyección, pues no contaban con un sistema de coordenadas regular, ni mucho menos internacional como son los meridianos y paralelos (longitud y latitud). Entonces se marcaban con rosas de los vientos, las cuales indicaban los rumbos en los que estaba dividido el horizonte, a partir de la cual se podía trazar, con más o menos precisión, una ruta marítima en particular. Fue hasta finales del siglo XV, con el desarrollo de las técnicas de navegación para calcular la latitud —como la utilización de instrumentos—, que las cartas marinas comenzaron a mostrar escalas de latitud de numerosos lugares, especialmente de las costas africanas.

Ilustración 8. Portulano de Petrus Roselli, escuela Mallorquina, 1466 (James Ford Bell Library, University of Minnesota)



Con todas sus virtudes y desventajas, los portulanos fueron el instrumento guía para la expansión del comercio marítimo europeo. Su condición de herramienta para el buen ir y venir en los barcos que recorrían las rutas marítimas propició que fueran utilizados bajo la desconfianza de los Estados implicados en el comercio internacional. Aquellos portulanos plagados de información detallada fueron

⁷⁰ Boorstin, *op. cit.*, p. 151.

un valioso secreto celosamente guardado entre los marinos profesionales, pues de ello dependía el conocimiento de la mejor ruta y navegación hacia un determinado puerto, y por lo tanto, la ventaja ante otras naciones en competencia. No sorprende que las guías costeras que contenían información importante como rutas cortas, alineamientos seguros en los pasos difíciles o puntos de comercio secreto, fueran escasas. Probablemente el conocimiento que ellas encerraban era principalmente transmitido entre la gente de mar oralmente. En esta complicidad del secreto, los portugueses fueron los primeros protagonistas, cuando dominaban el comercio oriental y los descubrimientos de las rutas por las costas africanas; después los españoles intentaron hacer lo suyo. Aún así, ya fuese por descuido, por la presencia de espías, renegados o debido al comercio negro, la información de una y otra carta acabó por filtrarse en el resto de Europa. Una vez que su conocimiento se hizo habitual, entonces fue posible disponer de ellas en el mercado común de la cartografía, donde italianos y catalanes llevaron la supremacía.

No obstante, como ya se dijo, aunque este tipo de carta marina era buena para doblar un cabo o seguir una línea costera, no lo era para adentrarse en alta mar. Conforme creció el interés por la obra geográfica de eruditos de la época clásica —principalmente de Ptolomeo—, para la realización de mapas proyectados, trasponiendo la superficie esférica de la tierra en un plano y la indicación de meridianos y paralelos, se fueron elaborando mapas más precisos. Después, alrededor de 1569, el flamenco Gerardus Mercator perfeccionó la proyección ptolemaica, logrando representar la esfericidad de la tierra en un plano rectangular subdividido por una red de líneas paralelas de latitud y de longitud, lo que permitió que los navegantes pudieran señalar, con sencillos instrumentos de dibujo, su rumbo mediante una línea recta que cruzaría todos los meridianos en un mismo ángulo.⁷¹

⁷¹ *Loc. cit.*

Para entonces, a finales del siglo XVI, la cartografía había dejado de ser únicamente una herramienta imprescindible para llegar a los puertos del mundo, para sortear los vientos y las calmas, o para superar los accidentes geográficos. Los dedicados cartógrafos realizaban cartas igual para pilotos y almirantes, políticos, embajadores y comerciantes, que para reyes, papas y gobernantes europeos. De igual forma, este arte sirvió para satisfacer la curiosidad de una parte de la sociedad que sólo tuvo acceso al viaje marítimo y geográfico de manera indirecta. Los ciudadanos, la nobleza y la alta burguesía europea que no participaron activamente en la expansión, a través de estos mapas, especialmente los atlas —los cuales incluían los descubrimientos de Colón, Vespuccio o Magalhães—, fueron parte de la progresiva elaboración de la nueva realidad del mundo.⁷²

Las rutas marítimas al Asia

Las rutas marítimas comunicaban a las comunidades costeras al ritmo del comercio, el intercambio de productos y de conocimientos. A principios del siglo XV, tres regiones marítimas fueron escenario de la transportación de grandes cantidades de mercancías y hombres que de forma regular recorrían largas travesías oceánicas: las aguas del Mediterráneo y mares costeros atlánticos al norte (más o menos desde Gibraltar hasta Bergen); el norte del océano Índico (incluyendo el golfo de Bengala, el mar Arábigo, el mar Rojo y el golfo Pérsico), y por último los mares de China. Marcadas rutas de contacto regular existían entre estas regiones, donde se podía cruzar el istmo de Suez o viajar desde el Éufrates hasta el Levante, a la vez que los barcos podían atravesar el estrecho de Malaca.⁷³

A mediados del siglo, los navegantes comenzaron a aventurarse a recorrer distancias más amplias. En este contexto, los portugueses fueron quienes encabezaron la avanzada en la navegación en alta mar y

⁷² Soler, *op. cit.*, p. 87.

⁷³ John H. Parry, *El descubrimiento del mar*, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1989, p. 34-35.

la exploración marítima atlántica. Mientras Castilla centraba sus esfuerzos en la lucha contra los moros en territorio ibérico (lo cual no culminaría hasta 1492), Portugal ya había terminado con este problema con la captura de Faro en 1249, por lo que desde entonces pudo dedicar sus energías a empresas ultramarinas.⁷⁴ El principal objetivo era el continente africano, sobre todo la parte oriental, con la que se tenía relación desde muy antiguo —esencialmente con el mundo islámico—, y desde la que ya se tenían establecidas relaciones comerciales con la India, en la búsqueda de preciados productos como el marfil, el oro, la seda y los esclavos.

Un acontecimiento político importante cambió el rumbo de las cosas. Al caer la Constantinopla cristiana a manos de los turcos otomanos en 1453 se cerraron los accesos hacia Asia. Ni por tierra ni por mar los mercaderes cristianos conseguirían pasaje para las rutas que llevaban a los mercados, principalmente de especias, seda y oro. Para acceder a aquellos bienes antes se podían seguir itinerarios diferentes, todavía en gran parte desconocidos por los extranjeros, tanto por tierra como por mar. Viajando por el Mediterráneo o del mar Negro hasta llegar a tierra Persa, se reunían las caravanas que atravesaban las mesetas del Asia Central hasta la India o China. Mientras que se podían seguir otros caminos a través del norte del Mediterráneo, Egipto y el Mar Rojo hasta las costas de África Oriental. Genoveses, venecianos, catalanes y portugueses se vieron obligados a buscar una ruta alternativa que los llevara hasta allá y les permitiera comerciar de forma directa con los productores asiáticos. Esta idea no era nueva. Casi dos siglos atrás, los hermanos genoveses Vivaldi se habían propuesto ir a la India dándole la vuelta al África. Sus galeras partieron en 1291 desde Génova, pasaron Mallorca y Gibraltar, y siguieron las costas del continente africano al parecer hasta Guinea; después no se supo más de ellos.⁷⁵

Por otra parte, la costa noroccidental africana y sus islas eran más o menos conocidas por las actividades mercantiles de portugueses, genoveses, catalanes e incluso franceses, quienes ejercían la

⁷⁴ Weckmann, *op. cit.*, p.20.

piratería en sus cercanías. Sin embargo, era Portugal la nación que había logrado mayor avance en el contacto comercial y diplomático con los pueblos de la costa occidental de aquel continente. Así que pese a que se veía con pesadez que la línea costera se alargaba hacia el sur, los lusitanos se aventuraron a ir aún más lejos y encontrar el acceso al mar Índico.

Los portugueses y las exploraciones al sur del África

Uno de los primeros en mirar expectante hacia el horizonte del Mar Océano y la posibilidad de navegar al sur por la fachada africana fue el infante de Portugal Enrique *El Navegante* (1394-1460), quien según la Crónica de Gomes Eanes de Zurara, pretendía además de investigar la extensión geográfica del poderío islámico y convertir numerosas almas paganas al cristianismo, establecer contactos comerciales y crear alianzas con los gobernantes cristianos que pudiera encontrar en el continente africano. También, según Zurara, existía la firme decisión de cumplir las predicciones de su horóscopo que le obligaban “a dedicarse a grandes y nobles conquistas, y por encima de todo, a intentar el descubrimiento de cosas que les estaban ocultas a otros hombres”. El cronista explicó asimismo el deseo del príncipe por descubrir lo que había a lo largo de las costas africanas más allá de los límites de la navegación conocida, más allá del canal que separa las islas Canarias de la costa.

El noble espíritu del príncipe le incitaba continuamente a iniciar y llevar a cabo grandes hazañas [...] él también deseaba conocer la tierra que se extiende más allá de las islas Canarias y el cabo llamado Bojador, porque hasta entonces nada se sabía con seguridad sobre la naturaleza de las tierras de más allá del cabo, y no había sobre ellas escritos, ni relatos que los hombres se transmitiesen unos a otros [...] le parecía al príncipe que si él, o algún otro señor, no intentaba conseguir ese saber, no habría marineros o comerciantes que se

⁷⁵ Favier, *op. cit.*, p. 320.

atrevieran a intentarlo, porque es evidente que ninguno de ellos se molesta en navegar hasta un lugar donde no tienen la esperanza cierta y segura de conseguir ganancias.⁷⁶

El propósito era práctico, pues sobre todo se anhelaba abrir nuevas rutas de comercio. No bastaba simplemente con hallar tierras. Habría que descubrir y reconocer. Había que saber volver a ellas cuando se necesitase.⁷⁷ Diogo Gomes, uno de los capitanes de Enrique, al describir sus propios viajes realizados entre 1444 y 1463 afirmó que el príncipe deseaba encontrar los países de dónde procedía el oro que llegaba a Marruecos por las rutas del desierto, “con el fin de comercializar con ellos y mantener así a los gentiles hombres de su casa”.⁷⁸

Entre 1424 y 1434 el príncipe Enrique envió alrededor de quince expediciones con la intención de navegar siguiendo la línea costera africana hacia el sur para atravesar el cabo Nun y seguir hasta doblar el Cabo Bojador, conocido también como “Cabo de Miedo”. Al parecer, cada una de ellas regresó con una excusa por no haberlo logrado: por esa zona los mares ardían con siniestras cascadas de arenas rojas que se desprendían de los acantilados, mientras que cardúmenes de sardinas nadaban entre los remolinos de los bajíos enturbiando el agua y no se veía señal alguna de vida en las costas.⁷⁹ Con un mar que hervía “como en una caldera”⁸⁰ y costas sospechosamente deshabitadas:

¿Cómo pasaremos, decían ellos, los límites que pusieron nuestros padres, o qué provecho puede obtener el Infante de la perdición de nuestras almas junto con la de nuestros cuerpos, ya que, como es sabido, seremos homicidas de nosotros mismos?⁸¹

⁷⁶ Gomes Eanes de Zurara en Boorstin, *op. cit.*, p. 168.

⁷⁷ Joaquim Romero Magalhães, *Portugueses no Mundo do Século XVI*, Lisboa, Comissao Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, p.14.

⁷⁸ Parry, *op. cit.*, pp.131-133.

⁷⁹ Boorstin, *op. cit.*, p. 171.

⁸⁰ Favier, *op. cit.*, p. 327.

⁸¹ Gomes Eanes de Zurara, “Por que razao nao ousavam os navios passar alem do cabo Bojador”, en *Crônica do Descobrimiento e Conquista de Guiné*, Mira-Sintra, Europa-América, 1989.

Lo cierto es que había otra razón por la cual estos “caballeros” aventureros que deseaban hacer fortuna decidían quedarse más al norte: atacar el comercio islámico a lo largo de la costa conocida era muchísimo más emocionante y productivo que explorar lo desconocido e infructuoso, por lo que “hacía falta mucha insistencia principesca, así como la promesa de recompensas igualmente principescas, para olvidarse de su rapacidad, a mirar un poco más allá del pillaje y el beneficio inmediatos”.⁸² Por otro lado, los marinos profesionales tenían otras razones para evitar el navegar más al sur. Aunque probablemente los navegantes portugueses del siglo XV no temían al “Mar Verde de las Tinieblas”, mientras que a algunos ya no les preocupaba el mar hirviente de los trópicos, donde se decía que “el sol volvía negros a los hombres”, algunos peligros eran reales. Ciento sesenta kilómetros de costa se extiende entre el cabo Nun (Bojador) y el cabo Juby, a la altura de la Canarias, antes de Bojador. Debido a los vientos desfavorables de la conocida corriente de Guinea, en este Golfo era necesaria la mayor habilidad marinera y absoluta vigilancia para hacer frente a corrientes extremadamente fuertes y peligrosas, tormentas repentinas y tornados, y finalmente los bajos y rocas. No extraña pues que las naves demoraran en circular más allá de estos parajes. La desaparición de muchos barcos que navegaron por la zona había dado lugar a la mítica peligrosidad del cabo Bojador y de todo lo que había más allá de él. Zurara da su propia explicación al respecto.

No fue por cobardía o por falta de buena voluntad, si decimos la verdad, sino por la novedad de la cosa y por las difundidas y antiguas habladurías sobre este cabo, que habían sido transmitidas por los marineros españoles de generación en generación [...] Pues no podemos suponer que entre tantos hombres nobles que hicieron tan grandes y sublimes obras para ser recordados con gloria, no haya habido ninguno que se atreviera a esta hazaña. Pero estando convencidos del peligro, y no viendo esperanza de honor o provecho, ellos abandonaron el intento. Porque los marinos decían: “es seguro que más allá de este cabo no había raza alguna de hombres, ni hay región que esté poblada [...]” y el mar es tan poco profundo que a una legua de tierra sólo tiene una braza de profundidad, las corrientes, por otra parte, son tan terribles que ningún barco que pase el cabo podrá

⁸² Parry, *op. cit.*, pp.143-144.

luego regresar [...] nuestro marineros [...] amenazados no sólo por el miedo, sino por su sombra, cuyo gran engaño fue la causa de gastos muy grandes.⁸³

Pero al final lo hicieron. En 1434, uno de los hidalgos de Enrique, Gil Eannes, navegó hasta el cabo Nun y trescientos kilómetros después, dobló el cabo Bojador, en costas del desierto del Sahara, dejando atrás todos aquellos peligros generados por la superstición y “la sombra del miedo”. Desde entonces los navegantes portugueses dominaban los vientos y corrientes, constantes y estacionales, que permitían ir y volver doblando el Cabo Bojador, para ir más allá. Sin embargo, la costa parecía continuar todavía más hacia el suroeste, por lo que el paso hacia el mar Índico se alejaba.⁸⁴

Tras la muerte de Enrique en 1460, y un breve lapso de interrupción de las exploraciones, el rey Alfonso V (1438-1481) continuó con la obra de exploración y colonización del litoral africano, retomándolo como un negocio provechoso. Así, entabló un acuerdo con Fernão Gomes, acaudalado ciudadano de Lisboa, en el cual este último se comprometió a descubrir cada año un mínimo de cien leguas (alrededor de 550 kilómetros) de costa africana, a cambio, tendría el monopolio del comercio guineano, del cual por supuesto el rey recibía un porcentaje. Este hecho produjo una impresionante sucesión de descubrimientos en aquel continente.⁸⁵ Entre 1470 y 1471 João de Santarem y Pedro de Escobar llegaron al golfo de Biafra y Fernando Poo descubrió las islas, rocas y escollos del golfo de Guinea. Y aún más, al superar la alarmante perspectiva de que la guía de los marineros, la estrella del Norte – que apenas era visible por encima del horizonte a la altura de Sierra Leona—, desapareciera al navegar cada vez más al sur,⁸⁶ Ruy de Sequeira traspasó la línea ecuatorial, descubriendo que aquellas regiones, “las antípodas”, sí eran habitables.

⁸³ Gomes Eanes de Zurara en Boorstin, *op. cit.*, p. 170.

⁸⁴ Favier, *op. cit.*, p. 328.

⁸⁵ Boorstin, *op. cit.*, p. 173.

⁸⁶ Parry, *op. cit.*, p. 154.

Pero la navegación en el Atlántico sur aún presentaba muchas dificultades. En principio, se intentó continuar la ruta de cabotaje, cruzando el Golfo de Guinea y siguiendo el litoral hacia el sur. Pero los barcos pronto se encontraron a la deriva de las calmas ecuatoriales, después enfrentaron vientos en contra y corrientes desfavorables – a veces durante semanas y meses— a lo largo de una costa inhóspita que además no les ofrecía provisiones. Aunque los exploradores acostumbrados a su oficio podían sortear estas dificultades, no así los pesados buques mercantes que iban en busca de un beneficio comercial. Por ello, un requisito necesario antes de invertir dinero en una expedición semejante consistía en tener la seguridad de que las condiciones de navegación serían más próximas a lo favorable.⁸⁷ No había de otra más que buscar la ruta más viable para el comercio y la única forma era seguir explorando las posibilidades.

Pese a todo había valido la pena el haberse atrevido a establecer esta nueva ruta marítima por el sur de África. Aunque más larga que la terrestre, resultó ser políticamente más interesante para Portugal. Al principio se trataba solamente de buscar asentamientos en el norte de aquel “continente negro” y desde allí acceder al mercado de oro y esclavos.⁸⁸ Habían logrado tomar la delantera por sobre otras naciones como Castilla o Génova, llegando a dominar los circuitos comerciales y políticos orientales, gracias en mucho al apoyo del Papa, quien mediante el Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480), les permitía expandirse por las costas de África. La naturaleza de este imperio colonial lusitano quedó asentada en los títulos asumidos desde época temprana por su monarca: “Señor de la Conquista, Navegación y Comercio de Etiopía, Arabia, Persia e India”.⁸⁹ Lisboa se convirtió en el escenario del movimiento desde donde la clase mercantil principalmente portuguesa, pero también flamenca, genovesa y francesa, junto con

⁸⁷ *Ibid.*, p. 169 y 170.

⁸⁸ Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, *op. cit.*, p.7,

⁸⁹ Weckmann, *op. cit.*, p.21.

personas de toda Europa relacionadas con el comercio, la administración económica y la navegación, participaron decisivamente en los viajes ultramarinos por el Atlántico africano.

Con la entrada de João II al trono, volvieron los viejos anhelos de exploración y conocimiento de su abuelo Enrique. Impulsó continuos viajes que además del afán comercial y económico, llevaron consigo también el anhelo de encontrar los dominios del rey cristiano Preste Juan. En este contexto se llevaron a cabo los viajes de Diogo de Azambuja y Diogo Cão entre 1482 y 1486. Este último navegó hasta la desembocadura del río Congo, donde dejó un "padroe" o columna de piedra labrada y fechada que avalaba su "descubrimiento". Dos o tres años después Cão retomó nuevamente la ruta por la costa, llegó a las cercanías del trópico de Capricornio, pero sin encontrar el paso hacia el Este. Más allá del Cabo Negro lo que encontró fue la muerte. Poco después, el monarca envió dos carabelas al mando de João Alfonso d'Aveiro. A bordo iba también el astrónomo y cartógrafo de Nuremberg Martin Behaim. El fin era establecer las latitudes exactas del recorrido y realizar un inventario del imperio portugués. La expedición llegó casi hasta los últimos descubrimientos de Cão, pero la enfermedad la obligó a retornar y los trazos de Behaim se detuvieron en los 18° 23'; más allá, continuaba el mar hipotético.⁹⁰

Poco después, en 1487, comenzó uno de los viajes mejor planeados y organizados del reinado del monarca, el del navegante Bartolomeu Dias. Éste fue enviado también a recorrer el sur de África con la misión de descubrir los límites meridionales del continente —el paso hacia la India—, así como encontrar el país del Preste Juan. Un año después, tras recorrer buena parte de las costas africanas hasta entonces desconocidas para los portugueses, sin haber hallado rastro alguno del mítico rey cristiano (simplemente rumores), en medio de terribles tormentas y sublevaciones de su tripulación, atravesó el Cabo de las Tormentas —como lo llamó en aquel entonces por obvias razones, más tarde rebautizado como Cabo de Buena Esperanza por el rey—, extremo sur del continente africano y punto de encuentro entre el mar

⁹⁰ Favier, *op. cit.*, pp 340-341.

Atlántico y el Índico. Se puede decir que fue prácticamente gracias a las tormentas que los navíos de Dias lograron lo que hasta entonces ninguna otra expedición portuguesa; sin embargo, no pudo alcanzar el océano Índico, ya que su exhausta tripulación se negó a continuar; aquellos fríos y peligrosos mares habían vencido su voluntad de seguir. Se dice que antes de partir, Dias pasó ante el mojón o “pedrao” que había erigido para dejar constancia de su llegada y “con tanto dolor y sentimiento como si estuviera despidiéndose por última vez de un hijo condenado para siempre al exilio, recordó los peligros que sus hombres y él mismo habían corrido para llegar tan lejos con un sólo propósito, para que luego Dios no le permitiera alcanzar la meta”.⁹¹

Tomó tiempo continuar lo comenzado por Dias, ya que al verse obligado a retornar de su viaje, no pudo conocer las condiciones de navegación en el Índico. El informe de Dias sobre aquellos mares tempestuosos del Atlántico no debió de ser muy alentador, considerando que el cabo de Buena Esperanza se encontraba mucho más lejos de lo que se creía y la expedición la había pasado muy mal al navegar hasta allá.⁹² Pero la experiencia de Dias sirvió para que los siguientes intentos de navegar hacia el sur se hicieran tomando más distancia de la costa de África, primero hacia las islas de Cabo Verde y aprovechando al máximo los vientos predominantes, después hacia el Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, la inestabilidad política al interior del reino, con interrumpidas sucesiones al trono, así como los continuos problemas con Castilla demoraron por un tiempo los viajes portugueses por aquel paso hacia la tan anhelada India.

Poco después del descubrimiento de un Nuevo Mundo, durante el reinado de Manoel I *El Afortunado*, partió la expedición del noble hidalgo Vasco da Gama con el fin de completar hasta el final, lo que Dias no había podido. De esta manera, tomó rumbo al cabo de Buena Esperanza. Sabiendo que se encontraría con la dificultad de los vientos contrarios con los que se topó Días a partir de Gabón, a la

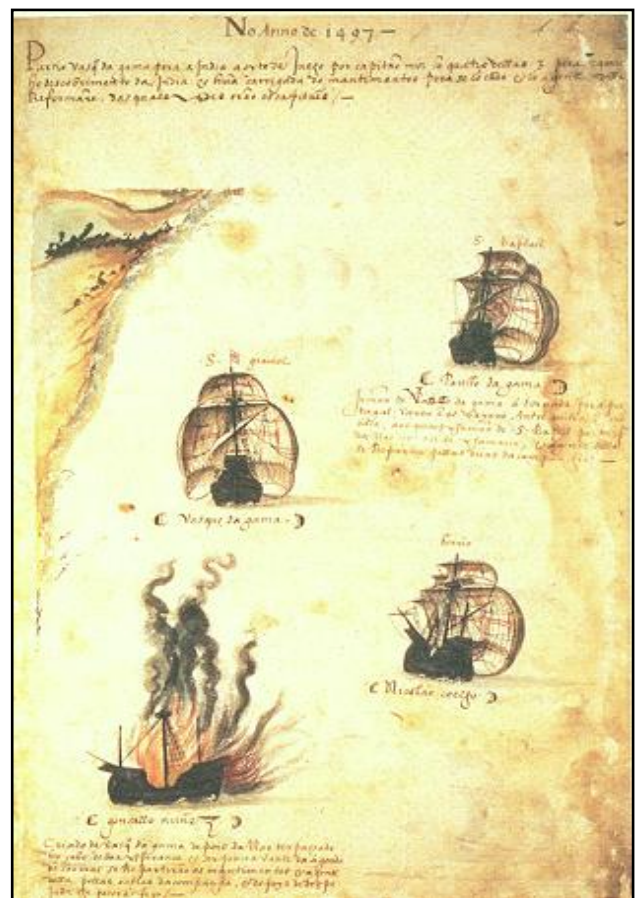
⁹¹ Citado en Boorstin, *op. cit.*, p. 177.

altura de Sierra Leona cambió de rumbo al suroeste, hacia altamar, hasta alcanzar los vientos en el paralelo 40 que lo empujaron en su navegación hacia el sur. Así continuó hasta el paralelo 31 donde los vientos lo empujaron nuevamente hasta las costas de África, para después bordear el Cabo de Buena Esperanza. Enseguida dirigió camino por el África oriental, hasta arribar a Calicut (1497).

Por fin los portugueses habían determinado la ruta africana para arribar a la India y aunque sus barcos se acercaron al occidente del Atlántico, hacia sus bases en las islas, todas ellas “encontradas” desde principios del siglo XIV: Canarias (por marinos genoveses), Puerto Santo (1418), las de Madeira (1419), las Azores (1435) y las islas de Cabo Verde (1446), en aquel entonces no buscaron ir más allá.

Estaban demasiado ocupados en definir la ruta y el paso hacia el Índico. No obstante, cada hallazgo de pequeñas porciones de tierra (islas) suponía la localización de más islas hacia occidente. Y aún más, para aquellos quienes aseguraban que la tierra era redonda y que subestimaban sus dimensiones, creyeron también en la posibilidad de ir hacia el oeste de isla en isla hasta encontrar finalmente la costa oriental de Asia.⁹³ Por lo menos eso es lo que debió pensar Colón.

Ilustración 9. Flota de la expedición de Vasco da Gama en 1497. *Memoria das Armadas* [1568], Academia das Ciencias de Lisboa.



⁹² Parry, *op. cit.*, p. 188.

⁹³ *Ibíd.*, p.74.

La búsqueda de la ruta al oeste

Verán los tardos años del mundo, ciertos tiempos en los cuales el mar oceano afloxera los atamentos de las cosas y se abrira una grande tierra; y un nuevo marinero como aquel que fue guya de Jasón que obe nombre tiphi, descubrira nuevo mundo y entonces no sera la isla tille, la postrera de las tierra.

Séneca, *Medea*, siglo IV a.C.

Colón y las Indias “desconocidas”

Un año antes de la salida de la expedición de Bartolomeu Dias (1487), el almirante genovés Cristóforo Colombo (quién se hacía llamar Cristóbal Colón) se había presentado ante la corte del rey Joao II con la petición de un financiamiento que permitiera hallar una ruta por el mar occidental hacia la India. Colón llevaba un tiempo establecido en Lisboa junto con su hermano Bartolomé, dedicados ambos al floreciente negocio de la elaboración y venta de cartas de navegación.⁹⁴ Sin embargo, en aquel entonces, al balance negativo que cosmógrafos y científicos reales hicieron de dicho proyecto –el problema no era la redondez de la tierra, o la posibilidad de encontrar nuevas tierras, sino la distancia real a navegar hacia el oeste para llegar a Asia—, se sumó el riesgo de la conjetura, considerando que Portugal ya tenía planes para su proyecto de definir la ruta por tierras y costas africanas.

Curiosamente, en 1485, el mismo monarca lusitano autorizó a los navegantes Fernao Dulmo y João Estreito a partir con dos carabelas en búsqueda de la Antilla, la isla de las Siete Ciudades, lo que no tenía

⁹⁴ En 1476, mientras Colón viajaba en un barco de escolta de un convoy genovés a través del estrecho de Gibraltar, su nave fue atacada y hundida por una escuadra francesa. Colón logró llegar a Lagos, en la costa de Portugal, y tras ser socorrido por sus habitantes, fue enviado a Lisboa para reunirse con su hermano Bartolomé. En Boorstin, *op. cit.*, p. 225.

ningún costo para las arcas reales. Sin embargo, navegaron hacia el oeste sin encontrar nada.⁹⁵ Ello atrajo mayor incertidumbre al proyecto. Ese mismo año, tras la muerte de su esposa y cargado de deudas, Colón dejó Portugal para ir a vivir a Castilla. Desde ahí intentó desesperadamente promover su proyecto. Esperando largo tiempo a que le concedieran audiencias, especialmente en aquella corte. Finalmente, la reina Isabel accedió a escucharlo y apoyada en un consejo comenzó una deliberación que duró años, sobre la cuestión de la distancia del océano hacia el oeste y los riesgos de la empresa en términos económicos. Mientras tanto, Colón, un tanto desesperado por no obtener respuesta había recurrido nuevamente al rey João de Portugal para persuadirlo de que su empresa era factible. Así que en el año de 1488 Colón estaba presente en la corte portuguesa, al tiempo que para su mala suerte, arribaba la expedición de Dias a Lisboa tras su extraordinaria incursión por el Cabo de las Tormentas. Malas noticias para el genovés, pues la hazaña de Dias significó el éxito de la apertura de la ruta oriental hacia las Indias dando la vuelta al continente africano. Ante esta nueva perspectiva, el proyecto de la búsqueda de la ruta por occidente no convenció al monarca. Así que tras este nuevo fracaso, y mientras Colón se alistaba para dirigirse a Francia a intentar promover su empresa, en último momento recibió la noticia de la aprobación real de Castilla, gracias en mucho a la persuasión de personas cercanas a Colón y a la corte, como el confesor de la reina Isabel fray Juan Pérez⁹⁶ y el funcionario Luis de Santángel, quienes convencieron a los monarcas de la viabilidad de la propuesta del genovés de un camino alternativo a las riquezas de Asia y la oportunidad de nuevos mercados por conquistar. Mucho tuvo que ver también un nuevo renacimiento del espíritu de cruzada que en aquel entonces revivió en Castilla tras la conquista de Granada (1492), lo que le daba una nueva orientación al proyecto: la evangelización de las poblaciones

⁹⁵ Favier, *op. cit.*, pp 354-355.

⁹⁶ Fraile del monasterio de La Rábida a quien se dice que Colón visitaba continuamente. En Zaragoza, *Colón y el Descubrimiento, op. cit.*, pp.13-14.

de las tierras descubiertas. Sin embargo, resulta curioso, que entre los preparativos del viaje, Colón haya pensado más en llevar un intérprete de la lengua árabe, hebrea o africana, que un sacerdote.⁹⁷

De manera que en el mismo día 3 de agosto de 1492 en que miles de judíos eran expulsados de la península Ibérica, Colón, junto con los marinos conocidos como los hermanos Martín y Alonso Pinzón, Peralonso Niño y Juan de la Cosa, comenzaría su viaje especulativo, a la vez instintivo, hacia el ancho Mar Océano que dividía sus sueños de nuevas tierras. Su poco conocimiento de la geografía real por la que se adentraba contrastaba con su larga experiencia y pericia como navegante y conocedor del temperamento del mar. Así fue como evitó los vientos del oeste del norte del Atlántico, dirigiendo su rumbo hacia las Canarias, donde se detuvieron cerca de un mes para efectuar reparaciones a las naves, y luego hacia el oeste, a los 28°, aprovechando la fuerza de los vientos alisios⁹⁸ y la repentina guía de bandadas de pájaros. Tras poco más de un mes de un viaje dificultoso, donde entre otras cosas, observaron flotando un trozo de madera de cofa (huella de un naufragio), atravesaron el inquietante espesor del mar de los Sargazos, entre la bruma y la ausencia de viento, y a punto de sucumbir ante el amotinamiento de una tripulación agotada e impaciente —reclutada en su mayoría bajo la promesa de un paraíso del oro—, avistaron en la oscuridad de la madrugada, tierra firme, la isla bautizada como San Salvador, en las Bahamas. Después navegaron a Cuba y La Española.

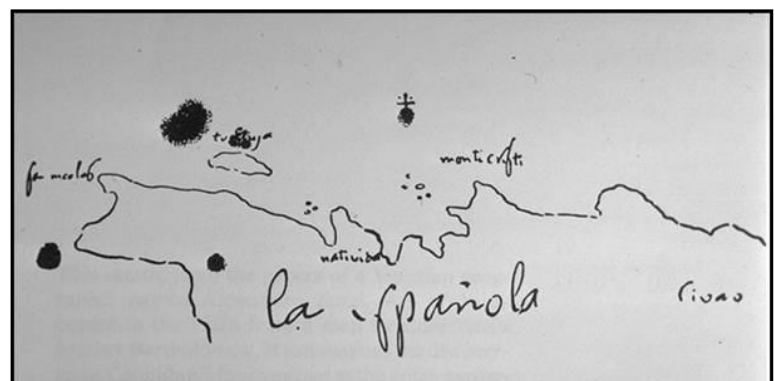


Ilustración 10. Dibujo de Colón de La Española [1493]. Samuel E. Morison, *El Almirante de la Mar Océano*, 1993.

⁹⁷ Favier, *op. cit.*, p. 358.

⁹⁸ Los vientos alisios circulan entre los trópicos desde los 30° a 35° de latitud hacia el ecuador. El movimiento rotatorio del planeta provoca que estos vientos se dirijan hacia el oeste, por lo que van del noreste al suroeste en el hemisferio norte y del sureste hacia el noroeste en el hemisferio sur. Soplan de manera relativamente constante durante el verano y menos en invierno, lo que en la época de navegación a vela impedía el avance de los buques hacia el oeste.

A su regreso de la expedición en 1493, a la altura de las Azores se vieron azotados por terribles tormentas que los arrastraron hacia las islas portuguesas, donde fueron detenidos y cuestionados durante algunos días. Tras su liberación volvieron a alcanzarlos las tempestades, esta vez, hasta arrojarlos a las costas de Lisboa. Ahí los recibieron sin mucho cuestionamiento, sin embargo, cuando el rey João se enteró del descubrimiento de nuevas islas en el Atlántico occidental, las reclamó como su propiedad, argumentando, entre otras cosas, que se hallaban muy cerca a las Azores. Evidentemente el conflicto entre Castilla y Portugal por la posesión anticipada de aquellas lejanas tierras se agudizó y el sentimiento de inconformidad no cedió, provocando que la autoridad máxima espiritual (en aquel entonces el controvertido Papa Borgia Alejandro VI) después de muchos enfrentamientos y decretos por doquier, demarcó la línea divisoria de las tierras en pugna correspondientes a cada una de los contendientes.⁹⁹ Su santidad marcó personalmente sobre un mapa del mundo una línea imaginaria de cien leguas¹⁰⁰ hacia el occidente y al sur de las Azores y las islas de Cabo Verde, señalando que las tierras no descubiertas que estuvieran hacia el oeste pertenecerían a Castilla, dejando las tierras al sur para los Portugueses.¹⁰¹ Después, debido a presiones de estos últimos, se rectificó nuevamente recorriendo la línea más hacia el oeste, permitiendo extender la frontera de exploración portuguesa. Finalmente, y pese a la ambigüedad del tratado, ambas naciones continuaron sus viajes de reconocimiento por el océano occidental durante más de un cuarto de siglo después de 1492.

En los doce años siguientes al encuentro de Colón con las “Indias” de su Asia imaginaria, el almirante realizó tres viajes más de reconocimiento de lo que el suponía territorio asiático, llegando a las Antillas menores, Jamaica, Puerto Rico y Cuba, después la isla Trinidad, el golfo de Paria y las bocas del

⁹⁹ La donación papal, que irritaba a otras potencias marítimas de la época (principalmente a Francia e Inglaterra) se basaba en una tradición jurídica medieval, originada en una interpretación de la Donación de Constantino, que desde el siglo XI había establecido una supremacía papal sobre todas las islas, y cuya aplicación más espectacular había sido la investidura de Enrique II de Inglaterra con Irlanda concedida a ese monarca por el papa Alejandro IV en 1155. En Weckmann, *op cit.*, p. 47.

¹⁰⁰ Una legua equivale a 5 572 m.

Orinoco, en continua búsqueda del estrecho que había de atravesar entre lo que él creía territorios de China hasta el mar Índico, llegando hasta las costas de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, pero esta vez, sin alcanzar sus sueños, con los aparejos extraviados “y con los navíos horadados de gusanos más que un panel de avejas y la gente tan acobardada y perdida”.¹⁰² Murió en delirio y amargura en 1506.

A finales del siglo XV, sobre todo entre 1495 y 1498, otros viajes de expedición (conocidos como “viajes menores” o “viajes andaluces” se realizaron para buscar el paso hacia territorios asiáticos. Gran número de ellos fueron españoles, pero otros más fueron de la competencia, portugueses, franceses o ingleses. Muchos de ellos no dejaron huella, pues se trataba de empresas particulares, más que oficiales, pero de algunos otros se tiene noticia. Ya vimos anteriormente que entre 1497 y 1498, Giovanni Caboto, al servicio de Inglaterra, salió del puerto de Bristol rumbo al norte, hasta llegar a Terranova, creyendo haber alcanzado Cipango. En un segundo viaje su expedición se perdió. Asimismo, en 1498 los portugueses Corte Real, Duarte Pacheco Pereira y João Fernádes Lavrador viajaron en una expedición “secreta” al “otro lado” de la línea demarcada en el tratado de Tordesillas, y al parecer también hacia el norte del Nuevo Mundo¹⁰³ a donde llegaron en 1500.

El estrecho se escapa

En 1499, una nueva expedición impulsada por los reyes católicos partió rumbo al oeste del Atlántico para continuar con el reconocimiento de las tierras que todavía se creían parte de Asia. Comandada la flota por Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa como piloto mayor, en ella iría también el noble y comerciante florentino Amerigo Vespucci. Al llegar a la isla Trinidad, Ojeda tomó rumbo al norte en busca de los

¹⁰¹ Al parecer fue el mismo Colón quién propuso esta línea divisoria basándose en el cambio abrupto del clima y la temperatura de esos mares, ya que aquellos fenómenos no le parecían convenientes.

¹⁰² Colón citado en Zaragoza, *Colón y el Descubrimiento*, op. cit., p.62.

tesoros de la costa de las perlas (de la que habló Colón en su paso por la isla Margarita), mientras Vespucci puso rumbo al sureste, buscando un supuesto paso marítimo en el continente asiático, el cual Ptolomeo había llamado el cabo “Catigara”. Tras navegar largamente la costa sudamericana sin determinar un fin de la tierra y verse obligado a retornar a España debido a escasas provisiones y malas condiciones de las naves, Vespucci concluyó que debía tratarse de un continente.¹⁰⁴ Cabe señalar que también se mantiene la teoría (más tradicional) de que la flota nunca se separó y realizó el viaje completo junta, y en donde Vespucci viajaba como un simple pasajero.¹⁰⁵

Una vez en el viejo continente, continuó con dedicación e inquietud a elaborar hipótesis y responder a dudas acerca de la geografía explorada, mientras alistaba los preparativos para su siguiente expedición. Pero esta vez, Vespucci lo planeó todo bajo el apoyo de la corona portuguesa, no por un juego de rivalidad entre potencias, sino simplemente por la necesidad de viajar en territorios ultramarinos que pertenecían al dominio portugués según la línea divisoria acordada.¹⁰⁶ Aunque también se maneja la idea, basada en sus cartas personales, de que en aquel entonces se prohibía que los extranjeros viajaran en expediciones españolas, además de que el rey don Manoel de Portugal le “rogó” que se trasladara a la corte de Lisboa y se uniera al convoy que se preparaba para el descubrimiento de nuevas tierras.¹⁰⁷ En 1501, tras setenta y cuatro días de navegación, la flota de Vespucci descubrió la Patagonia y recorrió los contornos de sus costas llegando a los 52° (cerca del tan buscado estrecho). Como no pudieron seguir más, emprendieron el retorno.

A pesar de todo y convencido de haber encontrado una nueva tierra nunca antes explorada, el florentino continuaba insatisfecho por no haber hallado el paso hacia el “otro lado”, hacia las riquezas de

¹⁰³ Zaragoza, *Colón y el Descubrimiento*, op. cit., p.54.

¹⁰⁴ Boorstin, op. cit., p. 246.

¹⁰⁵ Consuelo Varela Bueno, *Amerigo Vespucci un nombre para el Nuevo Mundo*, México, Biblioteca Iberoamericana, REI, 1991, p 52.

¹⁰⁶ Boorstin, op. cit., p. 250-251.

¹⁰⁷ Varela Bueno, op. cit., pp. 55-59.

la India, pensando que seguramente éste se hallaba más hacia el oeste, en los dominios de España.¹⁰⁸ Así que a su regreso trató de convencer al rey Fernando (pues para entonces la reina ya había fallecido) de emprender una nueva búsqueda del estrecho hacia el norte del ecuador. Sin embargo, tras su llegada a Sevilla y ser nombrado como Piloto Mayor de la Casa de Contratación en 1508, su vida se apartó de los viajes, y no pudo completar su propósito. Murió tras una grave enfermedad en 1511.

El paso de encuentro con el Pacífico

La exploración y reconocimiento del Nuevo Mundo y el establecimiento de pequeños grupos de colonos sucedieron en un mismo tiempo. Mientras un puñado de aventureros comandados por Vasco Núñez de Balboa cruzaba las montañas del Istmo de Panamá para finalmente contemplar la sorprendente vista del océano Pacífico (1513), los consumidos grupos de colonos españoles, muchos de ellos inactivos y desesperados, luchaban contra el hambre, el clima, las envenenadas flechas de los indígenas, así como con rencillas internas que diezmaban su propia población y dificultaban algún tipo de mando en aquellas extrañas tierras. Para entonces la expedición portuguesa de Pedro Álvares de Cabral había navegado primero al sur del Atlántico y luego al oeste, en busca de unas islas que les sirvieran de escala más al occidente que las islas de Cabo Verde. De esta forma se encontraron con Brasil (ver ilustración 11). A su regreso un huracán hundió cuatro de los trece barcos de la flota, entre los que se hallaba el navío capitaneado por Bartolomeu Dias, cuyos hombres “fueron arrojados a los abismos del gran océano [...] cadáveres que sirvieron de alimento a los peces de aquellas aguas, y podemos suponer que sus cuerpos fueron los primeros, puesto que navegaban por regiones nunca exploradas hasta entonces”.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Boorstin, *op. cit.*, p. 250-251.

¹⁰⁹ Citado en *Ibid.*, p. 178.

Las dificultades tanto de los viajes como de las estancias en estas “salvajes” tierras para los europeos no fueron motivo suficiente para declinar la pretensión de explorar y reconocer cada rincón del Nuevo Mundo. A partir de 1508 la colonización se extendió a las islas de Puerto Rico y Bahamas, y apenas se tocó tierra firme en Venezuela, Colombia, Florida (que se pensaba isla) y Panamá. El encuentro de Núñez de Balboa con el Pacífico había avivado el propósito de las potencias ibéricas para la búsqueda del estrecho que lo comunicara con el Atlántico, de forma que pudieran expandir sus dominios hacia las valiosas islas de las especias. Algunos se lanzaron a tal suerte. Juan Díaz de Solís llegó al río de la Plata creyendo haber encontrado el paso en 1516, pero no fue así.¹¹⁰

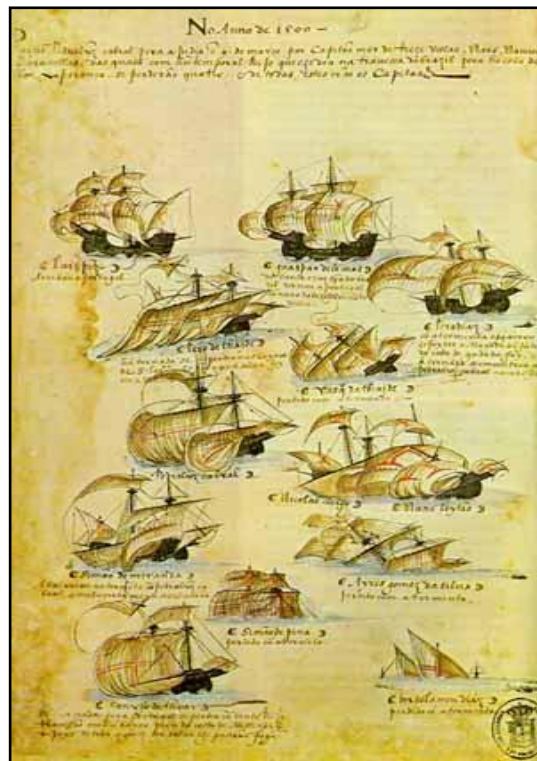


Ilustración 11. Flota de Pedro Álvares de Cabral, 1500.
Memoria das Armadas [1568], Academia das Ciencias de Lisboa.

En ese entonces, el emperador Carlos V de España deseaba con fervor que el dicho paso se hallara del lado español de la línea divisoria. Sin pensarlo mucho decidió mandar una expedición en su búsqueda. Para entonces Fernão de Magalhães, noble navegante portugués, buscaba soporte para realizar una expedición a las Indias occidentales y llevar a cabo una vuelta al mundo. El hidalgo no se hallaba en buenos términos con su país de origen y tras el rechazo rotundo del monarca Manoel, vino a caer como anillo al dedo a los propósitos del rey español. En 1519 levantaron velas las cinco carabelas que componían la flota, curiosamente con una tripulación de alrededor de 250 hombres de diverso origen,

¹¹⁰ Boorstin, *op. cit.*, p. 239.

además de portugueses y españoles, italianos, franceses, griegos y hasta un inglés, ante la dificultad de hallar españoles que quisieran aventurarse.¹¹¹

Sin duda, éste en particular, el de Magalhães, fue un viaje extremadamente espinoso y lleno de dificultades que había que sortear. Comenzando por la rivalidad existente entre los oficiales o capitanes (por supuesto españoles) que le acompañaban en la flota y una tripulación en general insatisfecha e insurrecta, que llevó a enfrentar, además de cielos borrascosos, pasos tortuosos y sin aparente salida, fríos vientos, hambres, enfermedades y naufragios, la constante hostilidad, intentos de asesinato y el amotinamiento de una gran parte de sus hombres. Finalmente, tras una decidida voluntad ante las pruebas de las fuerzas de la naturaleza, pericia náutica y capacidad de controlar a los inconformes, y con sólo tres naves –una había naufragado y la otra se había amotinado y regresado a España—, la expedición salió del laberíntico estrecho para internarse en aquel océano el mes de noviembre de 1520. Después de lo dificultoso de la marcha, aquel mar les pareció tan pacífico que así lo bautizaron. Al final, de aquellos 250 hombres que comenzaron el viaje, y tras casi tres años de aventuras, solo dieciocho consiguieron retornar a España (como el piloto Juan Sebastián Elcano). Entre ellos ya no se encontraba Magalhães, quien había muerto atravesado por una flecha en una pequeña isla del Pacífico en 1521.

Hacia mediados del siglo XVI, España ya había logrado controlar los imperios azteca (México) e inca (Perú) y establecer sus respectivos virreinos. Para entonces la ruta marítima de ida y vuelta desde Europa a las colonias americanas era recorrida de forma habitual. Ésta seguía siendo la misma que había navegado Colón desde sus primeros viajes. Los barcos zarpaban de los puertos de Sevilla, Cádiz o San Lúcar de Barrameda siguiendo la ruta del sudoeste por la costa africana. A la altura del paralelo 28° se dirigían al oeste rumbo a las Islas Canarias donde hacían una escala. Hasta aquí la travesía duraba aproximadamente de seis a ocho días. Zarpaban nuevamente siempre hacia el oeste hasta tomar el

¹¹¹ *Ibid.* pp. 239-240.

paralelo 16° (lejos del paralelo 24° que Colón había tomado hasta llegar a San Salvador), procurando tomar los vientos alisios y viajando sin cambiar el rumbo durante aproximadamente 25 a 30 días, a veces el doble (según las condiciones de navegación), hasta llegar a alguna de las islas de las Antillas menores. Si las naves viajaban en convoy (obligación que se dio a partir de 1526 por temor al asalto de piratas y corsarios), es decir, en grupo, aquí se separaban y se dirigían hacia su destino final ya fuese Cartagena de Indias, la Habana, Santo Domingo o Veracruz. De regreso, las naves provenientes de las islas o Tierra Firme se dirigían a la isla de Santo Domingo (punto de reunión hasta aproximadamente mediados del siglo XVI, después sería La Habana), desde allí juntas se dirigían hacia el noroeste por el canal de las Bahamas, ascendiendo hasta acercarse al paralelo 38°. Aquí los vientos septentrionales que soplaban hacia el este las empujaban nuevamente hacia las Azores, donde hacían escala. Finalmente zarpaban siguiendo la costa portuguesa por el cabo de San Vicente hasta llegar a San Lúcar. Las fechas en que se realizaban los viajes variaban dependiendo de las circunstancias climáticas, lo que resultaba bastante complicado, pues cuando por ejemplo en el hemisferio Norte era verano, en las costas peruanas al sur del ecuador era invierno.¹¹² Durante las travesías mencionadas las zonas de más peligro se encontraban en el Golfo de México, en las Bahamas y las Bermudas, donde los nortes, ciclones y huracanes azotaban con tremenda fuerza los mares, y junto con las zonas de cayos y arrecifes hacían terriblemente riesgoso el oficio de navegar. Los períodos de riesgo más frecuentes eran los meses de junio, julio y agosto, así como de octubre a abril. El mal tiempo apremiaba durante casi todo el año provocando que muchas de las embarcaciones sucumbieran ante el azote de las tormentas y el apetito insaciable del mar.

¹¹² Martínez, *op. cit.*, pp.11-80.

CAPÍTULO II
ENTRE LA LUZ Y LAS TINIEBLAS: NAVEGAR
HACIA EL ENCUENTRO CON EL MIEDO

El miedo —¡permítame que me explique!— El miedo (y los hombres más osados pueden tener miedo) es algo horrible, una sensación atroz, como una descomposición del alma, un espasmo terrible del pensamiento y del corazón, cuyo solo recuerdo hace estremecer de angustia. Pero eso no se produce cuando se es valiente ni frente a un ataque, ni delante de la muerte inevitable, ni ante todas las formas conocidas de peligro: esto tiene lugar en ciertas circunstancias anormales, bajo ciertas influencias misteriosas, frente a riesgos vagos. El auténtico miedo es algo como un recuerdo de los terrores fantásticos de otros tiempos.

Guy de Maupassant, *Cuentos Fantásticos*, 1998

El miedo

El miedo es una de las emociones¹ más antiguas que habita los niveles básicos de la naturaleza humana. Surge constantemente ante la noción de riesgo, pérdida de seguridad o de control sobre la realidad o su comprensión, en aquellos instantes en que los seres humanos se encuentran en tensión ante el mundo y su calidoscopio de manifestaciones. Como respuesta innata de todo ser viviente a las amenazas, sean estas ciertas o imprecisas, desarrolla rasgos particularmente complejos en el hombre a través del recuerdo y la

¹ Una emoción es una reacción neurológica de corta duración motivada por lo que a menudo no es más que una brusca estimulación de los centros neurológicos más relevantes del cerebro. Stuart Walton (Introd.), *Humanidad. Una historia de las emociones*, México, Taurus, 2005.

memoria, lo que provoca un estado de alerta (pasivo o activo) permanente ante lo que podría ocurrir en cualquier momento. En este sentido, el miedo es una estrategia de supervivencia que prepara al hombre para su defensa.² Por lo tanto, su existencia “no es un accidente, sino una manera de comprender y vivir el mundo y la condición humana de una forma enteramente brutal”.³

Comprender qué quería decir “miedo” en el contexto cultural europeo de la época de los viajes de exploración trasatlánticos puede parecer cosa difícil, considerando que se trata del campo de la definición de las emociones, de la psique, donde lo etéreo de las nociones tiende a desesperar a los espíritus científicas. Con todo, su existencia es real y rastreable. Por ser una emoción universal, cada cultura, en cualquier parte del mundo, ha designado una palabra para representarla. Por ello, para empezar, desde el punto de vista lingüístico es posible rastrear sus orígenes y significado. Se sabe que desde la Grecia antigua existía un término con el que se hacía referencia al miedo: *phóbos*. Es probable que la palabra derive del nombre del hijo de Ares, dios de la guerra, *Phóbos*, deidad que en La Ilíada del poeta Homero (siglo VIII a. C) luchaba en el campo de batalla al lado de otros personajes afines, *Deimos* (Terror) y *Eris* (Discordia). A su vez, posiblemente el vocablo *phóbos* se origine de *phébomai* o *phobèomai* que quiere decir “huir”,⁴ como explica ampliamente el lingüista francés Pierre Chantraine en su *Diccionario etimológico de la lengua griega* al referir que el significado de *phébomai* era utilizado en el mundo antiguo relacionado con “una tropa embargada por el pánico, huyendo precipitadamente y en desorden”.⁵ Por lo que *Phóbos* y *Deimos*, temor y terror respectivamente, en principio se hallaban estrechamente ligados con la emoción surgida del enfrentamiento en la guerra.

² Isabel Jáidar, “De espanto y otros sustos”, en Isabel Jáidar Matamoros (comp.), *Los dominios del miedo*, Área Subjetividad y Procesos sociales, México, UAM-XOCHIMILCO, 2002, p. 104.

³ María del Rayo Ramírez, “Miedo y esperanza: un acercamiento filosófico”, en Isabel Jáidar (comp.), *op. cit.*, p. 160.

⁴ Vicente Domínguez, “El miedo en Aristóteles”, en *Psicothema*, vol. 15, núm. 4, 2003, p. 662, www.psicothema.com, consultado en agosto de 2009.

⁵ Pierre Chantraine, *Dictionnaire Etymologique de la Langue Grecque*, France, Librairie Klincksieck, French & European Pubns, 2008.

Después, Platón en su diálogo ético conocido como *Laques* (siglo IV a. C) definió al *déos* o *deimos* (temor) en contraste con el valor (valentía), mientras que Aristóteles en *De anima*, *Retórica*, *Ética Nicomáquea* y *Ética Eufemia* (siglo IV a. C) se interesó por disertar sobre *phóbos* (miedo), una aflicción de la imaginación (*phantasia*) al punto de sobrevenir un mal destructivo o aflitivo. En este sentido, el *phóbos* formaba parte de las *páthe* (emociones) que se producen en la *psyche* (alma), que son deseo, ira, confianza, envidia, alegría, amistad, odio, añoranza, piedad, etc. Se trataba de un hábito adquirido por costumbre que llevado a los extremos —la valentía o la cobardía—, se convertía en defecto. Igualmente, creía que solamente mediante el buen hábito, es decir, el “equilibrio” (*areté*, “lo medio”) era posible dominarlo.⁶ Posteriormente, entrando en la era cristiana, el gramático y filósofo neoplatónico Ammonio de Atenas (siglos I y II d. C) fue de los primeros en distinguir entre *phóbos* y *déos*: el primero, un golpe presente y momentáneo producido por algo aterrador y el segundo la sospecha de un mal por venir duradero.⁷

En lo que concierne al mundo europeo occidental, el origen y significado de la palabra es más difícil de rastrear. En español, “miedo” deriva del latín *metus*. El tratado teológico-filosófico *Suma Theologiae* de Santo Tomás de Aquino escrito en el siglo XIII, que a su vez es una síntesis del pensamiento griego clásico, especialmente de Aristóteles y Sócrates, así como de la teología cristiana de San Agustín, habla del *metus* o *timor* (temor) como sinónimos, ambos pertenecientes a las pasiones del alma, específicamente las de la ira, opuestos a la esperanza y a la audacia.⁸ Es interesante que para Tomás de Aquino, a diferencia de Ammonio, el miedo o temor por igual se referían a una emoción provocada por

⁶ Esta idea sería retomada mucho después por Charles Darwin en *La expresión de las emociones en los animales y en el hombre* (1872), donde escribió que es posible subyugar las emociones. Ver Charles Darwin, *La expresión de las emociones en los animales y en el hombre*, (1872), Madrid, Alianza, 1984.

⁷ Domínguez, *op. cit.*, p. 665.

⁸ Tomás de Aquino afirmaba que el movimiento del miedo era de fuga, la huida de un “mal arduo posible” (*mali ardui possibilis*), por lo que era incontrolable, impetuoso, destructivo e intratable a toda intervención directa de la razón. En Dolores Pralon-Julia, “Una teoría del miedo en el siglo XVII: el De metu... de Cabreros de Avendaño”, en *Criticón*, núm. 23, 1983, p. 6, cvc.cervantes.es, consultado en agosto de 2009.

algo que todavía no sucede, producto de la ilusión. En este sentido, el miedo implica duda, vacilación e incertidumbre ante el peligro de un mal que se aproxima. Mucho después, en el primer diccionario monolingüe del castellano (primero también en su tipo publicado en Europa para la lengua vulgar), el *Tesoro de la Lengua Castellana Española* (1611) de Sebastián de Covarrubias, la definición de miedo perdió un tanto la reflexión conceptual que se hallaba en tratados como el de Aristóteles, Ammonio o Tomás de Aquino, y adquirió un enfoque diferente, dando por entendido lo que era el miedo en sí, como emoción, y centrándose en establecer de manera general quienes eran los afectados por este mal, qué situaciones lo causaban y cuáles eran las posibles consecuencias.

Latine metus, timor, horror, formido et sicut Alpianus scribit de instante vel futuro penculo mentis trepidatio. Ay un miedo que suelen tener los hombres de poca constancia y covardes; ay otro miedo que puede caer en un varón constante, prudente y circunspecto. Esto declara bien la ley de la partida, ley 7, tit. 33, part. 7, que dize assi: “Otrosi decimos que metus en latin tanto quiere decir en romance como miedo de muerte e de tormento de cuerpo o departimento de miembro o de perder libertad, o las otras cosas porque se podría amparar o desonra para fincar infamado”⁹ e de tal miedo como éste, ese otro semejante, fablan las leyes de nuestro libro querido dizen que pleito o postura que home faze por miedo non debe valor. Ca por tal miedo non [tan] solamente se mueven a prometer o fazer algunas cosas los homes que son flacos, mas aun los fuertes. Más aun en otro miedo que non fuese de tal natura al que dizen vano, non excusaría al que se obligasse por él [...].¹⁰

En el compendio castellano de Covarrubias, miedo, temor y horror son uno sólo, los cuales pueden aparecer ante la amenaza presente o futura, tanto en los temerosos, como en los temerarios. Notable, además, es su último comentario sobre el miedo como medio o pretexto para alcanzar ciertos intereses deshonestos, incluso entre los que tienen poder. ¿Qué habrá querido decir este canónigo y consultor de la Inquisición? Quizás podamos comprenderlo mejor a través del trabajo de otro contemporáneo suyo, el jurisconsulto Don Antonio Cabrerros Avendaño, quién realizó una disertación teórica sobre el miedo y las

⁹ Se refiere a una de las *Siete Partidas* o *Libro de las Leyes*, cuerpo normativo redactado en Castilla durante el reinado de Alfonso X (1252-1284), con el objeto de conseguir uniformidad jurídica en su reino.

¹⁰ Sebastián de Covarrubias, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* (1611), Barcelona, Horta I. E., 1943, p. 794.

consecuencias prácticas de su uso para establecer pleitos o denuncias en el campo del derecho: *Methodica Delinatio de Metu: Omnibus tan Ivrie quam Theologiae Professoribus proscripta...* (1634).¹¹ En esta obra menciona que el miedo podía llegar a ser “el resorte de la tiranía”, a lo que probablemente también se refirió Covarrubias, en relación a cuando se actúa cobardemente al sentirse amenazado u obligado por una fuerza mayor. Cabrerros también ofrece algunas etimologías y conceptos sobre el miedo retomadas de Aristóteles y de otros eruditos como Marco Terencio Varrón (*De lingua latina*, siglos II y I a. C), nuevamente Tomás de Aquino y Julio César Escalígero (*Exotericarum Exercitationes de Subtilitate*, París, 1557).¹² En este sentido y para lo que nos interesa en el presente estudio, el autor distingue entre *tiator* (terror), que es el “temor” a un peligro cercano y *metus*, a un peligro más lejano, lo que en su momento también hizo Ammonio, aunque en un sentido opuesto entre temor (golpe presente momentáneo) y miedo (la sospecha de un mal a futuro).

De una forma u otra, el miedo fue objeto de complejas reflexiones y análisis filosóficos desde la Antigüedad, fruto de la experiencia humana de sentirlo en carne propia o de observar sus manifestaciones y efectos en los otros, ya se tratara de nobles, eruditos o gente del vulgo. Ya se vio cómo muchas de las primeras ideas sobre esta emoción continuaron en siglos posteriores, y aunque cada mente en cada momento diversificó su significado y representación, se puede decir que en general, se mantuvo la esencia (que prevalece hoy en día) de que miedo, temor y terror son sinónimos de la emoción provocada por un mal o peligro inminente o por venir, ya sea éste real o supuesto. Como bien dice Pilar Gonzalbo, “no es mucho lo que han cambiado los conceptos, aunque hayan cambiado los términos.”¹³ Quizás ahora se pueda tener una idea más aproximada de lo que los hombres de los siglos XV al XVII

¹¹ El cual según Dolores Pralon-Julia se conoce por la breve reseña de E. Cotarelo y Morí en su *Bibliografía de las controversias sobre la licitud del teatro en España*, Madrid, Est. Tip. de la "Rev. de Archivos, Bibl. y Museos", 1904. Ver Pralon-Julia, *op. cit.*

¹² Pralon-Julia, *op. cit.*, pp.5-10.

¹³ Pilar Gonzalbo Aizpuru, “Reflexiones sobre el miedo en la historia”, en Pilar Gonzalbo, Anne Staples y Valentina Torres Septién (eds.), *Una historia de los usos del miedo*, México, Centro de Estudios Históricos-COLMEX, 2009, p.23.

significaban cuando decían tener “miedo”, y me atrevo a decir que no distaba mucho del lo que hoy en día representa para nosotros.



Ilustración 12. Expresiones del espíritu de las pasiones. Charles Le Brun, 1668.

Sin embargo, a pesar de que se ha producido en todas partes y en cualquier tiempo, el miedo ha atravesado por una modulación cultural que le ha hecho presentar múltiples caras y distintos matices psicológicos, así como respuestas fisiológicas, conforme las sociedades han desarrollado su estado mental y material. Esto lo tenía bien claro el historiador Jean Delumeau cuando decía que “los temores cambian según el tiempo y los lugares en relación con las amenazas que abruma”.¹⁴ Por ello han existido diferentes tipos de miedo, ya sean manifestaciones individuales o construcciones culturales colectivas, desde los aspectos conscientes y en apariencia “objetivos”, hasta los inconscientes o reflexivos, según el lugar o la época. Por ejemplo, habrá miedos específicos que se manifiesten de

¹⁴ Jean Delumeau, “Miedos de ayer y de hoy”, en Jean Delumeau, Ana Teresa Uribe de H, Jorge Giraldo Ramírez, Pilar Riaño Alcalá, Alejandro Grimson, Norbert Lechner, Silvia Álvarez Curbelo, Soledad Niño Murcia, Jorge Echavarría Carvajal, Luz Amparo Sánchez Medina, Marta Inés Villa Martínez, Ana María Jaramillo Arbeláez (comps.), *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*, Medellín, Colombia, Corporación Región, 2002, p. 11.

manera más intensa durante los periodos de hambruna o pandemias, en los de guerra o invasión, o en los de paz y prosperidad. Es imposible describir todos los miedos y muy complejo caracterizarlos porque dependen de historias particulares y momentos históricos específicos.¹⁵ No obstante, como lo han señalado las mentes reflexivas desde antaño, en las acciones humanas (actuales o pretéritas) es posible identificar dos tipos generales de miedos, relacionados con el nivel de conciencia de los peligros, así como del dominio que se tiene de la realidad. Ya se vio que por un lado se hallan los miedos espontáneos derivados de un activador externo, los cuales resultan del efecto que produce una estimulación concreta en determinadas circunstancias y que anuncia una posibilidad de peligro inminente o próximo. Por otra parte se encuentran los miedos reflexivos o producto de la imaginación, derivados de conceptos teóricos preconcebidos sobre la realidad circundante, los cuales prevalecen en la mente de manera consciente o inconsciente. En este sentido, un miedo existente originalmente en la mente, pronto se puede convertir en la evidencia de que en el exterior hay algo que temer.¹⁶ En pocas palabras, hay miedos que surgen espontáneamente ante un peligro momentáneo externo y hay miedos reflexivos generados por ideas o creencias sobre lo que es posible, aunque ello nunca suceda. Es posible también que estímulos externos amenazantes que provocan en el ser humano miedos espontáneos, como vivir una tormenta eléctrica o ver un enorme tiburón, a la larga, acentuados por la capacidad de reflexión, conciencia, memoria e imaginación, se conviertan en miedos reflexivos arraigados, por lo que en un futuro, se estaría en la temerosa espera del momento en que arribara una terrible tormenta o se sufriera el “ataque” de un espeluznante pez.

En cualquier caso, la distinción que se hace entre los dos tipos de miedos, lo que puede ayudar a facilitar su identificación y comprensión en las fuentes, no significa que marque una división

¹⁵ Lidia Fernández y Ma. Eugenia Ruiz, “Del miedo y la locura”, en Jáidar, *op. cit.*, p. 54.

¹⁶ Fernando Rosas Moscoso, “El miedo en la historia: lineamientos generales para su estudio”, en Claudia Rosas Lauro (comp.), *El miedo en el Perú (siglos XVI al XX)*, Perú, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005.

determinante entre ellos, pues se trata de un fenómeno que recorre espacios más allá de la razón conmensurable o proclive a la clasificación. Sin embargo, se menciona aquí porque al abordar la manifestación de los miedos durante la navegación atlántica de los siglos XV al XVII, aparecerán ambos tipos de miedos, mezclados unos con otros y derivados unos de los otros, tanto las reacciones desencadenadas por la percepción de un peligro proveniente del interior del sujeto como a partir de una estimulación de su entorno circundante ante un activador externo inmediato. Finalmente, se podrá reflexionar en todos ellos bajo este entendido.

En opinión de Jean Delumeau, los principales peligros que han atemorizado al hombre provienen de los fenómenos naturales: epidemias, malas cosechas, incendios provocados por rayos, tormentas devastadoras, terremotos, erupciones volcánicas, maremotos, etc. En este sentido, al ser el miedo un invitado incómodo y permanente en la relación existente entre el hombre y la naturaleza, ha encontrado un espacio acogedor en ese vasto firmamento que es el mar. Para los más audaces –los exploradores del Renacimiento y sus epígonos–, el mar fue provocación; pero, para la mayoría, ha representado durante mucho tiempo disuasión.¹⁷ En este controvertido escenario, el hombre ha sido espectador de tormentas, huracanes, apariciones y misterios, a la vez que actor de largos y extraordinarios viajes de exploración y descubrimiento, pero también de terribles naufragios, asaltos y episodios de muerte. Por ello, antes de entrar de lleno en las manifestaciones de miedo durante los primeros viajes trasatlánticos que realizaron los ibéricos, trataré el concepto ampliamente generalizado del mar como lugar del miedo, ya que la mayoría de los temores sufridos a bordo de un navío durante los viajes que aquí interesan están estrechamente relacionados con navegar sobre ese espacio acuoso, profundo y desconocido, rodeado de su inmensidad y sometido a la voluntad de su indómita naturaleza.

¹⁷ Jean Delumeau, en Delumeau, Uribe de H, Giraldo R (et. al.), *op. cit*, pp. 11 y 53.

Miedo al mar

Cantar de gesta: la roca es plana y recta por arriba por todos lados le golpean las olas del mar terribles y profundas [...] agitado estaba el mar negro y horrible, oscuro, feo y tenebroso.

Sainte-Maure, *Le Roman de Troie par Benoit*, siglo XII

El agua [...] es el elemento no respirable, el elemento de la asfixia. Barrera fatal, eterna, que separa ambos mundos irremediamente. No nos extrañemos si la enorme masa de agua que llamamos el mar, desconocida y tenebrosa en su profundo espesor, siempre ha parecido terrible a la imaginación humana.

Jules Michelet, *El Mar*, 1861

Desde el principio de los tiempos, el mar fue concebido como guarida de fantasmas y criaturas terroríficas, pero también como símbolo de naturaleza infinita e inspiración divina. Para los hombres de la Antigüedad, sobre todo aquellos que moraban en las regiones mediterráneas, el fondo del mar estaba habitado por monstruos y dioses cuyo reino comunicaba con el gran abismo de la tierra. Más aún, se puede encontrar en la tradición de la mayoría de estas culturas relacionadas con el mar, ya fuese al norte, al sur, al centro o a oriente, un profundo respeto y temor hacia todo lo concerniente con este espacio, en cuyo escenario de muerte anónima no había cabida a la gloria del héroe inmortal. Más tarde, durante la Edad Media europea, con el desarrollo de la comunicación entre los pueblos costeros mediante la navegación constante del Mediterráneo, los mares del Norte o los de Asia, las ideas sobre los abismos, monstruos y la enigmática peligrosidad de las aguas marinas se concentraron mayormente en el

Atlántico, hasta entonces poco explorado, mezcladas con creencias, mitos y leyendas particulares de cada región que se compenetraron a la par de influencias cristianas para configurar la geografía marina que precedería a los grandes viajes ultramarinos.

El jesuita español José de Acosta (también conocido como Joseph de Acosta), escribió en su *Historia Natural y Moral de las Indias* (1590) que anteriormente a los “descubrimientos”, atravesar ese infinito piélago del Mar Océano había parecido cosa increíble y un completo desatino. Afirmaba que los padres de la iglesia como San Agustín y San Gregorio de Nacianceno se habían espantado de su inmensidad como para pensar que el linaje humano pudiese recorrerlo, pues creían que después del estrecho de Gibraltar era imposible navegarlo.¹⁸ Su enormidad encerraba el misterio del origen de la formación del mundo. Ello se explicaba en razón de que como el *aqua* (agua) era considerada la materia esencial de la creación, tanto en la filosofía antigua como en el Génesis,¹⁹ entonces el “gran océano” era “el padre de todas las cosas”.²⁰ Influidos en mucho por el pensamiento clásico grecolatino, los sabios medievalistas explicaban su origen al interior de la Tierra, en el ya mencionado gran abismo o “abismo matriz de las aguas”, o “lugar del Gran Mar y de todos los demás”, especie de cavidad providencial, que por lo demás se figuraba como un precipicio horrible y sin fondo.²¹ Este ingente abismo, que no era igual al *abyssos* del caos primordial, sino un receptáculo de aguas subterráneas, era considerado el mar “verdadero”, el cual había sido colocado en medio de la zona tórrida (*perusta*) por la “sabiduría divina”, en razón de su enormidad —*pro magnitudine, quia mare quasi magnum*—, desde donde se distribuía de

¹⁸ Joseph de Acosta, “Libro primero, Capítulo XVI. De qué modo pudieron venir á las Indias los primeros hombres, y que no navegaron de propósito á estas partes”, en *Historia Natural y Moral de las Indias, en que se tratan las cosas notables del Cielo, elementos, metales, plantas y animales de ellas; y los ritos, ceremonias, leyes, gobierno y guerras de los Indios*, Tomo Primero, Sexta Edición, Madrid, publicado por Pantaleón Aznar, año de 1792, p. 47.

¹⁹ Guillaume de Conches, *Philosophia Mundi*, ed. de G. Maurach, Pretoria, University of South África, 1980, citado por Danielle Lecoq, “De las aguas primitivas al océano infranqueable”, en Alain Corbin y Hélène Richard, *El mar. Terror y fascinación*, Francia, Paidós, 2005, p.19.

²⁰ Thierry de Chartres, *Tractatus de sex dierum operibus*, citado en Danielle Lecoq, “De las aguas primitivas al océano infranqueable”, en Corbin y Richard, *op. cit.*, p.19.

²¹ Hugo de Saint Victor, en Lecoq, *op. cit.*, p.20.

manera circular alrededor de la esfera terrestre emergida.²² En este sentido, solamente la grandeza divina podía haber sido la creadora de semejante universo de agua, dador de vida, pero también de muerte. Por ello, aunque se pensaba sagrado, a la vez, la idea de su indefinido contorno y su descomunal abismo despertaba la incertidumbre y el miedo.

A pesar de las dificultades para entender semejante fenómeno de la creación, como se vio, no fue difícil tratar de resolver y explicar el misterio del origen del Mar Océano en un sentido divino, más allá del entendimiento humano. Sin embargo, todavía prevalecían algunos enigmas por resolver. Mucho se especulaba sobre su naturaleza húmeda, fría y pesada, así como sobre su composición salada y amarga. De esto último, algunas mentes eruditas creían que la causa era el calor generado por el sol y los planetas,²³ mientras que otros lo atribuían a la disolución de grandes montañas de sal submarinas.²⁴ Sea como fuese, esta propiedad “amarga” del mar lo llevó paulatinamente a convertirse en una metáfora de la penosa existencia del hombre frente a la naturaleza del mar, por lo que ya para los siglos de los grandes viajes atlánticos, colmados de duras experiencias para el hombre, el mar evocaba “amargura“, como da muestra el *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* (1611) de Covarrubias:²⁵

[...] La mar no quiere decir otra cosa sino amargura, porque si en las aguas es muy amarga, en las condiciones es muy más amarguísima. [...].²⁶

Así lo entendían muchos de los abatidos viajeros de aquellos tiempos, ya que las condiciones de los viajes eran difíciles por donde quiera que se viera, sobre todo por encontrarse a la deriva del caprichoso

²² *Ibid.*, p.21.

²³ Adelardo de Bath, según una interpretación retomada después por Vincent de Beauvais, pensaba que “la salinidad se debe al calor del Sol y los planetas. Como el océano verdadero atraviesa la zona tórrida a través de la cual pasa la trayectoria circular de los planetas, el mar viene así a ser recalentado por el calor desprendido por las estrellas y obtiene su salinidad a consecuencia de ese calor“. Adelardo de Bath, *Questiones naturales*, ed. y trad. de Charles Burnett, *Conversation with his Nephew*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, en Lecoq, *op. cit.*, p.29.

²⁴ Bartolomé el Inglés, en Lecoq, *op. cit.*, p.31.

²⁵ “Del nombre latino *mare* [...] mar, que vale amargura”, Covarrubias, *op. cit.*, p. 788.

²⁶ Fray Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en “Apéndice 1, De muchos trabajos que se dan en las galeras, 1539”, en José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 230.

movimiento del líquido mar. El origen de tales vaivenes, es decir, la agitación del oleaje y las mareas, además de aprensión, despertaba gran interés. No era necesario estar muy adentro, en alta mar, para darse cuenta de ello. Desde la seguridad de la orilla podía percibirse que donde terminaban los arenales y rompía el oleaje comenzaba el mar inquietante. En los acantilados rocosos donde se arrojaba con poderoso ímpetu, entre corrientes violentas y torbellinos, los navegantes y pescadores espantados por los enormes movimientos de aquello “creían oír ladrar a las olas rotas por los remolinos que las tragaban como si estuvieran en ebullición”.²⁷ Las explicaciones se contraponían. Algunos suponían acertadamente que la agitación natural del mar era provocada por la influencia de la luna y los planetas; otros, menos científicos, creían que el movimiento del flujo y reflujo era simplemente la “respiración del mundo”,²⁸ idea que se relacionaba estrechamente con la noción heredada desde la antigüedad clásica de que en las sombrías profundidades del océano se escondía la inquietante figura del Leviatán, monstruo o demonio que “cuando [...] se traga el agua, la tierra se descubre, cuando la vuelve a lanzar, se inunda”.²⁹ Era lógico, entonces, que catástrofes naturales como las inundaciones, los maremotos o los incomprensibles *tsunamis* se relacionaran con sucesos ocurridos en las profundidades del mar. Más allá de la idea de que el Leviatán estaba detrás de todas estas calamidades, mentes como la de Honorio de Autun (*Imago mundi*, siglo XII), sospechaban que tanto las tormentas como los terremotos eran provocados por la formación de vientos en depósitos subterráneos de la tierra,³⁰ posiblemente porque pensaba que con gran fuerza expulsaban el agua hacia el exterior o generaban los movimientos terrestres desde el interior. La implicación de los vientos en este tipo de fenómenos era una idea hasta cierto punto lógica para algunos observadores de la naturaleza. Así, cuando en enero de 1219 una ola tempestuosa hizo estragos en las provincias de Zelanda y Frisia en los Países Bajos, el entonces abad de Wierum, Frisia, atribuyó

²⁷ Lecoq, *op. cit.*, p.36.

²⁸ Como Isidoro de Sevilla o el filósofo italiano Brunetto Latini, en Lecoq, *op. cit.*, p.21.

²⁹ *De mundi constitutione*, en Lecoq, *op. cit.*, p. 21.

³⁰ *Ibíd.*, p.19.

sabiamente tal azote al “azar de los vientos“ en su viraje sobre un mar “ya embravecido“; sin embargo, a pesar de su esforzada explicación “naturalista”, para él la causa verdadera por encima de todas las demás había sido, como había dicho San Agustín, “la voluntad de Dios“.³¹

Lo cierto es que en cualquiera de sus formas, estos terroríficos fenómenos evocaban para el mundo cristiano la posibilidad del fin del mundo en forma de un diluvio semejante al de los orígenes. Porque aunque las mentes eruditas se esforzaban por comprender mejor al mar y sus prodigios, como escribió Jaques Bernard: “las leyendas del mar, secretadas o transmitidas por los doctos, los polígrafos y los enciclopedistas que compilaban las fábulas antiguas, eran hijas del claustro, la universidad o mistificadores como el pseudo Jean de Mandeville, y no del arrecife y el viento.”³² Mientras que la mayor parte de la población, iletrada e ignorante de especulaciones filosóficas, contemplaba el mar como una creación divina plagada de asombros y quimeras, así como de inconmensurables peligros. Un reino dónde sólo Dios y el diablo podían jugarse el destino de los hombres. Por otro lado, habrá que pensar en los moradores de tierra adentro que en su vida vieron el horizonte marino, muchos de ellos letrados que llevaron a cabo grandes reflexiones sobre su origen, siendo este mundo solamente un producto de la especulación o la imaginación, alimentada por las historias o descripciones asombrosas que se podían leer en los libros de los antiguos sabios o que la gente común podía escuchar de boca en boca. Algunas veces, quienes lo contemplaban por primera vez no podían evitar sobresaltarse ante su inmensidad, como sucedió a un grupo de dominicos que tras navegar río abajo por el Guadalquivir en 1554, se toparon por primera vez con el coloso Atlántico y “espantados de ver la mar los que no la habían visto, contemplaban

³¹ Christiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Corbin y Richard, *op. cit.*, p. 72.

³² Jaques Bernard, *Navires et gens de mer o Bordeaux (vers 1400-1550)*, citado por Christiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Corbin y Richard, *op. cit.*, p. 75.

el camino por donde habían de ir y aunque parecía llano y sin lodos, todavía lo temían más que al pasado [...].³³

En cambio, para las poblaciones costeras o la gente habituada a viajar a ellas, así como para pescadores, marinos, comerciantes y viajeros, la percepción debió ser más como de un lugar aunque sí de profundo misterio, de riesgos reales constantemente experimentados. En este sentido, la navegación en medio de la soledad y extensión marina, las nieblas y calmas desesperantes, a la par de extrañas criaturas de las profundidades y la violencia de los fenómenos meteorológicos tanto en alta mar como en costa, con su secuela de malas pescas y devastación de los pueblos, formaban un universo real que no podía ser para muchos menos que brutal y espantoso.

Vomita en sus orillas los monstruos que ha alimentado con sus peces. Obedece sin duda a las leyes de la naturaleza cuando devora seres vivos y los sepulta en sus torrentes impetuosos.³⁴

Por todo eso y más, para el mundo cristiano, este mar era un mar tenebroso (*Mare Tenebrosum*). Su horizonte cargado de pesados bancos de nubes no podía sino anunciar un mal presagio. Es interesante que para el mundo árabe, el cual compartía mucho de su cultura con los reinos ibéricos, también era concebido como “mar de las tinieblas” (*Bahr al-Zulamat*), amargo precipicio o “noche del abismo” que recordaba el estado de los infieles descrito en el pasaje del Corán, Sura 24 al-Nur (La Luz): profundidades tenebrosas de un enorme océano insondable lleno de olas y cubierto por oscuras nubes y capas de tinieblas unas encima de otras.³⁵ De esta forma, el Océano, como la naturaleza desencadenada en el infinito, representaba el caos y la locura, así como el espacio del mal, idea que como ya se vio, formaba parte de la mentalidad colectiva desde la antigüedad. En este sentido, las crónicas de naufragios

³³ Fray Tomás de la Torre, “II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2. De la estada en Sevilla hasta que se embarcaron a San Lúcar”, en Martínez, *op. cit.*, p. 240.

³⁴ Jean Favier, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 195.

³⁵ Paul Lunde, “Las Columnas de Hércules, Mar de Tinieblas”, en *El Islam en América antes del Descubrimiento*, <http://www.Islamyal-andalus.org>, consultado en agosto de 2009.

demostraban ser fieles a la tradición, ya que en ellas el mar representa la imagen del miedo, de la angustia, de la demencia y de la muerte. Mar era sinónimo de oscuridad, abismo y pérdida.³⁶

En lugar semejante no podía haber más que desventura y peligro. Desde las primeras travesías, aun en un breve recorrido costero, se alzaban los cantos y rezos, pidiendo ayuda al cielo para enfrentar con coraje los riesgos del viaje. Delumeau aludió también a la práctica de la oración como forma de protección ante la amenaza que constituyó (y todavía constituye) el mar para el hombre. Se trata del reflejo de defensa de una civilización esencialmente terrestre que confirma la experiencia de los que, a pesar de todo, se arriesgaban lejos de las orillas: la fórmula de Sancho Panza, según la cual quien quiera aprender a rezar, debe hacerse a la mar, se encuentra con múltiples variantes de un extremo a otro de Europa, matizada a veces de humor, como en Dinamarca, donde se precisaba: “Quien no sabe rezar debe ir al mar; y quien no sabe dormir, a la iglesia debe ir”.³⁷ Además de los peligros conocidos del mar como tormentas y naufragios, comúnmente en las travesías costeras o de distancias hasta cierto punto cortas, existían también aquellos que se ocultaban en la inmensidad desconocida. Entre los navegantes que apenas habían transitado las aguas atlánticas, se creía que aquel horizonte incierto cargado de misterios escondía una zona tórrida donde los mares “hervían”. Además, si se continuaba navegando, en algún momento se llegaría ante las tempestuosas cascadas donde el mundo conocía su final. En pocas palabras, recorrer aquellos “húmedos caminos” de ignorada naturaleza implicaba el riesgo de confundir las referencias y derivar hacia una “alteridad radical”,³⁸ es decir, la posibilidad del encuentro con lo contrario desconocido y peligroso. Por ello, en sus primeras exploraciones por el sur del litoral africano, los portugueses navegaron con el temor de arribar a tierras en donde además de no cumplirse las habituales leyes físicas y naturales a que estaban acostumbrados, se encontrarían con oscuros mares

³⁶ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003, p. 425.

³⁷ Delumeau citado por Ignacio Iñarrea Las Heras, “El tema de la tempestad en las canciones de peregrinos franceses de la ruta jacobea”, en E. Real, D. Jiménez; D. Pujante y A. Cortijo (comps.), *Écrire, traduire et représenter la fête*, España, Universitat de València, 2001, p. 5.

³⁸ Alain Corbin, “Introducción”, en Corbin y Richard, *op. cit.*

verdes y sendas innavegables plagadas de monstruos,³⁹ nociones que seguramente fueron influidas en mucho por fuentes árabes. Baste recordar aquel fragmento de la famosa *Geografía*, mejor conocida como *Libro de Roger* (1154), del cartógrafo al-Idrisi en la que dice:

Las aguas de la mar son viscosas y sombrías: sus olas se levantan horriblemente. Su profundidad es inmensa y la oscuridad reina continuamente. La navegación es difícil y los vientos son violentos. No se conoce sus límites hacia la puesta del sol.⁴⁰



Ilustraciones 13 y 14. *Jonás y la ballena* (detalle, 1595) de Jan Brueghel el Viejo y *Tormenta en el mar* (1569) de Pieter Brueghel.

Los peligros, aunque fuesen productos de la imaginación, eran “reales” para todos aquellos que los creían posibles. En este sentido, y retomando lo que se dijo en un principio sobre la complejidad de los miedos, para los hombres de aquellos tiempos un miedo “real” podía ser igual una tormenta que a un manatí que se piensa que es una sirena, un barco pirata que un demonio en forma de delfín. Es decir, era real en cuanto a que era concebido como tal, quizás a nuestro entender por construcciones míticas o imaginarias, o por la falta de experiencia, pero al fin y al cabo porque el armazón cultural de aquel

³⁹ Gonzalo Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, México, Biblioteca Básica de Historia. Vida Cotidiana, REI, 1992, p.83.

⁴⁰ al-Idrisi citado por François Bellec en “La mer des Ténèbres dans les traditions chrétienne et islamique”, en Mickaël Augeron y Mathias Tranchant (comps), *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Collection Histoire, Presses Universitaires de Bennes, 2004, p.438.

entonces permitía experimentar la realidad de esa forma. Por eso, cuando las naves de Colón atravesaron unas aguas donde la hierba abundaba espesamente, les pareció que el elemento líquido tenía la apariencia de un sólido. En el corazón de los Sargazos, la apariencia del agua inquietó grandemente a su tripulación y a él mismo, pues como escribió en su diario, parecía “cuajada [...] como lo estaría por el hielo”.⁴¹ Experiencias como ésta no hacían más que confirmar el riesgo que era atreverse a cruzar el Mar Océano. Incluso después de los viajes de “descubrimientos” de nuevos mundos, navegar seguía pareciendo un “negocio desesperado y espantoso”;⁴² asunto sumamente peligroso cuya experiencia de recorrido costaba explicar, incluso a un matemático y cosmógrafo como Martín Cortés de Albacar:

Navegar no es otra cosa sino caminar sobre las aguas de un lugar a otro; y es una de las cuatro cosas dificultosas que al sapientísimo Rey escribió. Este camino defiere de los de la tierra en tres cosas. El de la tierra es firme, éste flexible; el de la tierra es quedo, éste movable; el de la tierra señalado y el del mar ignoto. Y si en los caminos de la tierra hay cuestas y asperezas, la mar los paga con las serenas e tormentas. Siendo camino tan dificultoso sería difícil darlo a entender con palabras o escribirlo con la pluma.⁴³

De manera que los que se atrevían a navegar en esa enormidad marítima eran timados por algunos de aventureros o “locos”. Así calificaba el fraile Antonio de Guevara a todos aquellos que incursionaban (como el mismo lo hizo) en la peligrosidad de sus aguas:

La mar a nadie convida, ni a nadie engaña para que en ella entren, ni della se fíen; porque a todos muestra la monstruosidad de sus peces, la profundidad de sus abismos, la hinchazón de sus aguas, la contrariedad de sus vientos, la braveza de sus rocas y la crueldad de sus tormentas; de manera que los que allí se pierden por no ser avisados, sito por unos muy grandes locos. La mar es muy deleitosa de mirar y muy peligrosa de pasear. La mar no engaña a nadie sino una vez; más aquel que una vez engaña nunca della terná más queja. La mar es una mina a do muchos se hacen ricos y es un cementerio a do infinitos están enterrados [...] La mar

⁴¹ Favier, *op. cit.*, p. 373.

⁴² Diego García de Palacio, *Instrucción Náutica* [1587]. Madrid, Editorial Naval-Museo Naval, 1993, p.91.

⁴³ Martín Cortés Albacar, *Breve Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar* [1551], Madrid, Editorial Naval-Museo Naval, 1990, p.214.

naturalmente es loca, porque se muda a cada cuarto de luna y, del rey al labrador, no hace ninguna diferencia.⁴⁴

En la correspondencia entre familiares y amigos separados por el Océano Atlántico que reunió Enrique Otte en su libro *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, la frase “miedo al mar” se pronuncia frecuentemente. Por ejemplo, Diego Díaz Galiano, al escribir desde México en 1571 a su sobrino Juan, en Sevilla, invitándolo a viajar a la Nueva España en pos de un patrimonio, le dice: “A mi me parece no perdáis tan buena herencia, por temor de que os diga vuestra mujer que tiene miedo a la mar, y en esto no quiero ser más importuno”.⁴⁵ Efectivamente, las mujeres experimentaban los sentimientos, pasiones y temores que se viven en los barcos de manera particular, o más bien, a mi entendimiento, lo expresaban más abiertamente que los varones. El pasajero Eugenio de Salazar contaba cómo en aquellos viajes, “si hay mujeres (que no se hace pueblo sin ellas), ¡oh, qué gritos con cada vaivén del navío!: ‘¡hay madre mía!’ y, ‘¡échenme en tierra!’; y están mil leguas de ella”.⁴⁶ Pero no sólo las mujeres eran temerosas, pues cuando la emigrante Francisca Pérez le confiesa a su hermano que su “marido es hombre muy delicado y muy enfermo y teme mucho a la mar”,⁴⁷ habla de que en una u otra circunstancia, el mar no era lugar para los temperamentos espantadizos.

Volviendo a la experiencia de Eugenio de Salazar, cuando en 1573 atravesó la enormidad atlántica desde las Canarias hasta Santo Domingo, para ir a ocupar la plaza de oidor, la impresión de viajar en ese pequeño espacio de madera y velas, lo llevó a referirse al navío como la “casa del diablo”. En una carta dirigida a su amigo el licenciado Miranda Ron, se explica abiertamente:

⁴⁴ Antonio de Guevara, “Apéndice 1. Fray Antonio de Guevara. De muchos trabajos que se dan en las galeras, 1539”, en Martínez, *op. cit.*, p. 231.

⁴⁵ “Diego Díaz Galiano a su sobrino Juan Galiano, en Sevilla”, México, 10.III.1571, en Enrique Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 84.

⁴⁶ Eugenio de Salazar, “Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío, y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros del, y como lo pasan los que hacen viajes por el mar. En útil para la noticia del lenguaje marino”, en “Apéndice 3. Eugenio de Salazar. La mar descrita por los mareados”, en Martínez, *op. cit.*, p. 289.

⁴⁷ “Francisca Pérez a su hermano Juan Camazano, en Saucelle”, México, 26.III.1578, en Otte, *op. cit.*, p. 100.

Hay aposentos tan cerrados, oscuros y olorosos, que parecen bóvedas o carneros [tumbas] de difuntos [...] los aposentos parecen senos de infierno (si no lo son), es cosa cuadrante que las puertas y entradas estén en el suelo, de manera que se entren hundiendo los que en ella entraren [...] En esta ciudad triste y oscura; por defuera negra, por dentro negrísima [...] no hay en ella cosa que buena sea ni bien parezca; más, en fin, es un mal necesario como la mujer”.⁴⁸

Ya lo decía el dominico fray Tomás de la Torre, tras lo que al parecer fue su primer viaje trasatlántico (1544), el navío era percibido por muchos como “una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencia entre los presos, igualmente los trata y estrecha a todos: es grande la estrechura y ahogamiento y calor [...]”,⁴⁹ así como el mar, un cruel carcelario. Si así lo percibía un “respetable” religioso, no será difícil imaginar entonces lo que esa prisión flotante significó para los miles de esclavos que viajaron en las peores condiciones humanas posibles: confinados, desnudos, amontonados y atravesados unos con otros para ahorrar espacio, en la oscuridad y prácticamente sin ventilación, lo que aumentaba la sensación de opresión y encierro.⁵⁰

A esta estrechez del íntimo espacio vital que en general afectaba a todos los embarcados (en ciertos casos de forma más cruel), se unían otras circunstancias amenazantes del temible espacio exterior, como la presencia cercana de enemigos (sobre todo en el caso de la tripulación o pasajeros) o la violencia desatada del océano, que contribuían considerablemente a las tensiones personales entre los grupos.⁵¹ En el caso extremo de los cautivos esclavos, la brutalidad ejercida llevaba a muchos al suicidio y las

⁴⁸ *Ibid.*, pp. 283-284.

⁴⁹ Tomás de la Torre, “VII. De la salida de los religiosos de Santo Domingo y navegación hasta la provincia de Campeche”, en “Apéndice 2. Fray Tomás de la Torre, Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real. 1544- 1545”, en Martínez, *op. cit.*, p. 248.

⁵⁰ Guy Saupin, “La violence sur les navires négriers dans la phase de décollage de la traite nantaise (1697-1743)”, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, pp. 202-203.

⁵¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo. El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572”, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, p.162.

rebeliones estaban a la orden del día.⁵² Desafortunadamente, ahondar más en el tema de las emociones de los esclavos durante el viaje se torna difícil, ya que los testimonios provienen prácticamente del bando opresor, mientras que la voz de los cautivos se puede percibir apenas como un triste y doloroso murmullo.

Sin embargo, para el resto de los viajeros “voluntarios”, pese a las incomodidades, los riesgos y los temores de los largos viajes trasatlánticos, los que se habían atrevido, logrando alcanzar las nuevas tierras, animaban a otros a superar ese “miedo al charco”, a sus tormentas y naufragios; a la amenaza de piratas y corsarios, a las incomodidades extremas y larga duración de los viajes, y sobre todo, a “la dura decisión de abandonar la tierra propia y conocida para aventurarse en lo desconocido e incierto”.⁵³ “No tengáis miedo a la mar”, le escribía Alonso Galván a su primo “que el que ha de morir en el agua consigo lo trae de adonde”.⁵⁴

La distancia eterna

Huye la tierra y todos sus despojos; la playa, el puerto, gente conocida, los árboles se pierden a los ojos, y la costa, de niebla revestida: ya nacen de la vuelta los antojos apenas engendrada la partida: y tanto cuanto más de ellos ausentan, tanto mayores nubes se presenta.

Lope de Vega, *La Dragontea*, 1598

Tras el regreso en 1501 de la accidentada expedición de Pedro Álvares Cabral en la que descubrió por casualidad el Brasil y tiempo después, al seguir la ruta que había comenzado Vasco da Gama, llegó hasta

⁵² Guy Saupin, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, p. 204.

⁵³ José Luis Martínez, *El mundo privado de los emigrantes en Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, Biblioteca Universitaria del Bolsillo, 2007, p. 66. Dice Martínez que el dicho “el miedo al charco” se usaba desde entonces, p. 16.

⁵⁴ “Alonso Galván a su primo Juan Galván, en Medina Sidonia”, México, 23.I.1593, en Otte, *op. cit.*, p. 126.

la India, los consejeros reales de Manoel I se reunieron con el fin de discutir los logros alcanzados por los navegantes portugueses y decidir el destino de Portugal en la avanzada marítima por África. Al observar una carta de marear con la representación de la sinuosa y extensa costa de aquel continente, lo cual les pareció que sus naves “rodeasen dos veces el mundo conocido por entrar en el camino de oro que queríamos descubrir”, se formó en ellos una imagen “tan inquietante, que se les asombraba el juicio”.⁵⁵ La enormidad del espacio marino Atlántico impresionaba. Si así era en relación con la distancia en la larga y compleja navegación costera hacia el sur del continente negro, ni que decir lo que generó la todavía misteriosa ruta hacia el oeste, al parecer desnuda de tierras donde ampararse durante la mayor parte del viaje y donde el único elemento de seguridad lo constituía el inestable navío.

Todavía al comienzo de los viajes trasatlánticos las dimensiones del mundo seguían siendo cosa de especulación. Se sabía que los viajes podían ser muy extensos e inciertos, de manera que quienes los financiaban albergaban muchas dudas sobre la viabilidad de aquellas empresas. Ya en el capítulo I vimos cómo esta incertidumbre causó honda duda en los reyes de Portugal y España, y ni que decir de otras naciones. Los detractores de los primeros viajes, los consejeros y sabios de aquellas cortes, argumentaban una y otra vez lo inaudito que resultaba la distancia que había que recorrer. Por lo mismo, desde el principio, los capitanes que buscaban tripulación para navegar en mares no explorados solían mostrarse cautelosos para no ahuyentar a los hombres, quienes seguramente de saber el derrotero que los aguardaba temerían a la inmensidad del mar y a la lejanía de la tierra madre, pues significaba la posibilidad de no retornar. En estas condiciones nadie se atrevería a navegar o, más adelante, durante la travesía, incitaría al amotinamiento. En su primer viaje a través del Atlántico, Cristóbal Colón ocultó a su tripulación, incluso a algunos de sus oficiales, sus cálculos “reales” de la distancia recorrida conforme se alejaban de

⁵⁵ Joao Barros, “Década I”, Libro VI, Cap. I, en *Décadas*, Lisboa, Sá da Costa, 1982, pp. 188-189.

tierra. Temía una desaprobación general que llevara a la insubordinación. Bartolomé de las Casas, quién recopiló extractos del diario del Almirante, refiere lo que éste anotó:

Domingo, 9 de Setiembre

Anduvo aquel día 15 leguas, y acordó contar menos de las que andava, porque si el viaje fuese luengo no se espantase y desmayase la gente.

Lunes, 10 de Setiembre

En aquel día con su noche anduvo sesenta leguas, a diez millas por ora, [...] pero no contava sino cuarenta y ocho leguas, porque no se asombrase la gente si el viaje fuese largo.

Miércoles, 10 de Octubre

Aquí la gente ya no lo podía sufrir: quexávase del largo viaje, pero el Almirante los esforzó [...] dándoles buena esperanza de los provechos que podrían aver, y añadía que por demás era quexarse, pues que él avía venido a las Indias, y que así lo avía de proseguir [...].⁵⁶

Se percibía la angustia de los marineros de Colón al dejar atrás las Canarias aquél 9 de septiembre de 1492: “Aquél día, perdieron completamente de vista la tierra. Temiendo no volver a verla en mucho tiempo, muchos suspiraban y lloraban”.⁵⁷ Por otra parte, en su relación sobre los viajes de su padre, Fernando Colón refirió cómo a estas alturas de la travesía la tripulación murmuraba con deseo de regresar. Cuantas más señales de tierra buscaban en vano, más “crecía el miedo [...] y retirados en los navíos decían, que el Almirante, con su loca fantasía, havia resuelto hacerse Gran Señor, a costa de sus vidas, i peligros, i morir en aquella Empresa, i que puesto que ia havian satisfecho a su obligación de tentar la fortuna, i estaban tan remotos de Tierra, i de todo socorro mas que de otros algunos, no debían, siguiendo el viaje, ser autores de su propia ruina [...]”⁵⁸ Colón hizo lo que pudo para contener el miedo colectivo en lo prolongado de su viaje, lo que intentó menguar con algunos engaños, un discurso enérgico

⁵⁶ Cristóbal Colón, “Diario del Primer Viaje 1492” (BN. Ms. Vit. 6. Copia de fray Bartolomé de las Casas), en *Textos y documentos completos*, comp., pról. y nota de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 1982, pp.20 y 28.

⁵⁷ Colón, *op. cit.*, pp.20 - 21.

⁵⁸ Andrés González Barcia (comp.), “La Historia de Fernando Colón en la qual se da particular, y verdadera de la vida y hechos de D. Christoval Colón su padre, y del descubrimiento de las Indias Occidentales, llamadas Nuevo Mundo, que pertenece al Serenísimo Rei de España”, en *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I, Madrid, 1859, pp. 15-17.

y la amenaza del castigo, con lo que logró templar “alguna cosa sus miedos, i sus maquinaciones.” Sabía que no podía permitir que el temor se apoderara de todos. Una rebelión o amotinamiento frustraría el logro de un viaje que hasta entonces se consideraba casi imposible. En semejantes situaciones, aunque quizás con una mayor intensidad se encontró Fernão de Magalhães durante el primer viaje de exploración alrededor del mundo en 1519. Al igual que el Almirante, tomó la decisión de ocultarle a su gente, excepto a los oficiales y pilotos, lo largo que sería el camino hacia su destino. Los motivos los explicó Antonio Pigaffeta, principal cronista del viaje:

Habiendo determinado el capitán general emprender una tan larga navegación por el Mar Océano, que habitan vientos impetuosos y caprichosos azares, y con voluntad de que ignorase el destino toda su gente, para que a nadie aterrara el emprender tan grande y estupenda cosa como luego obtuvo por auxilio de Dios [...] y con el propósito de que ninguna eventualidad, ni la noche, consiguiesen desunir a cualquier nave de las otras, dictó esta orden a todos los pilotos y oficiales de la flota.⁵⁹

Ocultar la verdadera distancia prevista a recorrer para evitar que la gente se asustara fue cosa común en los primeros viajes que se esperaban fueran largos, por lo que no sorprende que en la segunda vuelta al mundo, entre 1577 y 1580, Francis Drake no revelara tampoco todos sus planes a la tripulación, ni al parecer a sus oficiales de a bordo, a quienes sólo les dio la información imprescindible para conducir la embarcación entre puertos.⁶⁰ No es difícil intuir lo que los tripulantes o marinos corrientes pensaban al respecto después de largas jornadas de viaje en el confinamiento y aislamiento de un pequeño barco, si bien ignorantes de los cálculos matemáticos de los “expertos”, dotados de un instinto despierto y alertado ante el pasar de los días y las noches sin señal alguna de tierra. Entonces era factible que se despertaran las sospechas. En la incertidumbre, lo peor que podía pasar era entrar en una navegación sin vientos que ayudaran a continuar la travesía y encontrarse a la deriva sin nada que los hombres pudiesen hacer o

⁵⁹ Antonio Pigafetta, *Primer viaje en torno al globo*, Madrid, Colección Viajes Clásicos, Calpe, 1992 p. 48.

⁶⁰ Daniel J. Boorstin, *Los Descubridores*, México, Editorial Crítica, 1998, p. 267.

bien, en caso opuesto, ante la aparición de vientos contrarios que impidieran la avanzada. Durante su tan aventurado primer viaje de ida, Colón y su tripulación fueron impulsados durante un buen tramo por los vientos alisios del este. Y sin embargo, esto mismo provocó la conmoción entre la tripulación, pues “andaban muy estimulados” creyendo que en aquellos mares no había vientos contrarios (del oeste) que favorecieran su regreso a España. En esta ocasión, el almirante se vio librado del apuro debido a la súbita aparición de éstos.⁶¹ Sin embargo, la tranquilidad y confianza no duraron mucho tiempo, ya que al día siguiente se encontraron ante lo que probablemente fueron algunas horas de ausencia de vientos, lo que provocó nuevamente la inquietud de los hombres:

Domingo, 23 de Setiembre

Como la mar estuviese mansa y llana, murmurava la gente diziendo que, pues por allí no avía mar grande, que nunca ventaría para bolver a España. Pero después alcóse mucho la mar y sin viento, que los asombrava [...].⁶²

Conforme los viajes continuaron, la casta marinera se fue acostumbrando a los largos recorridos, las calmas sin vientos que alargaban las expectativas de duración de las travesías y la soledad oceánica. Después fueron los pasajeros quienes sufrieron de este mal elemental, como nuevos peregrinos en los dilatados viajes trasatlánticos. Junto con la poca certeza de saber si se llegaría en algún momento a tocar tierra, el temor se mezclaba con la melancolía que sobrecogía a casi todos después de algún tiempo de contemplar el horizonte detrás de la larga estela del navío. Así, a casi un siglo después del primer viaje con el que se descubrió un Nuevo Mundo, es posible encontrar relatos de pasajeros como Eugenio de Salazar, quien en una carta escrita a un amigo deja escuchar la voz surgida de la insoportable espera, de la desidia que atrapa en medio del paisaje solitario:

⁶¹ Colón, *op. cit.*, p. 23.

⁶² *Ibíd.*, p. 24.

[...] Pues si os toma una calma en medio del mar, cuando el matalotaje se os acaba, cuando no hay agua que beber, aquí es el consuelo; el navío arfando noche y día, vuélvese-os a revolver el estómago que estaba quieto, a subir a la cabeza los humos que estaban asentados, y veis-os a dios misericordia, hasta que ella mediante, vuelve a soplar el viento.

[...] ¡Oh, que largo es el viaje;

[...] viéndose el hombre en un navío solo, sin ver tierra, sino cielo no sereno y agua, camina por aquellos reinos cerúleos, verdinegros, de suelo oscuro y espantoso, sin ver si se menea en un lugar ni conocer la estela de un navío, viéndose al parecer siempre rodeado de un mismo horizonte, viendo a la noche lo mismo que vio a la mañana, y hoy lo mismo que ayer, si ver otra cosa alguna diversa. ¿Qué gusto, qué alivio puede tener en el viaje, ni qué hora le puede dejar el enfado de tal camino y posada?⁶³

No obstante, el miedo a la lejanía, a la inmensidad del mar y la incierta travesía fue más propio de los primeros viajes que exploraron nuevos mares y mundos, inducido por la inseguridad de ir hacia un destino ignorado. La mayoría de los hombres de expediciones como las de Colón, Magalhães, Vespucci o Drake no podían más que imaginar las dimensiones de aquél océano, y por lo tanto, navegaban bajo el miedo a su inmensidad, lo que era alimentado por el paso de las horas y la ausencia de tierra alguna en el horizonte donde poder descansar los ánimos. En los subsecuentes viajes trasatlánticos, los viajeros frecuentes ya no temían a la larga espera, sabedores de que en algún momento tocarían suelo firme. Sin embargo, los pasajeros como el mencionado Eugenio de Salazar, aunque sabían que viajaban hacia un lugar cierto, experimentaban por primera vez la terrible espera en el anchuroso mar.

[...] ¡Oh, cuánto mejor parece la tierra desde el mar que el mar desde la tierra!

[...] En resolución la tierra para los hombres, y el mar para los peces.⁶⁴

Después de experiencias semejantes, algunos ya no querían volver a intentarlo, como confesó un emigrante español en América del sur, Alonso Rodríguez, al escribirle a su hermano en Castilla, pues de

⁶³ Eugenio de Salazar, “Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío, y la vida y ejercicios de los oficiales y marineros del, y como lo pasan los que hacen viajes por el mar. En útil para la noticia del lenguaje marino”, en “Apéndice 3. Eugenio de Salazar. La mar descrita por los mareados”, en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, pp. 289 y 291.

⁶⁴ Eugenio de Salazar en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, p. 295.

ser más corto el viaje, le decía, iría gustoso a verlo, sin embargo “hay de distancia dos mil leguas o más, [que] parece que este camino no se puede andar más de una vez en la vida, y otra en la muerte.”⁶⁵ Pero pese a las distancias, los viajes continuaron su vaivén de un continente a otro sin dejar camino de referencia en el horizonte, pues como explicara el fraile José de Acosta, aunque había visto hombres que hicieron quince viajes, y aún dieciocho a las Indias, y de otros se había escuchado que habían pasado hasta veinte veces a través del Mar Océano, no se hallaba “rastros de los que han caminado por él, ni se encuentran caminantes a quien preguntar en el camino. Porque como dice el Sabio: la nave corta el agua y sus ondas, sin dexar rastro por donde pasar, ni hacer senda en las ondas.”⁶⁶

Hambre, sed y enfermedad

Pero, después de una navegación entre larguísimas nubes hiladas de copos y un cielo celeste de azul, allende el *Fretum Magellanicum*, casi todos, menos los huéspedes de grado, habían estado, durante por lo menos dos meses, bebiendo agua que daba lombrices, comiendo bizcocho que olía a orina de rata. Y algunos hombres de la chusma junto con muchos pasajeros habían muerto de escorbuto.

Roberto en Umberto Eco,
La isla del día de antes, 2003

En todo viaje, la comida y el agua estaban racionadas. No había mucho de dónde escoger ni oportunidad de repetir platillo. Pan duro (bizcocho), carne salada, algunos granos como el arroz y el garbanzo, miel,

⁶⁵ “Alonso Rodríguez a su hermano Juan Rodríguez, en La Puebla de Montalván”, Popayán, 4.II.1578, en Otte, *op. cit.*, p. 355.

⁶⁶ Joseph de Acosta, “Libro primero. Capítulo XVII. De la propiedad y virtud admirable de la piedra imán para navegar; y que los Antiguos no lo conocieron”, *op. cit.*, p. 53.

ajos, algo de fruta seca, quizás queso y tocino, y si bien iba, alguna carne fresca de alguno de los animales que viajaban a bordo o alguna verdura recién salida de puerto durante los primeros días de la travesía. De beber había agua que se iba agotando y arranciando con el tiempo, pero también vino y otros licores corrientes. Por supuesto que los navegantes y pasajeros de alto rango tenían mejor alimentación, pero hacia el final de un viaje largo y sin posibilidades de aprovisionarse en ningún punto de tierra, la putrefacción y los gusanos se apoderaban de las despensas y las bodegas. Estos últimos, sin embargo, podían ser buena fuente de proteína extra. Cuando el hambre empezaba a extenderse, se intentaba pescar, se procedía a matar a los cerdos, vacas o gallinas que se llevaran a bordo, y en casos extremos hasta a los preciados caballos. En su segundo viaje a las Indias (1496), Colón y su tripulación pensaron que desfallecerían durante una peligrosa navegación que hicieron durante una tormenta cerca del Cabo de Cruz, en la isla de Cuba. El desaliento y la desesperación debido al gran esfuerzo por mantener fuera el agua del navío se acrecentó por la falta de bastimentos que los mataba de hambre y los tenía muy “afligidos”, ya que a esas alturas no comían otra cosa que “una libra de viscocho podrido, cada uno, al día, i un vaso de vino, con lo cual se mantenían, sino es, que acaso, pescasen algún pez.”⁶⁷

Había otras situaciones extremas en que no quedaban nada más que cueros y ratas. El caballero Pigafetta describió el padecimiento de hambre que tuvieron que soportar los hombres de aquella expedición de la vuelta al mundo al encontrarse en la puerta del Pacífico:

La galleta que comíamos no era ya pan, sino su polvo mezclado con gusanos, que habían devorado toda la sustancia y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber era igualmente pútrida y hedionda, Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer pedazos de cuero con que se había recubierto el palo mayor para impedir que la madera rozase las cuerdas. Este cuero, siempre expuesto al agua, al sol y a los vientos, estaba tan duro que había que remojarlo en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarle un poco, y en seguida lo cocíamos y comíamos.

⁶⁷ González Barcia, *op. cit.*, pp. 56-57.

Frecuentemente quedó reducida nuestra alimentación a serrín de madera como única comida, pues hasta las ratas, tan repugnantes al hombre, llegaron a ser un manjar bien caro, que se pagaba cada una a medio ducado.⁶⁸

Comer cueros, cinturones, suelas de zapatos o chaquetas, tal vez condimentadas con alguna especia o hierba, era un recurso común ante la desesperación del hambre. Las plagas de ratas también la compartían tras arrasar con lo que quedaba de alimentos en las bodegas y roer la madera del barco, luego atacaban a los animales o a ellas mismas e incluso a los hombres.⁶⁹ Cuando ya no había nada, no quedaba más que comerse a los insalubres roedores o pronto, y crecía el temor por ello, éstos se comerían a los hombres. Y aunque no haya encontrado referencia al respecto, he de suponer que en un último acto desesperado, los hombres se comían los unos a los otros. Así estuvo a punto de suceder al regreso de la expedición de Colón a España tras ese segundo viaje, cuando esta vez, a la altura del Cabo de San Vicente, estaban tan exhaustos, hambrientos y alterados que “muchos querían comerse los indios, que traían, i otros, por reservar lo poco se les dava, quería que fuesen [los indios] echados al Mar.”⁷⁰ Aunque ello nunca sucedió. Sin embargo, casos de canibalismo fueron comunes entre náufragos o exploradores perdidos en tierras extrañas, lo que hace pensar que en casos extremos durante los viajes marítimos también llegaba a suceder. Moviéndonos en tiempo y espacio, encontramos otro caso interesante que vale la pena mencionar. Tras el motín del navío de la armaba británica *HMS Bounty* en 1789 en aguas del Pacífico, el vicealmirante William Bligh y algunos de sus hombres leales fueron dejados a la deriva en una lancha con algunas de sus pertenencias, poca comida y agua. Tras algunos días de aquella navegación de supervivencia y ante la escasez de víveres, el capitán hizo una breve y extraña

⁶⁸ Pigafetta, *op. cit.*, p. 69.

⁶⁹ La abundancia en los navíos de este azote era tal que existía una invocación a Santa Gertrudis de Nivelles, que además de ser protectora de los peregrinos y viajeros, era la guardiana contra los ratones. Gabriela Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Colección obra varia, INAH, 2003, p.167.

⁷⁰ González Barcia, *op. cit.*, p. 74.

reflexión sobre el canibalismo, la cual anotó en su diario. Para empezar, decía, él “no sentía hambre ni sed extremas”. Estaba satisfecho, sabiendo que no podía tener más, lo que no obstante, le impedía ser un juez apropiado ante la posibilidad de que gente miserable como ellos fueran “conducidos al final a la necesidad de destruirse los unos a los otros por comida.” Y aunque finalmente negó el hecho de que a alguno de ellos se le ocurriera algo semejante, pues mejor hubieran “muerto de hambre y violentas enfermedades”,⁷¹ deja la duda de porqué tales reflexiones pasaron por su mente.

Por otro lado, la posibilidad de que faltase el agua era cosa de gran angustia. Así se sintió fray Tomás de la Torre y el grupo de dominicos que le acompañaban, cuando en 1544, durante un largo viaje por mar y tierra (setenta y siete días en total) rumbo a la provincia de Chiapas, Nueva España, y tras el azote de una tormenta, en el cual se perdió mucho cargamento, incluyendo pipas de aguas: “allí nos estábamos a mal de nuestro grado y aun con temor que nos faltaría agua, porque muchas pipas se habían salido, y de otras olía mal el agua que con trabajo se bebía [...]”⁷² En otras ocasiones, además del temor, se despertaba la violencia. En un largo y contrariado viaje de casi dos meses entre Veracruz y La Habana (que en condiciones normales hubiera tomado dos o tres semanas), la tripulación de la flota de la Nueva España de 1572, comandada por don Cristóbal de Eraso, estuvo a punto del motín al ver agotadas las provisiones y disminuida su ración de agua. En relación a ello, el historiador Pablo E. Pérez-Mallaína destaca que los momentos en que las disputas y la violencia tenían lugar en esa vida llena de “apreturas y monotonías” solían relacionarse muchas veces con la comida o la bebida, por lo que reducir las raciones a la marinería siempre entrañaba un grave riesgo para la autoridad.⁷³

⁷¹ Greg Denning, *Mr. Bligh's Bad Language. Passion, Power and Theatre on the Bounty*, Cambridge University Press, 1992, p. 102.

⁷² Tomás de la Torre, “VII. De la salida de los religiosos de Santo Domingo y navegación hasta la provincia de Campeche”, en “Apéndice 2. Fray Tomás de la Torre, Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real. 1544- 1545”, en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, p. 268.

⁷³ Pérez-Mallaína, en Augeron y Tranchant (comps), *op. cit.*, pp.164, 171, 172.

En casos extremos, cuando el agua finalmente se agotaba, la salvación podía encontrarse para aquellos que conocían la opción de comer pescado crudo (al estilo asiático) o ingerir la sangre de alguna tortuga, si es que las circunstancias permitían pescar alguno de estos animalillos. Por lo demás, en casos extremos se bebía agua de mar, la cual al ser tan salada hacía estragos terribles en el organismo. La agonía de encontrarse en medio de tanta agua sin la posibilidad de beber algo de ella sin desfallecer, enloquecía a la mayoría.

Acompañando al hambre y a la sed, y muchas veces derivado de ello, también se hallaba la enfermedad. Ésta viajaba como viajaba la pimienta, la seda y el oro, como viajaban los exploradores, comerciantes y esclavos, como lo hacía la soledad, la desesperación, el miedo y la esperanza. La enfermedad seguía al hombre a donde quiera que éste fuera. Así como se propagó la peste durante la Edad Media, de comarca en comarca y de ciudad en ciudad, así se propagaron por mar desde un continente a otro, enfermedades como la viruela y la sífilis. Se especula que este último padecimiento venéreo tiene su origen en América y que llegó pronto a Europa en uno de los primeros barcos españoles. Por ser un mal transmitido por contacto sexual, se relacionó con el castigo divino por el pecado de la lujuria. En 1539 el médico Ruiz Díaz de la Isla, quién al parecer trató de esta enfermedad a algunos marinos de Colón a su regreso en 1493, publicó un *Tratado contra el Mal Serpentino, que vulgarmente en España es llamado Bubas* (1539), en donde aseguraba que:

[...] le ha puglido a la justicia divina el enviar contra nosotros enfermedades desconocidas, nunca antes vistas o reconocidas o descritas en los tratados médicos como esta enfermedad serpentina. Ésta apareció y fue vista en España en el año de nuestro Señor de 1493 en la ciudad de Barcelona; y dicha ciudad fue infectada, y luego la misma Europa y el universo todo en todas sus partes conocidas y comunicadas. Que dicha enfermedad tuvo su origen de una vez por todas en la isla que ahora llamamos La Española.”⁷⁴

⁷⁴ *Historia bibliográfica de la medicina española*, Tomo L, 1842, Biblioteca Digitalizada Virtual Google, consultada en abril de 2010.

Mas una cosa era ser portador de esta enfermedad y otra padecer sus complicaciones en la fatiga del viaje trasatlántico, donde rara vez se hallaba a bordo un médico, donde barberos y cocineros cuidaban de los enfermos, y dónde se carecía del espacio, los remedios y las condiciones justas para tratar los padecimientos, siendo remedio común los sangrados y las purgas. En las primeras semanas del contagio de sífilis aparecían dolorosas llagas, pústulas y úlceras, y se inflamaban los ganglios. Durante un viaje largo, se puede uno imaginar el padecimiento. Martín Alonso Pinzón apenas pudo llegar a tierra tras su primer viaje trasatlántico en 1493. Se encontraba muy enfermo de dicho mal, probablemente con gran dolor y úlceras. La mayoría de sus compañeros pensaban que su malestar se debía a los excesivos trabajos, privaciones (como el alimento) y sufrimientos del viaje, así como casi un naufragio, lo que había desgastado su espíritu y cuerpo. Inmediatamente llegando a puerto fue llevado a la villa de Noguera, donde murió pocos días después de lo que hasta entonces era una enfermedad desconocida. Su padecimiento a bordo, a la par de tormentas y hambre, debió mantenerlo entre la locura, el temor y la consumida esperanza de arribar a tierra.

Pero había otras enfermedades propias del viaje por el mar. El escorbuto era la más notoria entre los navegantes, sobre todo entre la tripulación o marinería después de algunos meses e incluso semanas de viaje. En realidad no se sabía mucho del mal y se creía relacionado con la inhalación de humedad salada durante largas jornadas en alta mar. Se ignoraba que se producía por la falta de vitamina C (lo que no se supo con certeza sino hasta el siglo XVIII),⁷⁵ por la falta de fruta o verdura fresca en la comida. Raramente los oficiales, pilotos y contramaestres contraían el escorbuto, pues aunque no contaban con fruta fresca en su dieta —como casi ninguno de los miembros de la tripulación y pasajeros—, sí se daban el lujo de ciertos caprichos como golosinas o mermeladas, higos secos, pasas o ciruelas que aportaban cierta dosis de vitaminas al organismo. Curiosamente, casi el único aporte de vitaminas al que podían

⁷⁵ A finales del siglo XVIII la marina británica impuso a sus tripulaciones el consumo del jugo de limón, cuya efecto benéfico ya había sido corroborado por el médico inglés James Lind.

acceder en general todos los viajeros se hallaba en el consumo del vino (debido a la uva). Los síntomas de esta enfermedad y el sufrimiento que causaban eran espantosos. El historiador Gonzalo Zaragoza explica que las encías se hinchaban de tal forma que los dientes quedaban ocultos en una masa de tumores que producía un hedor insoportable. Para aliviar el sufrimiento había que cortar el tumor y vaciar el líquido negro y fétido de su interior. Aunque se enjuagaba la boca del enfermo con vino o con vinagre la enfermedad avanzaba y pronto se caían los dientes. Pasaba entonces la infección de la boca a los miembros. Los tendones agarrotaban las piernas, que se ponían negras al igual que las nalgas, como si estuviesen gangrenados. La única solución era hacer incisiones en los miembros hinchados, para extraer la sangre putrefacta. Al llegar a esta etapa los enfermos sufrían dolores terribles y, aun si pasaban un hambre espantosa, les era imposible tragar nada, con lo que se hacía más dramática su situación. La debilidad crecía gradualmente, y al fin llegaba la muerte al estallarles las venas o entrar en una crisis mortal de fiebre aguda y delirios.⁷⁶

Durante el viaje de regreso de la India de Vasco da Gama, el cual duró tres meses, muchos fueron los tripulantes que murieron, tanto de hambre como de escorbuto y viceversa, pues la falta de alimentos frescos llevó a que adoleciesen “de las encías, que les crecían sobre los dientes de tal manera que no podían comer”. Solo regresaron unos 55 de cerca de 150 navegantes que tomaron parte en el viaje.⁷⁷ De igual forma, durante la travesía de la vuelta al mundo que realizaron los hombres de Magalhães, el temor de padecer escorbuto se tornó en una realidad, al ser sorprendidos por la enfermedad y no conocer ni la causa ni su remedio:

⁷⁶ Zaragoza, *Rumbo a las indias*, op. cit., p.49.

⁷⁷ Joaquim Romero Magalhães, *Portugueses no Mundo do Século XVI*, Lisboa, Comissao Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, p.30.

[...] Nuestra mayor desdicha era vernos atacados de una enfermedad por la cual las encías se hinchaban hasta el punto de sobrepasar los dientes, tanto de la mandíbula superior como de la inferior, y los atacados de ella no podían tomar ningún alimento.⁷⁸

En aquella expedición murieron diez y nueve personas, además cayeron enfermos otros veintiún o treinta marineros que sufrieron terribles dolores en los brazos, en las piernas y en algunas otras partes del cuerpo, aunque al parecer finalmente curaron. Por lo que ahora se sabe de la enfermedad, probablemente algunos quedaron inválidos o con alguna incapacidad.

Curiosamente, por otra parte, la deficiencia en la alimentación por la falta de carne o cereales (que actualmente sabemos son fuente de vitamina B), según el médico historiador inglés Sir. James Watts, podía producir fatiga, insomnio, dolores de cabeza, dificultades para respirar, irritabilidad y depresión, dolor de la lengua y la boca, disturbios digestivos, falta de interés e iniciativa, constipación y diarrea, falta de concentración y memoria, cambios de personalidad, y sensibilidad a la luz del sol, lo que dice, ayudaría a explicar algunas de las acciones incomprensibles, imprudentes y temperamentales de algunos grandes capitanes o marineros.⁷⁹

Por otra parte, la falta de higiene traía consigo severas consecuencias. Una de ellas era el tifo, transmitido principalmente por las picaduras de pequeños bichos como los piojos, las pulgas y las garrapatas, que habitaban y anidaban en los animales (como las ratas) y en los hombres. Esta enfermedad era característica de lugares donde se aglomeraba gran cantidad de gente en condiciones poco sanitarias, de manera que entre la suciedad y humedad de los ropajes, y la falta de ventilación de los espacios, se incubaba en silencio la llamada “fiebre de los navíos”. Se le conocía así, porque quienes la padecían sufrían de terribles temperaturas y pulso acelerado que traía como consecuencia delirios, que en la mayoría de los casos acababan con la muerte.

⁷⁸ Pigafetta, *op. cit.*, p. 70.

⁷⁹ James Watts citado en Denning, *op. cit.*, p. 102.

La única solución a este y otros males fue asegurar la higiene a bordo, lo que hasta el siglo XVIII se volvió un reglamento rigurosamente observado, mientras tanto era común padecer sus consecuencias. Otra terrible enfermedad infecciosa y muy contagiosa que hacía su aparición en este malsano teatro era por supuesto la peste.⁸⁰ Cuando la pasajera Beatriz de Carvallar recién arribó a la Nueva España (México) junto con su familia a finales del siglo XVI, llegó muy enferma tras padecer innumerables suplicios derivados de ello durante su largo viaje. Así escribe a su padre en 1574, quién al parecer la creía ya muerta:

“[...] También envía de decir por su carta que tiene gastada mi muerte, así tenga v.m entendido que tan milagrosamente me resucitó Nuestro Señor, como el bienaventurado señor San Lázaro, porque ya traje por la mar las más crueles enfermedades que en cuerpo de persona vieron, no esperaran todos los que venían en la nao cuando me habían de echar a la mar, y unos padres teatinos, que venían en la nao, me confesaron muchas veces [...] tomamos el puerto de San Juan de Ulúa, y la primera persona que echaron en tierra fue a mí, echáronme como cosa muerta [...].”⁸¹

Más adelante en su carta, ante la noticia de que su padre quería atravesar el océano para alcanzarla en estas tierras, doña Beatriz se apresuró a advertirle “padécese tanto por la mar que no me he atrevido enviarlo a llamar, y también no hay flota que no dé pestilencia, que en la flota que nosotros venimos se diezmó tanto la gente, que no quedó la cuarta parte [...]”. La “peste” también afectó a su esposo e hijos, quiénes casi mueren, y según informa, no quedaron con buena salud. Así que finalmente le dijo a su progenitor “si con todos estos trabajos que tengo dichos v.m se atreviere, venga en horabuena {...}.”⁸² Por su parte, en otra carta, el esposo de doña Beatriz, Melchor Valdelomar, explicó a su suegro que en aquella desdichada flota en la que viajó “no podía sino contar lástimas”, por lo que aunque estarían

⁸⁰ Comúnmente se hacía referencia como “peste” a cualquier enfermedad contagiosa, por lo que en algunos casos es difícil definir si se trataba de la “bubónica”.

⁸¹ “Beatriz de Carvallar a su padre Lorenzo Martínez de Carvallar, en Fuentes de León”, México, I0.111.1574, en Otte, *op. cit.*, p. 84.

⁸² *Ibíd.*, p. 85.

contentos de recibirlo en el caso de que quisiese llegar, había de considerar que “sólo resta el mucho trabajo y peligro que en el camino hay, que es el mayor que se puede imaginar, y dejando los peligros de la mar, las enfermedades de la tierra, que en la flota que venimos murió las dos partes de la gente que vino, y esto es ordinariamente [...]”⁸³

Como bien decía el temeroso don Melchor, toda enfermedad que hacía sus estragos en las poblaciones terrestres amplificaba las desgracias en la reducida comunidad viajera, considerando las condiciones básicas de supervivencia, y peor aún, estos males infecciosos eran transportados desde una tierra a otra, propagando el padecimiento y la muerte.



Ilustración 15. El barco de los locos.

El Bosco (1490-1500)

Finalmente, hubo otro mal que aquejó desde siempre a los que se embarcaron, que aunque no mata precisamente, mantiene medio muertos a los que agobia durante toda la travesía. Me refiero al mareo, el “mal del mar”, provocado por los interminables movimientos de balanceo del barco y que resulta en interminables malestares estomacales y, en los menos afortunados, vómitos infernales, incluso cuando el estómago se halla vacío. Para el fraile viajero José de Acosta, la verdadera causa de este mal estaba en los vientos:

[...] porque aunque es así que el movimiento del navío, y sus bayvenes, hacen mucho al caso para marearse, más o menos, y asimismo la infección y el mal olor de cosas de naves; pero la propia y radical causa es el ayre

⁸³ “Melchor Valdelomar a su suegro Lorenzo Martínez de Carvallar, en Fuentes de León”, México, I0.111.1574, en Otte, *op. cit.*, p. 86.

y vahos del mar. Lo qual extraña tanto al cuerpo y el estómago que no esta hecho a ello, que se altera y congoja terriblemente {...} Y que sea el ayre de la mar el principal movedor de aquella extraña indisposición y náusea, pruebase con muchas experiencias.⁸⁴

Tal era el padecimiento que incluso se decía que para curarlo lo único por hacer era “marcharse al campo y sentarse en la sombra de una vieja iglesia de ladrillos”.⁸⁵ Aquellos dominicos que acababan de salir del Guadalquivir rumbo a la Nueva España en 1544 y se habían sorprendido de la enormidad del mar, tras alzar la vela a viento sereno y perder de vista a su España querida, no tardaron en sufrir el embate del asco y el desmayo durante su larga travesía:

[...] En breve nos dio la mar a entender que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados como muertos, que no bastara el mundo a hacernos mudar de un lugar; solamente quedaron de pie el padre vicario y otros tres [de los cuarenta y siete dominicos]; pero tales estaban los tres que no podían hacer nada, sólo el padre vicario nos servía a todos y nos ponían bacines y almofías para vomitar que no se daba a manos ni se podía valer [...] no se puede imaginar hospital más sucio y de más gemidos que aquél: unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos, otros asándose al sol sobre cubierta, echados por los suelos, pisados y hollados y sucios que no hay palabras con que lo explicar [...] El mayor tormento que sentíamos era en rezar las horas y con todo eso las decíamos como podíamos, tarde y mal [...].⁸⁶

Para los que sufrían de este malestar, la tortura se perpetuaba a cada avance de las horas y los días. No se puede precisar hasta qué punto se tenía temor de caer en la fase de mareo, pues no se tienen las referencias literales, sino únicamente se puede suponer que se le temía como a cualquier otra enfermedad que causaba grandes padecimientos. Quizás el miedo viniera después, cuando una vez en la agonía del

⁸⁴ Joseph de Acosta, “Libro tercero, Capítulo IX. De algunos efectos maravillosos en partes de Indias”, *op. cit.*, p. 130.

⁸⁵ Juan Antonio Ortega y Medina, “De Andrenios y Robinsones”, discurso de recepción a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, Octubre 5 de 1976, tomo XXX, 1971-1976, pp.237,

⁸⁶ Tomás de la Torre, “II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2...”, Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, p. 263.

mareo y tras interminables sufrimientos, la gente se sentía muerta en vida y anhelaba el arribo al hogar y al cuidado de sus familiares y amigos:

[...] Nos metieron en una camarilla que tenía tres palmos de alto y cinco de cuadro, donde en entrando la fuerza del mar, hizo tanta violencia e nuestros estómagos y cabezas, que padres e hijos, viejos y mozos quedamos de color de difuntos y comenzamos a dar el alma (que eso es el almadiar [marearse]), y a decir *baac, baac*; y tras esto, *bor, bor, bor, bor*, y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquél día, y el precedente, y a las vueltas, unos fría y pegajosa flema, otros ardiente y amarga cólera, y algunos terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol ni luna; ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de como entramos, ni mudamos de lugar, hasta el tercer día [...] ⁸⁷

Mientras que el franciscano fray Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo, describía este padecimiento de desmayo del estómago al “dar arcadas y revesar del asco lo que has comido, y aun echarte por aquél suelo”, añadiendo qué no había que esperar que alguien de los que te miraran te ayudaran pues, “todos muy muertos de risa te dirán que no es nada, sino que te prueba la mar, estando tu para espirar y aun para desesperar”.⁸⁸

Se puede concluir que el miedo a padecer hambre, sed o enfermedad a bordo, era el miedo a padecer los síntomas del mal en el cuerpo, algunas veces la angustia del dolor físico que ya se vive en tierra, con la posibilidad de empeorar por las carencias y vaivenes propios del viaje: falta de médicos, medicina, alimento, agua, higiene, así como la incomodidad y hacinamiento, aunado a las cambiantes condiciones climáticas y los largos periodos de viaje.

⁸⁷ Eugenio de Salazar, en *Martínez, Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, p. 282.

⁸⁸ Antonio de Guevara, citado por Rafael Estrada, *El almirante don Antonio de Oquendo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943, p. 22,

Sirenas y otras quimeras marinas

Tengo la convicción de que no existes
y sin embargo te oigo cada noche
te invento a veces con mi vanidad
o mi desolación o mi modorra
del infinito mar viene su asombro
lo escucho como un salmo y pese a todo
tan convencido estoy de que no existes
que te aguardo en mi sueño para luego.

Mario Benedetti, *Sirena*, 1999

Mucho antes de atreverse a explorar ese Mar Océano, al igual que hoy en día muchos tratamos de imaginar cómo es la vida en otros planetas o los seres que podrían habitarlos —dotados de rasgos extraños y a la vez familiares—, los hombres también soñaron las formas de vida que moraban las aguas oceánicas. Debajo del gran espejo de agua se figuraba un mundo misterioso e inquietante, rebosante de especies desconocidas y posibles solo en el imaginario, accesible a los valientes o a los benditos. En los dos extremos del mar, a oriente y a occidente, Alejandro Magno de Macedonia en el siglo IV a. C y más tarde Brandán de Irlanda en el siglo VI fueron privilegiados en la leyenda y la mitología por atreverse a entrever sus secretos, mientras que para el resto de la humanidad permanecía como un mundo sellado, guardando a los vivos y expulsando a los muertos.⁸⁹

Durante esa Edad Media de maravillas y asombros, difícilmente se podía estudiar con detenimiento lo que en realidad era un habitante de las profundidades submarinas (principalmente por los límites tecnológicos más que ideológicos de la época), por lo que para explicar su existencia había que hacer mucho trabajo imaginativo, así como ejercitar la analogía entre lo posible y lo conocido. Así que cuando

⁸⁹ Corbin y Richard, *op. cit.*, 2005.

las travesías atlánticas comenzaron, la imaginación de los navegantes iba repleta de sirenas, peces y moluscos gigantes, y otras especies de “monstruos” que formaban una amplia miscelánea de seres fantásticos heredados en gran parte de la mitología antigua de las culturas mediterráneas y de los mares del norte. De las primeras por ejemplo, había surgido la idea de que a partir de las “Columnas de Hércules”, en el interminable abismo del anchuroso Mar Océano, donde las tinieblas cubrían con su manto el cielo, la niebla envolvía el mar y el día permanecía oscurecido por las nubes, un gran número de animales y fieras nadaban las lóbregas aguas. El poeta griego Píndaro (siglo VI a.C) creía que: “[...] después de las Columnas no es posible ir más adelante, el mar es inaccesible, aquí están las Górgonas con cabelleras de serpientes, los canes de Zeus que no ladran (cancerberos), los arimaspos que tienen un sólo ojo”.⁹⁰ Y mientras Estrabón aseguraba que los animales marinos eran mucho más grandes en el Atlántico que en el Mediterráneo, Plinio *el Viejo* hablaba de un pulpo de enorme cabeza y cuerpo encontrado en la ciudad fenicia de Carteya, así como de un tritón (mensajero de las profundidades) que tocaba las conchas y una sirena que se aparecía cerca del Cabo de San Vicente.⁹¹ Muchas de estas ideas sobrevivieron a lo largo de la Edad Media y en periodos posteriores con sus diversos tintes y matices, incluso algunos de estos seres, posiblemente ballenas u otros mamíferos marinos, llegaron a ser vistos desde las costas.

Son sin duda infinitas las razas de bestias marinas, que con cuerpos desmesurados como altas montañas azotan con sus pechos las olas más gigantescas y las extensiones de agua casi arrancadas de las profundidades (...) revolviendo con horribles remolinos las aguas, agitadas por la gran masa de los cuerpos, se dirigen a la playa ofreciendo a la vista un espectáculo terrorífico.⁹²

⁹⁰ Carlos Gonzalbes Cravioto, “Mitología del Estrecho de Gibraltar”, en *Jabega*, núm. 23, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, año 1978, p. 35.

⁹¹ Estrabón, “Libro III”, Geografía (*Geographika*, siglo VII a.C), Volumen II: *Libros III-IV* y Cayo Plinio Segundo, *Historia natural (Naturalis Historia)*, siglo I d.C), en Gonzalbes Cravioto, *op. cit.*, p. 35.

⁹² *Liber monstrorum de diversis generibus* (siglos VIII–IX), en Umberto Eco, *Historia de la fealdad*, Barcelona, Lumen, 2007, pp.111-112.

Tratados como los de San Agustín o San Isidoro (*Del hombre y los seres prodigiosos* y las *Etimologías* respectivamente) se alimentaron de los antiguos para crear otras quimeras. Después, al explorar los espacios marinos atlánticos y atravesarlos hasta alcanzar nuevas esferas, sirvieron de “guías” para comenzar a comprender a los “extraños” seres que se iban encontrando, tanto en el agua como en la tierra. Los primeros viajeros a lejanos mundos comenzaron a confrontar estos supuestos con la realidad experimentada. Willem van Ruysbroeck en su viaje al Asia en el siglo XIII, ya dudaba de las descripciones de monstruos que hizo Isidoro de Sevilla: “me informaré de su existencia [...] se me dice no haber visto nunca nada parecido y me asombró mucho tal respuesta”.⁹³ Sucesivamente, exploradores y viajeros fueron confrontando en su momento las nociones básicamente teóricas con la realidad circundante que tenían ante sus ojos.

Ilustración 16. Serpiente marina.
Olaus Magnus. *Historia de Gentibus
Septentrionalibus*, 1555.



Así continuarían cuando llegó el tiempo de cruzar los límites de lo conocido hacia el occidente y encontrarse ante tierras nunca vistas. Colón, quien ha sido muchas veces juzgado por su testarudez soñadora, tras alguno de sus viajes a las Indias aseguró en una carta escrita a su protector, Luis de Santángel “no haber visto monstruos ni oído hablar de seres tales como se ha hablado frecuentemente por conjetura y sin aportar pruebas materiales, de manera que la mayor parte de los que les escuchan piensan que se trata de relatos fabulosos”.⁹⁴ Tanto van Ruysbroeck como Colón padecían uno de los

⁹³ Mollat Du Jourdin, *Los exploradores del siglo XIII al XVI, Primeras miradas sobre nuevos mundos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, p.104.

⁹⁴ *Ibid.*, pp.106, 107.

síntomas más característicos de los primeros viajes de exploración: el asombro no tanto de lo que se encuentra, sino de aquello que no se encuentra y que sin embargo se esperaba hallar según ideas preestablecidas.

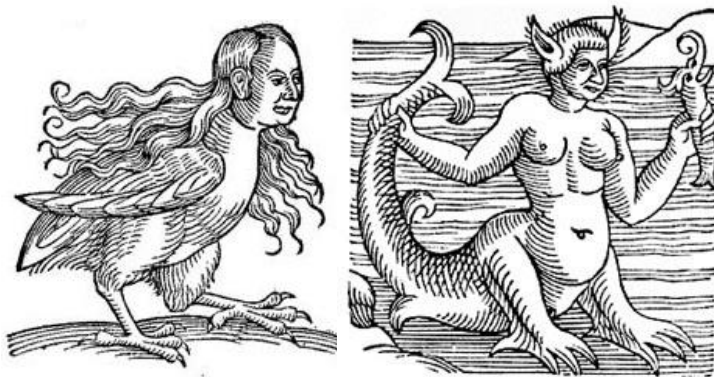
Por ello, cuando el mismo Almirante testificó haber visto a la altura de La Española, en el mar Caribe, “tres serenas que salieron bien alto de la mar”, le pareció que “no eran tan hermosas como las pintan, que en alguna manera tenían forma de hombre en la cara, [...] que otras veces vido algunas en Guinea en la costa Maneguera”.⁹⁵ Probablemente lo que vio fueron manatíes o vacas marinas, que al igual que los dugones (*Dugong dugon*) —mamíferos acuáticos de cabeza articulada, aletas que parecen brazos, y las hembras, pechos protuberantes—, los cuales habitan en las aguas someras de África occidental, se relacionaban con las sirenas, personajes femeninos que surgieron de la mitología griega siendo originalmente arpías, seres mitad pájaro, mitad mujer. Aquellas, encaramadas en una esquina rocosa, atraían con sus maravillosos cantos a los marinos, quienes hechizados llevaban sus barcos a naufragar entre las rocas, donde finalmente sus restos eran devorados.⁹⁶ Posteriormente, las sirenas siguieron asechando la imaginación de los marinos en forma de mujeres con cola de pez (hasta cierto punto de gran hermosura) que desde las profundidades emitían melodiosos y hechiceros cantos para seducir a los viajeros hacia su perdición (ver ilustraciones 17 y 18). Simbolizaban la femineidad exacerbada, la figura de la “amante” de doble naturaleza, los peligros del navegante y la misma muerte.⁹⁷ No obstante, la historia de un Ulises temeroso de ser embelesado por la balada de un grupo de bellezas marinas, está bastante alejada de la de un navegante de su tiempo como lo fue Colón, para quien estos seres no causaban más que curiosidad, considerando que era un hombre con gran experiencia en el viaje

⁹⁵ John H. Parry, *El descubrimiento del mar*, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1989, p. 268.

⁹⁶ En la mitología griega las sirenas solían encontrarse en los límites del mundo conocido, como advertencia de los peligros que pueden acechar a los que pretenden traspasar esta frontera, por lo mismo también se les relacionaba con el mundo de los muertos.

⁹⁷ Christiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Corbin y Richard, *op. cit.*, p.73.

y la exploración, instruido tanto en el claustro como en los asuntos al aire libre, además de ser un espíritu indagador de la realidad circundante.



Ilustraciones 17 y 18. Arpía y sirena del *Prodigiorum* de Conrad Lycosthenes, 1557.

Pero no todos los hombres tenían el mismo sentido común ni menos aún contaban con la misma experiencia de un navegante del océano como Colón o Pinzón. Durante los casi dos siglos que concentran los más importantes viajes marítimos occidentales (mediados del siglo XV a principios del XVII), seguían llegando noticias de la existencia de peces y monstruos marinos gigantes en aguas atlánticas, como lo confirmaría Pedro Mártir de Anglería en relación a algunas noticias de viajes a América.⁹⁸ Las sirenas también seguían apareciendo, primero en África y luego en América. Los que las vieron, que fueron muchos, se esforzaron reiteradas veces en describirlas fielmente, y a pesar de la dificultad, en identificarlas con lo que la tradición clásica decía de ellas. Así lo intentó el dominico fray João dos Santos, quién pasó gran parte de su vida en la India y la costa oriental africana a finales del siglo XVI. Sin embargo, para él, la sirena observada, perdió su homérica hermosura y su encantadora voz para asemejarse más a una turbadora bestia:

⁹⁸ Pedro Mártir de Anglería, *De orbe Novo*, estudio preliminar, traducción y notas de Stelio Cro, Córdoba, Alción Biblioteca, 2004.

A quince leguas de Sofala [actual Maputo, África] se encuentran las islas de las Boccicas [...] en cuyo mar hay mucho pez-mujer. Este pez guarda muchas semejanzas con los hombres y mujeres de la barriga hasta el cuello, donde tiene todos los rasgos y partes que tienen las mujeres y los hombres. La hembra da el pecho a sus hijos para criarlos, y lo tiene propiamente como el de una mujer. De la barriga para abajo tiene un rabo muy grueso y largo, con aletas como de tiburón. Tiene brazos pero no tiene manos ni dedos, sino unas aletas que empiezan en los codos hasta el final de los brazos. Tiene un disforme rostro aplanado, redondo y mucho mayor que el de un hombre, pero no se parece en nada al de un hombre porque tiene la boca muy grande, semejante a la de una raya, y los labios muy gruesos y salidos, como labios de lebre. Tiene la boca llena de dientes, como de perro [...] Le llaman “pez-mujer” y no “hombre” porque los rasgos del cuerpo mantienen más semejanzas con la mujer que con el hombre. Este pez ni habla ni canta, como algunos quieren pensar, solamente cuando lo matan dicen que gime como una persona [...] Y creo que estas deben ser las sirenas y los tritones de los que hablan los Antiguos [...].⁹⁹

Peces-mujer y peces-hombre podía haber en cualquier océano, sin embargo, al parecer eran frecuentes donde navegaban los portugueses en las costas africanas, incluso hasta en los ríos brasileños, y aunque las zonas son muy distantes entre sí, el ser sobrenatural no perdía sus connotaciones inquietantes. Porque si bien para algunos incrédulos sólo se trataba de curiosidades marinas, para otros existía la temible bestia, sobre todo entre la humilde marinería o el pasajero novato, en particular al encontrarse con una por primera vez. Había quienes se resistían a dejar atrás las viejas influencias de los bestiarios medievales, alimentando con su experiencia aquella tradición. Así hallamos a un visitador de la compañía de Jesús, quien en un viaje al Brasil y sus costas alrededor de 1580, describió ampliamente a estos seres siguiendo la tradición enciclopedista y siendo más explícito, detalló cómo estas mujeres-pez mataban de manera espantosa a los navegantes:

Se abrazan a la persona tan fuertemente, besándola y apretándola contra sí, que la dejan hecha pedazos pero entera, y cuando la sienten muerta dan algunos gemidos como de sentimiento, y soltándola huyen; y si se

⁹⁹ João dos Santos, *Ethiopia Oriental e Vária História de Cousas Notaveis do Oriente* (1622), Lisboa, Alfa, Biblioteca da Expansão Portuguesa, 1989, pp. 75-76.

llevan a alguno, le comen solamente los ojos, la nariz y la punta de los dedos de los pies y las manos, y los genitales, así es como generalmente los encuentran por las playas con estas cosas de menos.¹⁰⁰

El jesuita, como muchos otros de su tiempo, a pesar de experimentar el viaje y sus maravillas en carne propia, no pudo dejar atrás tan fácilmente la tradición cultural de siglos atrás, misma que, no obstante, le permitió asimilar los terrores de la realidad que dijo haber observado. Sin embargo, como refiere Umberto Eco, en aquel entonces el gusto por lo maravilloso legendario cedía poco a poco a la curiosidad por lo interesante científico, y las cámaras de maravillas y otras colecciones se fueron poblando de otro tipo de monstruos. Se exploraban lugares que para los medievales habían sido tierra de leyenda, y en esas empresas ya no tenían cabida los monstruos de los bestiarios.¹⁰¹ Aunque como vemos, estos continuaron habitando el imaginario adquiriendo nuevas formas.



Ilustración 19. Monstruos marinos. Ambroise Paré, 1573.

No es de extrañar por ello que siguieran apareciendo igualmente los tratados sobre monstruos, como el *Des monstres et prodiges* de Ambroise Paré (1573) donde se dibuja un pez-obispo (un pez con cara de patriarca, ver ilustración 19) o la *Physica curiosa*, una obra de mil seiscientas páginas con decenas y decenas de grabados, hecha por el jesuita Caspar Scott en 1662, en la que se describen las monstruosidades naturales conocidas en la época. En ellas aparecen los seres que los marineros o viajeros veían desde lejos (probablemente superponiendo el recuerdo de relatos sobre monstruos legendarios) y creían semejantes a las bestias descritas en aquellos compendios de modo que confundían

¹⁰⁰ Fernão Cardim, *Tratados da Terra e Gente do Brasil, São Paulo* [1580], Brasil, Universidade de São Paulo, 1980, p. 50.

¹⁰¹ Eco, *op.cit.*, p. 125.

una vaca marina con un ser sirenoide. Pero la postura que se adoptó ante estas criaturas ya no era de espanto ni de interpretación de su significado místico, sino de curiosidad científica, o al menos pre científica.¹⁰²

En un viaje ya muy posterior a la época que nos interesa, en 1693, el maestre Francisco Correia ya no temía a las sirenas. Había visto bastantes en sus largas horas de ruta y contemplación del mar, y su experiencia lo llevó a despreciar el susto de sus compañeros ante la súbita aparición de lo que se supone era una “mujer-pezu”. Correia cuenta que cuando vieron salir de las aguas a aquella mujer marina, la cual entró con ligereza hacia tierra, observó que “de la cintura para abajo estaba toda cubierta de escamas, y sus pies eran como de cabra. Con barbas por las piernas”. Momentos después se arrojó al mar con tal ímpetu, que sintieron a bordo el fuerte movimiento de las aguas. El maestre aseguró que “todos se asustaron”, menos él, pues ya había visto a estos seres en el cabo de Gué, en las costas africanas y “había perdido el miedo con otras tantas apariciones”.¹⁰³ Si habría de creérsele a Correia, él ya había visto suficientes sirenas (probablemente leones marinos o manatíes), a diferencia de sus compañeros de mar, lo que demuestra que todavía para finales del siglo XVII persistía tal superstición.¹⁰⁴ Sin embargo, es muy probable también que la narración de Correia siguiera la tradición de “adornar” con elementos literarios clásicos de aventuras las suyas propias.

¹⁰² *Ibíd.*, pp. 242-243.

¹⁰³ *Relação do sucesso que teve o patacho chamado N. Sra. Da Candelaria* [1693], en Soler, *op. cit.*, p. 82.

¹⁰⁴ Curiosamente la superstición tiende a regresar, pues recientemente en Israel (abril del 2010), decenas de testigos aseguraron haber visto una sirena con medio cuerpo de pez y medio de mujer en la localidad de Kiryat Yam, cerca de Haifa. Incluso el Ayuntamiento de la ciudad ofreció un millón de dólares a quien consiguiera aportar alguna prueba de su existencia.

El asalto de lobos de mar: piratas y corsarios

Quién posee el mar, posee el mundo entero

Sir Walter Raleigh (1522-1618)

La piratería es una práctica tan antigua como la navegación misma y sigue el mismo principio que el robo en tierra: apoderarse de bienes ajenos por medio de la fuerza, en algunos casos de una manera extremadamente violenta. Si bien el asalto marino tuvo sus últimas expresiones en tanto que “piratería de antiguo régimen” en los espacios coloniales de la América española, sus inicios se remontan a siglos atrás, desde el surgimiento del mundo antiguo, en especial en Europa y Asia.¹⁰⁵ No obstante, esta actividad se desarrolló prácticamente en todos los mares del mundo, desde el Mar del Norte, el Báltico y el Cantábrico, hasta el Atlántico, el Mediterráneo, el Mar Índico y el Mar de China. En las poblaciones costeras de Europa, la piratería había dejado hondos y dolorosos recuerdos con las incursiones vikingas (entre los siglos VIII y X), en las que se asaltaban embarcaciones solitarias, saqueaban, quemaban y se apoderaban de forma violenta de villas y hasta llegaban a establecer regímenes políticos y administrativos en algunos de los territorios conquistados. Los actuales territorios de Rusia, Holanda, Francia, Inglaterra, Irlanda, Sicilia, Italia y Palestina sufrieron este mal durante un largo periodo. Estos ataques, no obstante que se sucedían en un mundo acostumbrado a las guerras y las muertes violentas, al no tener respeto alguno por los recintos religiosos (monasterios e iglesias principalmente) los sufrió particularmente el mundo cristiano. De ello surgió una nueva plegaria que se escribiría en los libros

¹⁰⁵ Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas del Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004, p.11. Se podría decir que los actuales piratas del Cuerno de África, que asaltan en años recientes principalmente buques mercantes y cargueros que cruzan las aguas territoriales somalíes, recuerdan a aquellos piratas del Atlántico colonial.

religiosos: *A furiae normannorum liberanos Domine*¹⁰⁶ (“Libéranos, Señor, de la furia de los normandos”). Basta notar los términos en los que un monje irlandés se expresaba al respecto:

Aunque hubiera cien cabezas de hierro forjado sobre un cuello y cien lenguas afiladas, dispuestas, frías y temerarias en cada cabeza y cien voces locuaces, sonoras e incesantes en cada lengua, no podrían narrar o enumerar lo que han sufrido en común todos los irlandeses, hombres y mujeres, laicos y clérigos, viejos y jóvenes, nobles y vasallos, en penurias, heridas y opresión en sus casas a manos de esos valerosos, coléricos y absolutamente paganos pueblos.¹⁰⁷

Con el decaimiento de las expediciones vikingas, los asaltos marítimos aislados continuaron, aunque en menor medida. Si bien los vikingos conseguían con beneplácito botines por la fuerza, quemaban ciudades y torturaban el ánimo cristiano, alentados más por su natural espíritu de vagabundeo y belicosidad, en otros casos la piratería fue motivada por cierta restricción comercial o monopolio que ejercían algunas sociedades sobre otras. Por ejemplo, los conocidos vitalianos, un grupo de bandidos que ejerció la fuerza en los mares del norte aproximadamente dos siglos después del decaimiento vikingo, surgieron en el momento en que las ciudades y puertos del Báltico y de la parte oriental del Norte se unieron comercialmente en la cofradía o liga de Hansa para controlar el comercio de la zona. Con el tiempo, estos piratas se convirtieron en corsarios con permiso oficial o *patente de corso*¹⁰⁸ y traficaban armas, información y sobre todo alimentos cuando las ciudades se encontraban en guerra.¹⁰⁹

Los ámbitos de complejas redes comerciales y tráfico de mercancías y personas fueron siempre territorio propicio para el pillaje de los “lobos de mar”. Por ello cuando los portugueses emprendieron la carrera hacia el oriente, circunnavegando África (siglo XV), tuvieron que cuidarse del asecho de piratas

¹⁰⁶ Manuel Velasco, *Breve historia de los vikingos*, Madrid, Colección Breve Historia, Nowtilus, 2005, p. 18.

¹⁰⁷ *Loc. cit.*

¹⁰⁸ Documento entregado oficialmente por un monarca de una nación o regente de una ciudad otorgando permiso a su portador para atacar y asaltar barcos o poblaciones de enemigos, recuperando para dicha autoridad los bienes y riquezas que de ello obtuviera.

¹⁰⁹ Wolfram Zu Mondfeld, *Piratas*, Barcelona, Círculo de Lectores, 1978, p. 64.

berberiscos y franceses. La piratería berberisca u otomana se ejercía con gran empuje desde entonces, en especial contra el mundo cristiano, parte de una Guerra Santa entre el Islam y el cristianismo, sobre todo al sur de la península ibérica e Italia, aunque llegó a tocar el extremo norte y sur del Atlántico. Después, cuando la navegación, y por ende, el espacio comercial, se extendió hacia el oeste del Atlántico, también se dilató la piratería. Entonces los franceses se acercaban peligrosamente a las proximidades de las islas Canarias, las Azores y Madeira. Desde sus primeros viajes al occidente, las expediciones de Colón fueron asechadas por piratas francos. Durante su tercer viaje (1498-1500), una armada lo aguardaba en el Cabo San Vicente, Portugal, por lo que el Almirante tuvo que cambiar de rumbo para evitarla.¹¹⁰

En medio de la guerra que desde 1520 entablaba España con Francia, fueron nuevamente, y con razón, los franceses, encabezados por Jean Fleury (en realidad, Giovanni de Verrazano, de origen veneciano), quienes en 1522 realizaron cerca de las Azores el gran robo de un famoso tesoro: piedras preciosas, enormes perlas, plumas exóticas y huesos de lo que probablemente fue un mamut, que el capitán español Hernán Cortés enviaba desde Tenochtitlán al rey Carlos V como presente.¹¹¹ Esta hazaña alentó mucho al emperador francés François I y sus piratas continuaron asolando los barcos españoles, para después irrumpir con éxito en las islas y puertos de la Nueva España, sobre todo en las Antillas y el mar Caribe. Cuando Alvar Núñez Cabeza de Vaca quiso regresar a España en 1537 tras su larga e infortunada aventura en estas tierras, tuvo que enfrentar al temor de encontrarse con franceses al salir de La Habana, pues tenía noticias de que éstos recién habían capturado tres navíos españoles. Después, a casi un mes de la partida, finalmente su nave fue perseguida por una vela enemiga durante una larga

¹¹⁰ Martín Fernández de Navarrete, “Relaciones, cartas y documentos concernientes a los cuatro viajes que hizo el almirante don Cristóbal Colón para el descubrimiento de las Indias Occidentales”, en *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. I, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1954, p. 207.

¹¹¹ Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, 1999, p. 121.

noche, para después, a su vez, ser confundidos con franceses por una flota portuguesa, historia en que finalmente Cabeza de Vaca resultó “escapado de todo peligro”.¹¹²

Por supuesto que su presencia despertaba gran temor entre las tripulaciones y pasajeros de las naves castellanas. Generalmente los asaltos de estos bandoleros de mar eran violentos y generaban pérdidas irremediables, no sólo de bienes, sino de vidas. En ocasiones se tomaban rehenes y los tratos no eran precisamente “amables”. El rey Felipe II denunciaba las agresiones de aquellos piratas franceses como “robos, malos y daños” efectuados “con tanto atrevimiento, crueldad y desvergüenza que aun los Turcos usan de mas piedad y clemencia con los Christianos que toman”.¹¹³ Un testimonio turbador, aunque de finales del siglo XVIII, fue relatado por un filibustero francés, Raveneau de Lussan, quien presencié el episodio de suicidio de un soldado español capturado cerca de Cartagena, pese a que según Lussan, el prisionero fue “tratado con dulzura y humanidad”:

[...] tomó la resolución, como mostró en seguida de saltar a la mar. Subió cinco o seis veces por la borda sin poder llevar a cabo su deseo, aparentemente por una secreta resistencia que encontró en él mismo. Pero finalmente, después de varias tentativas, saltó. Que hubo despertado mi curiosidad, el encontrar que se había deshecho de un escapulario que portaba con él y que lo había colocado en la cureña de un cañón... La compasión nos obligó a realizar las maniobras para salvarlo, no solamente no tuvo la voluntad de ayudarse, sino que volteó su rostro y se hundió en el fondo.¹¹⁴

No hace falta mencionar aquí la clase de torturas a las que debieron estar expuestos muchos de aquellos cautivos, las cuales ayudaron a crear la mala fama de los piratas en general y franceses en

¹¹² Alvar Núñez Cabeza de Vaca, “Capítulo XXXVII. De lo que aconteció cuando me quise venir”, en “Naufragios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y Relación de la Jornada, que hizo a la Florida con el Adelantado Pánfilo de Narváez”, en González Barcia (comp.), *op. cit.*, p. 42.

¹¹³ Felipe II citado por Mickaël Augeron en “Violences théâtralisées, violences sacralisées: les marins huguenots face aux “Papistes” dans la seconde moitié du XVI^e siècle”, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, p. 285.

¹¹⁴ Raveneau de Lussan, citado por Patrick Villiers en “La violence filibustière, violence terrienne ou violence maritime?”, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, p. 259.

particular como aquella de “quemar dos pilotos para ver qual huyendo del fuego siera mejor marinero y cortar la pierna a otro con un hacha”.¹¹⁵

Pero ahora volvamos tiempo atrás, a la época que nos interesa. Es un hecho que los actos de los piratas franceses tenían mala fama. Más aun, se les acusaba de asesinar sistemáticamente a grupos de religiosos de la fe católica, pues la guerra que entonces mantenían España y Francia acentuaba la confrontación en materia religiosa entre hugonotes (protestantes) y “Papistas”. En 1570, el pirata Jacques de Sores, famoso por su fanatismo, violencia y “locura asesina” capturó una flota portuguesa que se dirigía a Brasil. Los treinta y nueve jesuitas a bordo fueron masacrados, aparentemente como castigo por su supuesto error en materia religiosa, mientras que “las imágenes, rosarios benditos, libros espirituales, santos y otras suertes de reliquias que ellos llevan para romper mejor la dureza de los corazones infieles y salvajes”, fueron arrojados al mar. Según el jesuita Louis Richeome, aquél “hereje” pirata llamó a los religiosos “enemigos de la verdad” y les gritó con furia “a la muerte, a la muerte, a los abismos todos los perros prontos, los frailes y jesuitas, que llevan la peste al Brasil”. Por el mismo tiempo, un grupo de malhechores comandados por Pierre Chuetot, apresó un navío español. Mientras que pasaron cuchillo al contra maestre y a otras personas, reservaron un tratamiento particular a dos frailes, quienes fueron colgados como si se tratara de simples criminales.¹¹⁶

Este tipo de afrentas eran particularmente sufridas y temidas por las agrupaciones e individuos dedicados a la actividad religiosa y su noticia era sin duda difundida con cierta rapidez. Es probable que fray Tomás de la Torre, voz de las miserias sufridas por aquellos dominicos, cuyo grupo iba encabezado por Bartolomé de las Casas, y que como se recordará viajaban desde Salamanca a Chiapas, tuviera conocimiento de violentos y terroríficos ataques ocurridos en alta mar por aquellos contrincantes de la fe.

¹¹⁵ Augeron, en Augeron y Tranchant, *op. cit.*, p. 302.

¹¹⁶ *Ibid.*, pp. 288, 302.

En su diario menciona el momento expectante del viaje en el que temió la aparición de naves enemigas en el horizonte y el sentimiento de vulnerabilidad que lo invadió:

Andaban cuando salimos de España las guerras muy encendidas entre España y Francia, y salimos con gran temor de franceses y aquel día en la tarde vieron los que pudieron alzar cabeza diez y seis velas; temieron no fuesen franceses, y toda aquella noche estuvo la armada con grande temor [...] y como oímos debajo de cubierta el ruido de sacar armas, turbámonos mucho y súbitamente sanamos y dijimos una letanía y aún alguno nos confesamos, otros hacían burla. Como supimos que no era nada, tornamos a nuestro mal acostumbrado y luego caímos como nos estábamos después de esto no hubo más ruido ninguno.[...] Íbamos con grande miedo de franceses y así de día nos metíamos en alta mar y de noche nos acercábamos a tierra con temor siempre de franceses porque un solo barco que viniera nos tomara, que ni llevábamos tiros, ni armas, ni defensa alguna; éramos casi todos frailes, los marineros eran pocos y de ellos muchachos y de ellos dolientes y hallamos que llevaban mal aderezo de todo; llevaban poca y ruin comida y no llevaban ni un clavo ni una soga [...] ¹¹⁷

Por otra parte, los motivos de la debilidad en la defensa de gran parte de los navíos; es decir, la falta de armamento para su protección, lo que facilitaba el pillaje en alta mar, tenía una explicación para Girolamo Benzoni, un viajero italiano que atravesó el Atlántico 1565, quien lo atribuía a “la avaricia de los armadores” españoles, los cuales, al colmar los navíos con cargamento y pasajeros, no llevaban el número de cañones necesarios para defenderse en el caso de ser atacados por un bajel enemigo. En estas condiciones acostumbraban partir tres o cuatro buques juntos, de los que el mejor sólo llevaba dos o tres cañones de hierro “medio carcomidos de herradumbre y con un cuñete de cualquier pólvora”. Por lo que si en su camino se topaban con “algún galeoncete francés bien artillado [...] lo atacaba sin temor alguno, porque sabían cual mal provistos iban”. ¹¹⁸

Dadas estas condiciones de vulnerabilidad, conocidas por muchos de los embarcados, era de esperarse que uno de sus mayores miedos fuera encontrarse con los lobos de mar en medio de la

¹¹⁷ Tomás de la Torre “II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2...”, en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, p. 248.

¹¹⁸ Girolamo Benzoni, *La historia del Mondo Nuevo* [1565], citado en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, pp. 131-132.

extensión marina y entre los parajes rocosos que ayudaban a ocultar a los ladrones. Decía Eugenio de Salazar en aquella carta dirigida a su amigo “como hombre que por mis pecados he navegado, quise contar a vuestra merced los trabajos de mi navegación, aunque (a Dios gracias) fueron sin ímpetu de mar ni corsarios”.¹¹⁹ El oidor se consideraba a sí mismo como un pecador, pues ¿por qué si no lo era, habría que pasar por todas las penurias por las que pasa un navegante? Sin embargo, en aquella ocasión se había librado de lo que para él era la peor prueba. En la misma carta, dejó entrever sus sentimientos con soltura: le temía al anuncio de cualquier vela en el horizonte, a la posibilidad de que fuera un navío hostil, temía por su propia vida y la de su familia que lo acompañaba:

[...] una mañana subió un marinero a la gavia a descubrir la mar y dijo: “una vela”, con que nos alteró mucho, porque aunque sea un barquillo, por la mar le temen los que no van de armada, sospechando que son corsarios. Luego dijo el marinero; “dos velas”; con que dobló nuestro miedo. Luego dijo: “tres velas”; con que hizo soltar más de tres tiros de olor, teniendo por cierto que eran ladrones. Yo, que llevaba allí todo el resto de mujer e hijos, considere vuestra merced qué sentiría.¹²⁰

Miedo. De Salazar nos hace cuenta también del pánico surgido entre los demás pasajeros. Las mujeres exclamaban atemorizadas, probablemente por la posibilidad de ser ultrajadas o asesinadas. Todos parecían temer también al robo de sus bienes materiales:

[...] comienzan las mujeres a levantar alaridos: “¿Quién nos metió aquí, amargas de nosotras? ¿Quién nos engañó para entrar en este mar? Los que llevaban dinero o joyas acudían a esconderlos por las cuadernas y ligazón y escondrijos de navío. Repartámonos todos con nuestras armas en los puestos más convenientes [...] con ánimo de defendernos porque los tres navíos se venían acercando a nosotros, que parece que traían nuestra derrota.¹²¹

¹¹⁹ Eugenio de Salazar en Martínez, *Pasajeros de Indias*, op. cit., p. 282.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 293.

¹²¹ *Loc. cit.*

Mas sus miedos aminoraron cuando descubrieron de cerca, que aquellas tres velas eran de la misma flota. El asecho a las embarcaciones españolas era cosa de todos los días y se acrecentaba conforme la corona española endurecía su monopolio. Por lo mismo, además de franceses, más tarde entraron en escena con protagonismo los ingleses —los “dragones” de la reina Elizabeth I— y los diestros holandeses, combatiendo ferozmente el privilegio español y logrando establecerse en territorios del Nuevo Mundo. Desde Cartagena, en 1590 escribió Diego de Saldaña a su mujer Águeda Martínez, que los motivos por los cuales no había podido ir a verla era que la flota estaba detenida en La Habana por el asecho de piratas ingleses: “que no ha causado poca flaqueza a los que estaban determinados a hacer este viaje, porque creo que de cien hombres que habían de ir, se quedan los setenta diciendo que no quieren en año de tanto riesgo aventurarse, y que, aunque se libren del inglés, su majestad ha de tomar el dinero para suplir parte de lo mucho que tiene a que acudir, y con esta confusión pasé algunos días y noches como hombre sin entendimiento y atajado.”¹²² Para comprender mejor lo que era vivir el momento de amenaza de una nave enemiga, citaré un fragmento de lo que atestiguó el comerciante italiano Francesco Carletti, cuando al viajar cerca de la isla de Santa Elena, a 1600 millas del cabo de Buena Esperanza, se encontraron con tres naves holandesas que les asecharon durante días:

[...] comenzaron de nuevo a ofendernos con la artillería, y mientras antes habían tirado siempre en la mira de derrumbarnos los árboles, las jarcias y las velas con balas encadenadas, y a la mitad de la nave para asustar y al mismo tiempo matar a los hombres, este día cambiando de intención, al ver que no nos podían pillar de otro modo, comenzaron a tirar bajo a ras del agua, aprovechando el tiempo en que la nave se levantaba agitada por la mar; estando la cual sin gobierno la hostigaba a su gusto, y ellos daban en ella según la intención que tenían de ponernos en la necesidad de entregarla [...].¹²³

¹²² “Diego de Saldaña a su mujer Águeda Martínez, en Villanueva de Alcardete”, Cartagena, 8.VII.1590, en Otte, *op. cit.*, p. 307.

¹²³ Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, estudio Preliminar Francisca Perujo, México, UNAM, 1983, p. 220.

Era un hecho que los hombres le temían a la naturaleza del mar y a sus grandezas, pero además a su propio desenvolvimiento dentro de este espacio, donde la aparente enormidad de peligroso entorno se convertía además en el escondite perfecto para cometer las más horribles y penosas faltas, siendo el robo, el secuestro, el esclavismo, la tortura y el asesinato, de las más despreciables; no obstante en un mundo donde colgar, torturar y cortar en pedazos a un hombre era normal, incluso para las autoridades que impartían la justicia. En definitiva, no era lugar para los cobardes.

[...] La mar es capa de pecadores y refugio de malhechores [...] La mar disimula con los viciosos, más no es amiga de tener consigo cobardes; porque en mal punto entra en ella el que es cobarde para pelear y temeroso para navegar.¹²⁴

En este infierno salado asechaba el diablo en forma de lobo de mar. Por ello, dos siglos después, en su poética doctrina *La portentosa vida de la muerte* (1792), fray Joaquín de Bolaños describió, a modo de metáfora, la lucha del hombre bienaventurado contra las tentaciones del demonio en su viaje al paraíso eterno, comparándolo con la hazaña de una navegación asechada por bandidos:

[...] pondrá los mayores esfuerzos para vencerle (así como el pirata pone los mayores conatos y desvelos para apresar a una nave, que cargada de riquezas surca los mares) y más si considera que se va acercando al puerto de la gloria, donde ya pierde la esperanza de hacerse dueño de aquel preciado tesoro: nave es el justo, cargada de ricos merecimientos [...] ha llegado ya a los grados de altura, que son la agonía de su dichosa Muerte, desde donde comienza a descubrir la tierra firme de la Bienaventuranza, poca distancia le resta para arribar a la playa de su eterna felicidad: el Corsario le ha venido siguiendo a los alcances hasta la orilla del morir.”¹²⁵

¹²⁴ Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en “Apéndice 1. De muchos trabajos que se dan en las galeras, 1539”, en Martínez, *Pasajeros de Indias...*, *op. cit.*, pp. 230 y 267.

¹²⁵ Joaquín de Bolaños citado en Cyntia Montero Recoder, “Encarando a la muerte”, en Trejo Rivera (coord.), *op. cit.*, p.217.

CAPÍTULO III

ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE: LA PÉRDIDA DE LA ESTABILIDAD

Malas condiciones de la embarcación o su gobierno

Si el mar es el símbolo del poder de Dios, la embarcación es la demostración de la capacidad del hombre.

Víctor Hugo (1802-1885)

Navegar con dificultades, independientemente de las causadas por el desenvolvimiento de la naturaleza, o como se decía coloquialmente tener una “mala navegación” debido a las pésimas condiciones de la embarcación (daños en la estructura o el velamen) o en su gobierno (manejo) por parte del piloto, o por la falta de habilidades de la tripulación, provocaban gran temor, sobre todo entre los pasajeros, ajenos en su mayoría al arte de navegar (difícil de por sí hasta para los expertos) y a las duras condiciones que imperan en el mar. Así, ante la mirada aturdida de los que se veían en una nave averiada o con un gobierno descuidado, el miedo a accidentarse fatalmente aumentaba.

La falta de cuidado con respecto al estado en el que debía encontrarse una embarcación —velas que se rasgaban al primer golpe de viento, timones que no respondían, mástiles que se quebraban—, aunque las volvía más vulnerables durante los viajes, era sin embargo, una situación normal, derivada de la corrupción, precipitación o negligencia en su fabricación o del cuidado posterior por parte de los propios dueños. Debido a las duras pruebas del viaje, una nave en malas condiciones era transporte seguro hacia la muerte. Muchas veces desde su salida del astillero, las cuadernas iban mal reforzadas o no eran de la madera más resistente o apropiada. En ocasiones, los pernos que unían las partes de un barco eran de una

aleación de metal mal fundida que los hacía poco durables. Si a ello se unía el hecho de que los navíos se dañaban con los años de navegar rasgando la acuosa y salada superficie marina, enfrentando las fuerzas del oleaje, las corrientes, los vientos, las tormentas y el voraz apetito del molusco conocido como *broma*,¹ muchos se hallaban continuamente al borde de desaparecer.

A su regreso, algunos de los valerosos hombres de la cansada expedición de Magalhães prefirieron la incertidumbre de una instalación lejana, así como las perspectivas de cárcel en una plaza dominada por los portugueses, en vez de arriesgarse en una navegación comprometida por los gusanos que roen el barco y las olas que dislocaban el casco. En el origen de su sedición se hallaba el miedo.² El mismo Gonzalo Fernández de Oviedo sabía lo que significaba el temor al encontrarse bajo estas circunstancias cuando decía: “pero dejemos las velas, que no son más de culpar que la madera de los árboles en este caso, pues de ellas se hacen los navíos e másteles y entenas de ellos; [...] E ya yo me vi en la mar en tal término, que pudiera con más experiencia propria temer y entender los peligros de ella, que Plinio informado por sus libros o por marineros de su tiempo, porque de verlo a oírlo, hay mucha desproporción e diferencia”. Se refería a una ocasión en que realizaba un viaje desde el Puerto de Santa Marta de la Antigua del Darién, Golfo de Urubá, hacia La Española en 1523. Su embarcación, una carabela de su propiedad “estaba tan comida de la broma”, que se hallaba inundada en medio de un mar ventoso y cubierto por olas, mientras la tripulación, incluyendo a Oviedo, trataban de tapar los agujeros con sus camisas.³

Por otro lado, perder piezas de la estructura de la embarcación como mástiles o el timón era gravísimo, pues prácticamente con ambos se gobernaba y significaba no tener control alguno sobre el rumbo de la nave. Ello solía ocurrir en circunstancias extremas de navegación, donde las tormentas, así

¹ La “broma” o *Teredo navalis*, es un conjunto de moluscos bivalvos *Teredinidae* que se alimentan de madera.

² Jean Favier, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magalhães*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 261.

³ Gonzalo Fernández de Oviedo, “Proemio (1)”, en *Historia General y Natural de las Indias V*, estudio preliminar de Juan Perez de Tudela Bueso, Tomo CXXI, libro L, Madrid, Biblioteca de aurotes españoles, 1992, p.306.

como fuertes y contrarios vientos arremetían contra las velas, provocando el rompimiento del mástil (lo cual muchas veces se debía a su mala fabricación), o incluso obligando a cortarlo deliberadamente para evitar que partiera la nave en dos o la volteara. En el caso del timón, en condiciones muy fuertes de oleaje y corrientes, podía forzarse hasta tal punto que se soltaban los herrajes que lo unían.

Cual nave rompe la trabada amura, y cual abalanzándose quebranta del voluble timón tres ferros corvos, por no tener para perderse estorbos.⁴

Le sucedía hasta a los “mejores”, como fue el caso de la expedición de Colón en 1492, que a tan sólo tres días de su partida desde el puerto de Palos, tuvo que hacer una parada de emergencia en las Canarias debido a que se rompió el timón de la nave *Pinta*, el cual había tratado de arreglar Pinzón atando cuerdas. Colón, no dudó en culpar del mal estado del timón al propietario de la nave, Cristóbal Quintero, al que llamó saboteador. Más tarde, al continuar el viaje, la tripulación se quejó de navegar en “navíos que tenían tantos defectos, que no podrían al salvar hombres que estaban tan dentro del Mar.”⁵ Una avería semejante la sufrió el galeón portugués *Grande Sao Joao* (*Grande San Juan*) en su viaje desde Portugal hacia África en 1552, el cual después de tres días de trabajos en un mar “grueso”, perdió además del mástil y las velas, tres herrajes “machos” del timón, lo que provocó su naufragio cerca del cabo de Buena Esperanza. En su narración sobre el suceso (el cual protagoniza el hidalgo y militar Manoel de Sousa Sepúlveda y su familia), basada en un anónimo que escuchó la voz del testigo sobreviviente (un tal Álvaro Fernández), Bernardo Gomes de Brito cuenta cómo el maestre Cristóbal Fernandes da Cunha, al enterarse por parte del carpintero del peligro que corrían por la avería del timón

⁴ Lope de Vega, “Canto II. Desaparecida la Codicia, pide Francisco Draque a la reina navíos y gente para robar a Panamá. Elígele por general de la mar; y a Juan Achines, de la tierra. Cuéntase la jornada que su hijo Ricardo intentó a la mar del Sur por el estrecho de Magalhães”, en *La Dragontea*, España, Museo Naval, Ministerio de Marina Español, 1935, p. 361.

⁵ Andrés González Barcia, “La Historia de Fernando Colón en la qual se da particular, y verdadera de la vida y hechos de D. Christoval Colón su padre, y del descubrimiento de las Indias Occidentales, llamadas Nuevo Mundo, que pertenece al Serenísimo Rei de España”, en *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I, Madrid, 1859, pp. 15-17.

“en lo que está toda la perdición o salvación de una nao”, pidió “como buen oficial y buen hombre” que ocultara el hecho para no propagar el pánico. Por lo que no se le informó ni al capitán, ni a ninguna otra persona “para no causar terror y miedo a la gente.”⁶ De Brito señala que aquellos que entienden bien el mar “podrían comprender cómo quedaría Manuel de Sousa con su mujer, y aquella gente, cuando se viesen en una nao en el Cabo de Buena Esperanza, sin timón, sin mástil y sin velas, ni de qué poder hacerlas”, y peor aún obligados a cortar el mástil de proa, lo que provocó que la nave se abriera en dos.⁷ Semejante peligro vivieron también los pasajeros y tripulantes de la *Santa María da Barca*, cuando antes de su final “ocupados en desembarazar la mesana de popa, fueron a ver el trinquete, y no hallaron sitio por donde pudiesen romperlo, y se fueron a la proa para desembarazar el mesana, y no hallaron que cortar, que todo se lo había llevado consigo, y se rompió por el castillo de abajo, llevándose justamente bauprés y anclas, sin romper pie de castillo, ni el posteleo ni boca; cosa que nos dio temor mucho más grande que lo que habíamos visto”.⁸ En este caso, la fuerza de los vientos y los golpes de lluvia habían ya hecho estragos con el velamen, impidiendo a la tripulación romper el palo de trinquete (mástil) y librar al barco de la inestabilidad.



Ilustración 20. Representación donde se puede ver el mástil roto durante una tormenta. Grabado siglo XV. Biblioteca Lazzerini-Prato.

⁶ Bernardo Gomes de Brito, “Relación de la notable pérdida del Galeón Grande San Juan en de Natal”, en *Historia Trágico-Marítima*, México, ESPASA-CALPE, 1948, p. 20. Este sumario de trece historias sobre infortunios marítimos de navegantes portugueses durante sus exploraciones en torno al África en los siglos XVI y XVII, fue editado y publicado por primera vez en dos volúmenes entre 1735 y 1736. Se trata de historias escritas originalmente por los propios sobrevivientes o testigos y seguramente la mayor parte de las narraciones fueron publicadas por separado al poco de los acontecimientos y circulado por el territorio lusitano. aunque se conjetura que Gomes de Brito realizó algunos arreglos.

⁷ *Ibid.*, p. 22.

⁸ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Santa María da Barca en bajos cerca de la Isla Santa María”, *op. cit.*, p. 179.

Ya se refirió cómo incluso en las expediciones que supuestamente debían ser mejor planeadas y provistas de buenas naves, tripulación y avituallamiento en general, se sucedían situaciones graves de descuido o error humano (intencional o no), desde el inicio del viaje, incluso antes. Efectivamente, algunos de estos problemas venían de “fábrica” y ocurrían hasta en casos de intereses particulares como los de la Corona española, no solamente para sus expediciones, sino durante sus importantes guerras.

Estudios de arqueología marítima revelan que en el caso de *La Trinidad Valencera*, nave perteneciente a la Armada Española (la irónicamente llamada “Invencible”), que naufragó en 1588 en la Bahía Kinnigoe, al norte de Irlanda, en un intento de España por invadir Inglaterra, uno de los motivos que causaron su pérdida se relaciona con una deficiente inversión económica en su construcción.⁹ *La Trinidad* era tan frágil de nacimiento que no resistió el embate de la tempestad. Como contraparte se puede mencionar otra de las naves de la misma Armada, el *San Martín*, a cargo del duque de Medina Sidonia, que a pesar de haber sido uno de los barcos más atacados por los cañones enemigos durante las batallas entre las fuerzas españolas de Felipe II y de Elizabeth I de Inglaterra, además de sufrir la misma tormenta que llevó a *La Trinidad* a perderse, soportó hasta su regreso a España, probablemente por haber sido un barco más fuerte y mejor construido.¹⁰ Debido a casos como éste, el arqueólogo norteamericano Larry Murphy propuso la hipótesis del “último viaje”, que sostiene la idea general de que en periodos de más demanda de uso y ahorro económico en la producción de barcos (tiempos de guerra o expansión), mayores eran las reparaciones para tratar de ampliarles la vida, en vez de procurar retirarlos a tiempo para evitar las catástrofes.¹¹

Sin embargo, hay que reconocer que mucho de ese error humano que llevaba a los barcos a perderse no venía precisamente de fábrica o del mal estado de la nave, sino que era provocado por las habilidades,

⁹ Richard A. Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge University Press, 2000, pp. 2-6.

¹⁰ Winston Graham, *The Spanish Armadas*, London, St. Jame's Place, Collins, 1972, p. 152.

¹¹ Larry Murphy en Martin Gibbs, "Cultural Site Formation Processes in Maritime Archaeology: Disaster Response, Salvage and Muckelroy 30 Years on", en *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 35, núm. 1, 2006, p.10.

o mejor dicho, inhabilidades, de algunos pilotos, a quienes la mayor parte de los autores de los libros de náutica del siglo XVI se refieren en general como “toscos”, “rudos” o “faltos de entendimiento.”¹² Cristóbal Colón perdió su carabela *Santa María* durante su primer viaje por descuido del piloto, quién le dejó el gobierno del timón a un grumete que llevó la nave a estrellarse en unos bajos cerca de La Española (con sus restos, el Almirante decidió construir el fuerte de Navidad). Ser testigos de este peligro causaba una gran desconfianza. El pasajero Manoel Rangel, durante la catástrofe sucedida a la nao *Conceição* en 1559, presencié el momento en que el piloto de la nao, de quién decían “que no se fiaba de su punto ni del de su sol, y traía dos puntos, el de su sol y otro en la fantasía”; es decir, llevaba siempre mal los cálculos, conducía el navío en un rumbo equivocado hacia unos bajos. Alarmado, el guardián Alfonso Pieres quién “carteaba siempre el sol”, se dirigió a su camarote para hacer sus propios cálculos con compás y mapa. Apenas notó aquel error, subió al combés de la nao y exclamó “Válganos Nuestra Señora, que esta noche corremos gran riesgo, porque vamos a dar sobre unos bajos”. Al esperar sin éxito que el piloto cambiara de parecer y de rumbo, le dijo “piloto, mirad lo que hacéis, que esta noche me hago con unos bajos”, a lo que éste respondió “id a mandar a los grumetes al combés, que yo sé lo que hago con esto”.¹³ Entonces, “el llanto y el griterío que hacía la gente daba tanto miedo”, que realmente pareció el fin, y aquella situación empeoró cuando el marinero que iba al timón anunció que éste se había roto, de manera que “no había allí marinero, ni quien fuese a amainar, ni entendimiento para ello, y así andaban todos fuera de juicio, y amainaron muy mal la vela grande, y no pudieron amainar el trinquete y la cebadera [...]”.¹⁴ Como dijera el verso del poeta español Tirso de Molina:

Mas piloto que esté ciego
¿Cómo podrá gobernar la nave

¹² Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los Hombres del Océano, Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992, p.48.

¹³ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Concepción en Pedro de los Baños. Francisco Nobre”, *op. cit.*, p. 139.

¹⁴ *Loc cit.*

que en tanto mar escollos y sirtes teme?
Ni ¿cómo regirá el leme
donde entre dos elementos
Gobiernan treinta y dos vientos
Reinos de aguas inconstantes?
Pensamientos navegantes
Huid peligros y encantos
Que en reino en que mandan tantos
Poco dura el gusto e popa.¹⁵

La torpeza o mal juicio de los pilotos los llevaba incluso a chocar con las naves de la misma flota, como aconteció al viajero italiano Francesco Carletti cerca de las Antillas, poco antes de llegar a Tierra Firme, tras partir de la isla de Santiago, en compañía de otra nave cargada de esclavos negros en 1594. Carletti narra cómo ante el peligro de perder la nave a causa de que otra mayor que venía en su compañía chocara con la suya rompiendo por el costado las “obras muertas”, la vela y la levadera, el miedo provocado por este terrible accidente incluso le quitó la fiebre que llevaba:

[...], me quedé entonces libre [de fiebre] creo que sucediera por la gran alteración y miedo de un tal acontecimiento, el cual fue verdaderamente extraño, porque teniendo nuestra navecilla carga ligera, cedió de tal modo a la fuerza de la otra nave que chocó con ello, que pareció que estuviera por ladearse, pero ese ceder fue provechoso para nuestra navecilla, porque de lo contrario aquella la habría hundido y destrozado toda.¹⁶

No obstante, más allá de “la falta de seso” o la terquedad de un piloto, hay que decir que también en muchos casos se encontraba la falta de experiencia, como bien dijo el oidor de Santo Domingo Eugenio de Salazar: “si el piloto es poco cursado en la carrera, que no sabe cuándo se ha de dar resguardo a la

¹⁵ Fragmento de “Cigarrales de Toledo” de Tirso de Molina citado en Luis Vázquez Fernández, “Impacto del Nuevo Mundo en la Obra de Tirso de Molina”, en Ysla Campbell (coord.), *Relaciones Literarias entre España y América en los siglos XVI y XVII*, Colección Conmemorativa I, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992, p.99.

¹⁶ Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, estudio preliminar Francisca Perujo, México, UNAM, 1983, pp. 23, 23.

tierra, y enmararse para huir de las bajas, las restringas y otros peligros, pensaréis que vas por mar alta, y en un tris os hallaréis en seco, y luego mojados, y luego os hallarán ahogados.”¹⁷

Otro peligro común que generaba preocupación entre la tripulación consistía en la sobrecarga del navío, lo cual además de no permitirle avanzar con velocidad, provocaba que entrara constantemente el agua, y el temor a hundirse asechaba a cada momento. En 1534 viajaba un navío que desde España se dirigía a La Española, con cuarenta y nueve personas y sobrecarga de bastimentos, agua y lastre. Gran cantidad de agua entraba por la borda, ante el esfuerzo infructuoso de la tripulación y pasajeros por mantenerla fuera. Peor aún, pronto se encontraron en los dominios de la noche, la cual pasaron con “mucho espanto e temor” de hundirse entre unos bajos.¹⁸ Lo inverso lo vivieron el tan citado fray Tomás de la Torre, Bartolomé de las Casas y dominicos que le acompañaban, quienes viajaban en un navío que se encontraba mal lastrado (por falta de peso), por lo cual le parecía a de la Torre que el barco se “trastornaba.” El peligro en el que se encontraron todos los viajeros por este grave descuido del capitán y dueño de la embarcación fue tal que incluso cuando los pilotos de otros navíos visitaron su barco, se asombraron de que no hubiera zozobrado, pues cuenta el fraile que cuando llegaron a tierra “todos nos daban el parabién de las vidas”. El hombre de Dios expresó que “nos puso en tanto peligro y causo tantos trabajos que ni yo los sabré decir ni los entenderán los que saben las cosas de la mar”, además de que “traíamos cogido tanto miedo a aquel navío que pensábamos ser homicidas de nosotros mismos si allí nos metíamos; y así rogamos al padre vicario que diese otra orden a nuestro viaje”. Incluso, durante el mismo viaje, en algún momento en que se hallaban desembarcados en una isla reusándose a abordar nuevamente, los marineros “echaron por lastre de su nao seis bancos de piedras y echaron fuera algunas cajas y cosas de mercadería y requirieron al vicario que no sacase de allí a ningún fraile; si no, que

¹⁷ Eugenio de Salazar, en José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 289.

¹⁸ Fernández de Oviedo, “Capítulo XX. De un naufragio e naufragios que se siguieron a Cristóbal de Sanabria, vecino de Sevilla que agora lo es de esta cibdad de Sancto Domingo de la isla Española, e a otros que con èl se hallaron: e porque es largo se contiene en catorce párrafos (X)”, *op. cit.*, p.364.

pagaría el flete de vacío porque el navío estaba bastantemente para navegar [...] y el capitán general no sabía donde declinar porque le afligía el piloto de nuestra nao y de otra parte veía la razón que teníamos y el peligro en que nosotros habíamos estado [...].”¹⁹ En pocas palabras, los frailes acabaron por hacer de lastre por gusto de unos marineros brutos.

Los desastres navales ocasionados por la pésima condición o preparación de las naves, así como por una “mala navegación” o gobierno siguen ocurriendo hasta el día de hoy. Desde aquel entonces se tenía amplio conocimiento de esto, por lo que se evitaba viajar en naves “podridas” o conducidas por un piloto de mala reputación. En 1572, Juana Bautista escribió preocupada desde México a su hermana Mariana de Santillán, residente en Sevilla. Temió que ésta, que al parecer arribaría en la flota de ese año, de la cual se habían perdido varios navíos, no hubiera logrado sobrevivir, por lo que le escribió “Por amor de Dios, hermana, le ruego que, si Dios fue servido que se quedasen en España, de lo cual yo me holgaría que no que les hubiera acontecido algo por la mar, porque se han perdido muchos navíos y se ahogó en ellos mucha gente”, y todavía con la esperanza de que se hallara a salvo en España, le advirtió que de viajar, “miren en que navíos vienen, que no sean podridos, porque no les acontezca alguna desventura”.²⁰ De hecho, viajar en un navío que había naufragado con anterioridad (y que estuviera en servicio tras su reparación), o bien que en él se hubiera suscitado alguna tragedia de alguna especie, se consideraba un mal augurio, pues se creía que la embarcación estaba maldita. Por ello, fray Antonio de Guevara aconsejaba “elegir para su navegación galera afamada y fortunada, en la cual no haya acontecido alguna notable desdicha”, pues era una imprudencia insana “osarse nadie arrojar y aventurar su vida a do sabe que allí perdió otro su vida y la honra.”²¹

¹⁹ Fray Tomás de la Torre “II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2. De la estada en Sevilla hasta que se embarcaron a San Lúcar”, en Martínez, *op. cit.*, pp. 250-253.

²⁰ “Juana Bautista a su hermana Mariana de Santillán, en Sevilla”, México, I8.III.1572, en Enrique Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 66.

²¹ Fray Antonio de Guevara, “Capítulo X. De las cosas que el mareante se ha de proveer para entrar en la galera”, en “Apéndice 1, De muchos trabajos que se dan en las galeras, 1539”, en Martínez, *op. cit.*, p.232.

Demonios, apariciones y otras señales de mal agüero

El infierno está vacío y todos los demonios
están aquí

William Shakespeare, *La Tempestad*, 1611

Porque se pensaba oculto, porque se creía impenetrable, el Mar Océano acabaría por ser percibido como un reino del mal, donde el mismísimo Leviatán, la bestia, se hacía acompañar de demonios, serpientes gigantes como los dragones y otros prodigios del infierno. Durante la Edad Media, de vez en cuando estos emisarios emergían del mundo exterior para presentarse ante los hombres. El franciscano inglés Bartholomeo Anglicus, en su libro XVIII de su *De proprietatibus rerum* (siglo XIV), aseguraba que cuando los barcos navegaban con grandes vientos, surgían del fondo del mar grandes dragones que chocaban contra las naves.²² Claro está, afirmaciones como estas eran producto del pensamiento cristiano medieval y de su lucha por la salvación en un mundo pecador, donde el mar representó sin dificultad el espacio maligno y peligroso en el cual los espíritus devotos sólo podían vencer con ayuda del poder divino. Posteriormente, en los tiempos de auge de los viajes trasatlánticos, en la Carrera de indias, y ante la dura realidad cotidiana del navegante, atravesar la enigmática oscuridad del Mar Océano se consolidó como sinónimo de prueba para la humanidad.

En cada momento del viaje se presentaba la oportunidad de probar la fe en la misericordia divina. Un resplandor brillante, una llama parecida a un fuego azulado, aparecía entre las puntas de los mástiles o el aparejo. Esta especie de “fuego fatuo” era conocido desde antiguo por los hombres de mar (en el Mediterráneo se relacionaba con el fuego de Helena). Los hispanos lo llamaban “fuego de San Telmo”

²² Robert Steele, *Mediaeval Lore from Bartholomew Anglicus*, London, Series The King's Classics, Alexander Moring, 1893/1905, p.99.

(relacionado con Erasmo de Formia, patrón de los marineros),²³ en la creencia de que se trataba de un espíritu, entre lo divino y lo siniestro, que anunciaba la salvación o la desgracia. Pigafetta aseguraba que durante su viaje alrededor del mundo apareció “en más de una ocasión el cuerpo Santo, esto es, Santo Elmo, como otra luz entre las nuestras, sobre la noche oscurísima, y de tal esplendor cual antorcha ardiendo en la punta de la gavia [...] Cuando esa bendita luz determinaba irse, permanecíamos medio cuarto de hora todos ciegos, implorando misericordia y creyéndonos muertos ya [...]”.²⁴ En el segundo viaje del almirante Cristóbal Colón en 1493, sucedió algo similar. Durante una turbonada que los sorprendió por la noche, la bruma los cubrió de forma que un barco no podía divisar las luces de otro. Entonces, las fantasmales descargas eléctricas de San Telmo aparecieron “con siete velas encendidas, encima de la gavia, con mucha lluvia y grandes truenos”²⁵ y el viento comenzó a amainar y el sol salió sobre un mar “tan liso como mármol pulido”.²⁶ En ambos casos, sin embargo, la aparición milagrosa trajo consigo la esperanza de salir de la repentina oscuridad en la que se encontraban.

A veces, dependiendo de la forma en que aparecía, la llama misteriosa podía ser tomada como signo de “mal agüero”, lo que causaba un gran temor, pues si la señal del “santo” era clara, podía anunciar la posibilidad de un naufragio. En su relato sobre los sucesos ocurridos a la nave de comercio portuguesa, la *Santa María da Barca*, durante su viaje al África en 1559, Bernardo Gomes de Brito, basado en el testimonio de un pasajero anónimo, explicó cómo los marinos creían en esta venerable aparición, aunque a diferencia de los españoles, para ellos se trataba del bienaventurado San Pedro Gonçalves, al que los hombres de mar portugueses tenían gran devoción como su “abogado de las tormentas del mar”. Creían

²³ Una leyenda cuenta que en una noche de gran tormenta, San Telmo y sus discípulos se dirigían a visitar a un obispo que se hallaba gravemente enfermo. La oscuridad de la noche torrencial era tal que les impedía seguir adelante. San Telmo encendió una vela, que pese a la lluvia y el viento, no pudo ser apagada y los peregrinos lograron llegar a su destino.

²⁴ Antonio Pigafetta, citado en Gonzalo de Zaragoza, *Rumbo a las Indias*, México, Biblioteca Básica de Historia, Vida Cotidiana, REI, 1992, p. 84.

²⁵ Fernando Colón, *Historia del almirante Don Cristóbal Colón*, Primer volumen, capítulo XLV, Madrid, 1802, p.201 (obra digitalizada en www.cervantesvirtual.com).

²⁶ Diario de Colón en Samuel Eliot Morison, *El Almirante de la Mar Océano. Vida de Cristóbal Colón*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p.538.

con todo su corazón que aquellas exhalaciones que aparecían en los tiempos fortuitos y tormentosos sobre los mástiles o en otras partes de las naos eran el santo que “venía a visitarlos y a consolarlos”. Por lo que cuando se llegaba a ver acudían todos “al combés para saludarlo con grandes gritos y alaridos.” Aseguraban que cuando aparecía en las partes altas “y son dos, tres, o más” llamas, era señal de bonanza, pero si aparecía una sola, y en las partes bajas, anunciaba naufragio.²⁷ En la *Tempestad* del dramaturgo inglés William Shakespeare (1611) se describe esta aparición, en una forma que engalana la leyenda, a través de la encarnación de Ariel en la mismísima llama:

He abordado la nave del rey [dice Ariel], y ora sobre proa, ora en los costados, ora en cubierta, ora en las cámaras, por doquier he encendido el asombro. Tan pronto me dividía, y ardía entonces por aquí y por allá, y llameaba separadamente en el palo mayor, en el bauprés y en las vergas, como me reunía de nuevo juntando todas mis llamas [...].²⁸

Evidentemente esta luz misteriosa está estrechamente relacionada con la aproximación de una tormenta. Hoy se sabe a ciencia cierta que se trata de energía acumulada por un ambiente de extrema humedad, común durante las tormentas eléctricas. Sin embargo, en aquel entonces, el esplendor brillante color violeta, a veces blanco-azulado, que en algunas ocasiones tiene aspecto de fuego, y que aparecía coronando los mástiles, se explicaba conforme a la mentalidad de la época, en general más cercana a la religiosidad y la superstición que a la ciencia.

La tradición en la creencia de la aparición de San Telmo continuó penetrando las ondas raíces de la cultura marinera hasta el siglo XIX. La literatura de ese siglo sobre la aventura marítima está impregnada de ella. Herman Melville en *Moby Dick* (1851) describe la aparición, en medio de la tempestad, de la llama del santo en lo alto del palo mayor del navío *Pequod*: “los brazos de las vergas estaban rodeados de

²⁷ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Santa María da Barca...”, *op. cit.*, p. 171.

²⁸ William Shakespeare, “Acto I, Escena II” de “La Tempestad”, en *Obras Completas*, Luis Astrana Marin (comp.), Primera versión del inglés, Madrid, AGUILAR, 1966.

un fuego lívido, y las triples agujas de los pararrayos lucían con tres lenguas de fuego. Los mástiles enteros parecían arder”. Se trataba de una advertencia para no seguir adelante en la misión de venganza del capitán Ahab. El segundo oficial, Stubb, exclama con gran temor “¡fuego de San Telmo, ten piedad de nosotros!”.²⁹ La literatura no hace más que reflejar lo cotidiano de la vida marinera en aventuras inverosímiles, como aquella de Jules Verne en *Viaje al centro de la tierra* (1864), donde incluso en la inmensidad de un mar subterráneo y brumoso, las llamas aparecen ante la angustiada espera del arribo de una tempestad:

Silencio general. El viento calla. La naturaleza no respira. Parece muerta. A lo largo del mástil empiezan a centellear débilmente los fuegos de San Telmo; la vela cae en pesados pliegues. La almadía está inmóvil en medio de una mar gruesa aunque sin oleaje.³⁰

Dejando aparte la literatura fantástica (por cierto, plagada de realidades), en el mundo existente la aparición de la flama santa traía consigo además otros signos que advertían los peligros por venir. Hoy en día se sabe que esta descarga eléctrica puede ir acompañada de un sonido audible en medio de la tormenta. Probablemente a ello es a lo que se refirió (sin saberlo) Gonzalo Fernández de Oviedo —el cronista que sí navegó, como él mismo decía— en su “Libro último de los infortunios y naufragios”, cuando mencionó haber escuchado en muchas ocasiones “a hombres de la mar e a otras personas de crédito que han navegado e hallándose en naufragios e grandes tormentas, que han oído voces como humanas hablar en el aire, en los tiempos que más peligro tenían, e han visto cosas espantables e demonios [...]”.³¹ En este sentido, ¿qué habrá querido decir entonces Álvaro Núñez Cabeza de Vaca cuando durante una tormenta en el puerto de la Trinidad en 1527, donde parte de su flota quedó desamparada en mar y desaparecieron muchos navíos, dijo haber escuchado “toda la noche,

²⁹ Herman Melville, “Capítulo XVI”, en *Moby Dick*, España, Alianza Editorial, 2008.

³⁰ Julio Verne, “XXXV”, en *Viaje al centro de la tierra*, España, Ediciones Akal, 2007, p.153

³¹ Fernández de Oviedo, “Capítulo VIII. De tres naos que escaparon milagrosamente con toda la gente de ellas, estando doscientas leguas o más en la mar, e aportaron al puerto de Plata en esta isla Española”, *op. cit.*, p. 320

especialmente desde el medio de ella, mucho estruendo, i grande ruido de voces, i gran fondo de Carcaveles, i de Flautas, i Tamborinos, i otros Instrumentos, que duraron hasta la mañana, que la Tormenta cesó”³² ¿Se estaría refiriendo, como en una metáfora, al sonido de la tempestad arrasando las embarcaciones cual concierto musical de voces e instrumentos? Voces humanas, música de instrumentos, ¿se relacionarían con el sonido de descargas eléctricas, el viento y el rugido del mar? Probablemente.

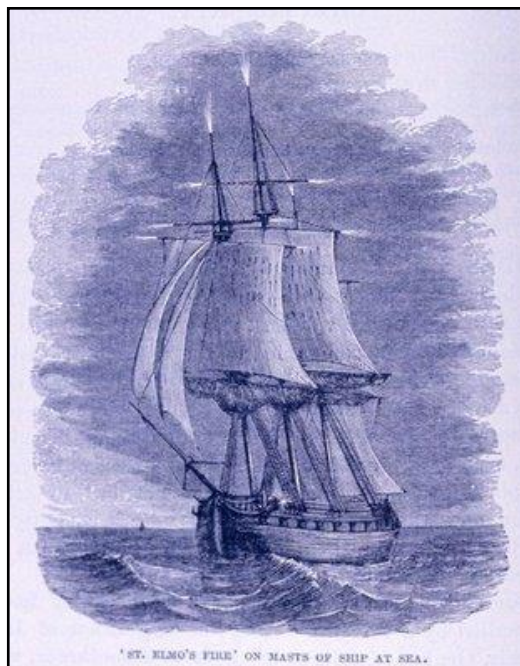


Ilustración 21. Fuego de San Telmo en lo alto de los mástiles. Grabado inglés siglo XIX.

Distintas fuentes hablan claramente de señales semejantes de mal agüero que previenen a los viajeros de un mal por venir. Antes del naufragio de la nao *Santa María da Barca* anteriormente mencionada, debido a una gran tormenta, el pasajero anónimo aseguró que “por ahí andaba una campanita tañendo, como la que acompaña a un difunto” y que se apareció “un ojo de fuego sobre la nave que parecía un horno de vidrio, con muchos colores, y olía a azufre, tanto que daba miedo de ver parecía que se hundía el mundo”. ¿Acaso la llama del santo —nuestra descarga eléctrica— fue considerada la señal de un demonio? Al parecer también alguien o “algo” andaba “tirándoles palos a los pies, no sabiendo quién los tiraba” al guardián y al maestro mientras intentaban maniobrar con las trincas, obligándolos a soltarlas, al tiempo en que un hombre de la cubierta inferior insistía “que había allí una campanilla que tocaba, como

³² Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, “Capítulo I. En que cuenta quando partió el Armada, i los Oficiales, i Gente, que iba en ella”, en *Naufragios de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca y Relación de la Jornada, que hizo a la Florida con el Adelantado Pánfilo de Narváez*, en González Barcia (comp.), *op. cit.*, p. 2.

cuando va con un difunto”.³³ Las señales se multiplicaban, los testimonios se entrelazaban y confundían, y aparecían nuevos y terroríficos indicios de perdición.

Eran tiempos difíciles aquellos. Las hordas demoníacas asechaban a las almas pecadoras en su viaje casi místico a través del mar. La creencia en la existencia de demonios era “real y subsistente”. Incluso mucho más tarde (en el siglo XVIII) las mentes doctas se esforzaban por tratar de explicar de manera más “científica” su existencia: eran los artifices necesarios detrás de los movimientos “maravillosos” de la naturaleza, originaban enfermedades, al igual que producían curaciones, excitaban vientos, levantaban tempestades, ocasionaban lluvias, y serenaban tormentas, desvanecían huracanes “i todo quanto se puede obrar con el movimiento local“, aunque siempre buscando traicionar a los sentidos con sus falaces apariencias. Por ello sus apariciones eran frecuentes y variadas, constantemente caracterizadas por su afán malvado de confundir y engañar a la vista, “pudiendo el Demonio trastornar los raios de la luz reflexiva de los objetos, para falsificar las apariencias de las figuras, variar sitios, interponer impedimentos, inficionar las fibras, nervios, i organos de los Sensorio, para desmentir los impulsos, i variar movimientos de lo que realmente imprisionarian los objetos, que es el modo con que executo sus maravillas aparentes el Demonio”.³⁴

El relato de unas famosas mujeres de su tiempo conocidas como las “Taviras”, bien parece un *exemplum* de la lucha del hombre contra el mal, cuyo extático relato Oviedo pretendió autenticar argumentando que las propias testigos, aquellas dos sufridas pasajeras, se lo contaron personalmente a él y a otro interlocutor racional, el licenciado Alonso de Zuazo, uno de los oidores de la Real Audiencia de Valladolid. Así, narró que en el año de 1519, durante un viaje en una carabela desde Santa Marta de la

³³ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Santa María da Barca...”, *op. cit.*, pp. 176-178.

³⁴ Antonio Ardoino, “Capítulo III. De los Milagros, o más propiamente de los admirables Diabólicos”, en *Exámen Apologético de la Histórica Narración de los Naufragios, Peregrinaciones, i Milagros de Alvar Nuñez Cabeza de Baca, en las Tierras de la Florida i del Nuevo México* [1736], en González Barcia (comp.), *op. cit.*, pp.25-29.

Antigua del Darién, Golfo de Urubá, hacia Cuba, y en medio de lo que al parecer fue una terrible tormenta, los pasajeros, entre ellos las “Taviras”:

[...] vieron diablos muy fieros y espantables puestos a la proa e popa de la nao, e oyeron en el aire que decía uno de ellos: “Tuerce la vía”; como que debiera otro tal estar sobre el timón e gobernalle, dando estorbo a la salvación de aquella gente para que se anegasen. El cual respondió: “No puedo”. E desde a poco oyeron otra voz que decía: “Échala a fondo; anégala”. Respondió otra voz, diciendo, “No puedo, no puedo”. E tornó a replicar el que parecía que mandaba: ¿Por qué no puedes? E aquella maldita voz dijo: “No puedo, que va aquí la de Guadalupe”. Entonces fue tan grande el alarido e lágrimas de todos aquellos pecadores cristianos, llamando a Nuestra Señora de Guadalupe y encomendándose a ella, que pareció que abrían el aire e llegaban al cielo sus clamores. E así fue ello: porque en aquel paso iba el navío ya muy cerca de tierra, o junto a ella, pensando todos que se había de hacer mil pedazos en aquella costa brava, e vino una ola muy sin comparación alta e mayor que las otras, e por encima de los roquedos de la costa brava levantó la carabela e la echó en tierra [...]³⁵

Pero el suplicio todavía no terminaba, y “sorbidos” entre las ondas del mar, casi a punto de hundirse por la gran cantidad de agua que entraba, la gente afirmaba ver “venir unos pescados como grandes toñinas o delfines” que asían con sus dientes las cintas o tablones del casco de la carabela, arrancándolos, provocando con ello que entrase más cantidad de agua, de manera que “no se podían valer; ni fuera posible salvarse sino milagrosamente [...]”.³⁶ Seres infernales de diversa índole emergían como un ejército informe desde las profundidades del mar en plena era cristiana a espantar a los fieles creyentes. Oviedo se interesó por estas visiones demoníacas y contó otra experiencia que aconteció a la tripulación y pasajeros de una nave de comercio cargada de azúcares y cueros de vacas en su viaje desde Santo Domingo a España en 1533, durante una tormenta que les azotó durante tres días y dos noches. En ese

³⁵ Fernández de Oviedo, “Capítulo IX. De La carabela que llamaron de las Taviras por el caso maravilloso, que aquí será contado, que obró Dios e su gloriosa Madre por estas mujeres e otras personas que en este naufragio se hallaron”, *op. cit.*, p. 321.

³⁶ *Ibíd.*, p. 322.

transcurso, los testigos, Martín de Vergara, alguacil mayor de Santo Domingo por el almirante Luis Colom y Cristóbal Pérez, carcelero presenciaron:

[...] muchas veces debajo de las ondas de la mar anegados; e llamando a Nuestro Señor e a su gloriosa Madre, parecía que del profundo de las aguas subían para arriba, e como aquellos pecadores decían: “¡Oh, Madre de Dios, Virgen María!” e con lágrimas e grande atención pedían su socorro, oyeron en el aire decir: “¿Qué la queréis? ¿Qué la queréis?” E así replicarlo algunas veces a los demonios, los cuales afirman sin duda haber algunos visto. A la cual gloriosa Señora plugo, a pesar de los adversarios diablos, de socorrer esta miserable gente en tanta agonía e trabajo puesta [...].³⁷

El propio licenciado Zuazo, quién al parecer había escuchado con interés el relato de las “Taviras”, había presenciado él mismo años atrás extrañas apariciones durante uno de los más terribles y “milagrosos” naufragios de los que tenemos noticia en la historia de la navegación española. Oviedo le dedicó un considerable número de hojas a su relato, el cual basó en el testimonio del propio Zuazo. Enfatizando lo asombroso de los hechos, dio comienzo así:

Ni aun en las novelas de los fabulosos griegos no está escripta semejante cosa, ni todas las metáforas del Ovidio en sus *Metamorphoseos* no son igual comparación, sabida la verdad de la historia o alegoría con que él quiso dar a entender, debajo de velamen lo que, hablando a la llana, no hubiera de qué se pudiera algún cuerdo o prudente maravillar, como se maravillaría cuantos oyeren aquesto que aquí se puede ver escripto. Porque en la verdad, así es ello maravilla, e de las muy grandes que suele Dios hacer por quien le ama, e con entera voluntad a él se encomienda.³⁸

En 1524, Zuazo emprendió un viaje de Cuba a México con la firme determinación de arreglar cierta rencilla que se había despertado entre el entonces gobernador de la isla de Jamaica, recién nombrado gobernador y capitán general de la provincia del Pánuco (la actual Tamaulipas), y Hernán Cortés. Al entrar su carabela en el Golfo de México, fue atrapada por tiempos contrarios, una gran tormenta y oleaje

³⁷ Fernández de Oviedo, “Capítulo VIII. De tres naos...”, *op. cit.*, p. 320

³⁸ *Ibíd.*, p.322.

inmenso que la llevó a estrellarse entre unos bajos del área conocida actualmente como Sonda de Campeche. Ante la tragedia, y como todo caballero devoto cristiano en momentos de desesperación, Zuazo esforzó a la tripulación a invocar a los cielos, de manera que “con lágrimas e muy a menudo, decían aquel devoto verso: *Monstra te esse matrem, etc.*”. Sin embargo, en aquel instante de piadosa oración:

[...] parecía que el navío salía del profundo de la mar hasta encima de ella; e vían entre la noche oscura una luz grande que los guiaba. En el cual tiempo e trabajo vieron muchas toninas grandes o pescados de aquella manera como puercos cebones, que parecían que volaban por el aire alrededor del navío, con otras señales horribles y espantosas, sin esperanza de la vida, e sin saber adónde estaban ni poder gobernar el navío, ni se poder aprovechar del aguja ni cuadrante, ni de otra cosa en que pudiese quedarles confianza de salud alguna, mas de solo remitirse a Dios e dejarle hacer, porque en él solo confiaban e no en el arte e diligencia del piloto e marineros; que todo esto ya faltaba.³⁹

Se ha visto anteriormente que en momentos de semejantes “visiones” apocalípticas frecuentemente las “toñinas” o delfines, además de los tiburones (como contó Colón en sus viajes por el Caribe) eran tomados como mensajeros del más allá oscuro y aterrador, nada menos que demonios disimulados en el disfraz de la naturaleza para engañar a los hombres. De ahí que Oviedo pensara que Dios libró a Zuazo “de sus enemigos espirituales”, pues para él, aquellos delfines que se vieron “volar sobre los mástiles y antenas de la carabela” no eran sino “diablos, e no pescados”.⁴⁰ Aunque es innegable que en aquellos tiempos se buscaba someter la realidad de los hechos a un análisis más estricto, relegando las sospechas sobrenaturales a un campo de acción mucho más estrecho, aún permanecían las opiniones que atribuían estos desdichados accidentes a la intervención de ciertos fenómenos de índole maléfica. No sólo los marineros veían volar los demonios por encima de las olas. Existían, ya lo hemos dicho, personas con un nivel socio-cultural superior a la media que también estaban dispuestas a considerar que los diablos podían

³⁹ Fernández de Oviedo, “Capítulo X. Relación del naufragio del Licenciado Zuazo”, *op. cit.*, p. 293

⁴⁰ *Ibid.*, pp.356-357.

encarnarse para hundir un barco y de esta manera poner a prueba la fe de un caballero cristiano. Si no fuese así, no se podría comprender que gente como el cronista Oviedo (quién se decía a sí mismo un



hombre de verdades) o el licenciado Zuazo estuviesen dispuestos a admitir que los delfines fueran señales “horribles y espantosas” y capaces de hundir una embarcación.⁴¹

Ilustración 22. Seres demoniacos en la tentación de San Antonio. Grabado de Jaques Callot, siglo XVI.

Por otra parte, los seres del infierno también frecuentaron las vías de los navegantes portugueses por el Atlántico sur. Así, en la relación de un naufragio ocurrido cerca del Cabo de Buena Esperanza a la nave del capitán Fernão Álvarez Cabral en 1554, recopilado también por Gómez de Brito, se narra cómo:

[...] arriando las velas, nos pusimos a palo seco a aguardar aquella marejada, la cual súbitamente vino con tanto aumento, que comenzando por tenerle miedo por la poca confianza que en la nao teníamos, determinamos ir huyendo de ella con una boneta puesta alrededor de los castillos; y queriendo poner manos en esto, un marinero, de dos que estaban en la gavia recogiendo los aparejos, comenzó a santiguarse y a invocar el nombre de Jesús en voz alta, y preguntándole algunas personas qué era aquello, les mostró por la banda de estribos una ola, que desde muy lejos venia levantada por encima de todas las otras a demasiada altura, diciendo que delante de ella veía venir una grande folía de bultos negros que no podían ser más que diablos. Cuando con el sobresalto comenzó la gente a aumentar en sus gritos, por ver cosa tan espantosa, llegó este

⁴¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996, p.73.

mar, que por la nao estar muerta, sin poder huir de él, nos alcanzó por la cuadra de estribos y fue tan grande el ímpetu y peso de la que casi zozobró por aquel primer golpe [...]⁴²

Omnipresentes en todo momento, aquellos seres producto de la reflexión filosófica, la fe, la fantasía, la experiencia incipiente, o bien de la combinación de todas ellas, continuaron frecuentando el mundo del viajero, y como ya se vio en el caso de Colón o en el de Zuazo, durante las primeras travesías hacia el sur y occidente del Atlántico y más tarde en su continuidad, se seguía acumulando una iconografía repleta de ilusiones. Claro está, no se puede dejar a un lado el hecho de que estos testimonios, sean verídicos o no, fueron después empleados para construir una literatura de naufragios plagada de pruebas, enseñanzas y lecciones para la mentalidad cristiana de la época.

Mar de tempestades

*Ecce Lignum Crucis: futile partes adversae.
Uicit Leo de tribu Iuda, radix David.*

*Exorcismo contra la Tempestad que amenaza
rayos y granizo (fragmento), Misal Romano.*

Como se ha visto, a lo largo de la Edad Media la naturaleza fue el gran depósito de símbolos, sobre todo el mar, representante del mundo cambiante e inestable; de manera que encrespado por el azote de una tormenta simbolizaba los peligros y las dificultades del mundo mortal.⁴³ Cuando la tempestad asechaba al navegante, estaba cerca también la catástrofe del naufragio. Por ello, los fenómenos de un mar tormentoso y la tragedia del naufragio se convirtieron en el principal tema de textos literarios como los

⁴² Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento en el Cabo de Buena Esperanza, durante el viaje que hizo el capitán Fernando Álvarez Cabral”, *op. cit.*, p. 51.

⁴³ Cristiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Alain Corbin y Hélène Richard, *El mar. Terror y fascinación*, Francia, Paidós, 2005, p. 71.

exempla y variada iconografía cristiana medieval como los *exvotos* producidos principalmente entre los siglos XII al XVI, todos ellos, claro está, apuntando a la conversión de las costumbres de los fieles. Plagados de significaciones simbólicas sobre los peligros y las dificultades de la vida, describían el viaje del navegante a través de la tempestad como metáfora del viaje del creyente hacia la salvación. Más ninguna connotación por más simbólica que fuese era comparable con el peligro real de encontrarse mar adentro, susceptible a ser sorprendido por una tempestad en la inestabilidad de una embarcación, en aras de un destino indefinido. En ese momento de terrible espectáculo, incluso durante el día, se venía encima la oscuridad del cielo y las tinieblas, la violencia de los vientos, los truenos y relámpagos, y la precipitación de grandes cantidades de agua. El navío, frágil “cáscara de nuez”, se volvía víctima de los caprichos de la naturaleza mientras era arrastrado en medio de borrascas y oleajes inmensos, los cuales podían llegar a durar días. Así lo refería el poeta anglo normando Wace en una llana alegoría de tiempo atrás:

La noche se hizo negra y oscura
El cielo ennegreció, el mar tembló
El tiempo cambió, el viento se levantó
No podían ver ni tierra ni puerto/
No sabían si estaban al oeste o al norte [...]⁴⁴

Finalmente, desorientado y perdido, el barco era desmembrado y tragado por el abismo. Este atroz escenario de olas tenebrosas fue siempre fuente de inspiración para poetas, escritores, pintores y en general artistas. Ha sido expresado de manera singular a través de la pintura, las más de las veces en la forma de una alegoría mortal para el hombre. Leonardo da Vinci, por ejemplo, fue amante del dramatismo de las tempestades marinas, devastadoras de las obras de la civilización; así en 1508 hizo un

⁴⁴ Wace, *Le Roman de Rou* (crónica sobre los Duques de Normandía escrita en el siglo XII), citado por Villain-Gandoss, *Ibid.*, p. 81.

tratado titulado “Del mundo y sus aguas” (*Di mondo ed acque*),⁴⁵ en el que dejó entrever su curiosidad hacia el elemento y su agitación. De igual forma, alguna vez expresó en palabras cómo había de representarse la anatomía de una tormenta oceánica:

El mar estará enfurecido, tempestuoso y espumeante al mismo tiempo que cubierto de densa niebla. Los barcos, con las velas desgarradas, con andrajos azotados por el viento, las maromas rotas y los mástiles cargados y caídos, apareciendo el mismo buque destrozado por las olas y con los pasajeros chillando y agarrándose furiosamente a los restos del naufragio, [...] Todo el ambiente debe inspirar terror producido por la oscuridad que causan las nieblas y las espesas nubes.⁴⁶

La dimensión humana de la catástrofe que trasciende el espacio marino hasta cubrir todo refugio del hombre, recuerdo del diluvio que ha de acabar con su existencia, fue también expresado por da Vinci con una belleza sobrenatural en un paisaje de apocalíptico:

Árboles quebrados, cargados de gente. Barcos destrozados, estrellados contra los escollos. Rebaños de ovejas, granizo, rayos, torbellinos. Gente subida a árboles que a penas aguantan su peso. Rocas, torres y colinas cubiertas de gente, barcos, mesas, artesas para mantenerse a flote. Colinas cubiertas de hombres, mujeres y animales, y desde las nubes, iluminándolo todo, relámpagos.⁴⁷

Para da Vinci, al igual que para cualquier navegante experimentado en esta sorprendente vivencia, la tormenta era una energía destructora y brutal (ver ilustración 23). El artista florentino la trató de representar en una imagen vigorosa, enérgica y alucinante, donde el navegante era el dramático actor de una explosiva representación de fuerza vital, para él mortal. Todo fenómeno climático extremo ocurrido en el mar era terrorífico, ya fuera observado desde las costas, aún todavía peor al navegar desamparado

⁴⁵ Documento conocido con el insípido nombre de MSF de París (1508). Charles Nicholl, *Leonardo. El vuelo de la mente*, Madrid, Taurus memorias y biografías, 2005, p. 483.

⁴⁶ Leonardo da Vinci, “Cómo se representa una tempestad”, en *Tratado de Pintura*, Madrid, Editora Nacional, 1983, pp. 414, 415.

⁴⁷ Nicholl, *op. cit.*, p. 534.

en medio de su caprichosa naturaleza. El cronista portugués João de Castro, hidalgo de la casa de Manoel I, describió un paisaje aterrador —que bien podía haber sido dibujado por da Vinci—, de lo que probablemente fue una tromba marina que les sorprendió al navegar en la ruta desde Lisboa a Goa, África en 1541:

[...] vimos por el lado noroeste una nubes bastas y enormes y, de su centro, descendía hacia la mar una especie de trompa de elefante, a la que los marinos llaman “manga”; y alrededor de esta trompa o manga, no había cosa alguna que nos impidiese la vista, ni niebla, ni bruma. La parte de esta trompa que tocaba las nubes, se alejaba por un lado, y por el otro hacia una testa; y de allí hacia abajo, hasta el mar, era muy rolliza y redonda. La punta que tocaba el mar levantaba un gran fervor alrededor y, según advertimos los que esto veíamos, parecía chupar agua y llevarla por dentro de la trompa hacia arriba. Esto duraría por espacio de un cuarto de hora, y estaríamos alejados de ella poco más de media legua; y cuando se deshizo, nos trajo una lluvia gruesa con truenos. Esta manga se formó cuando en el mar apareció una gran humareda y efervescencia de agua del tamaño de una nave, y, en el espacio de dos Credos, fue creciendo hasta el cielo, hasta tocar las nubes, dejando figurada esta trompa, por donde subía el agua hasta ellas.⁴⁸



Ilustración 23. “Tormenta”. Leonardo da Vinci, 1535.

⁴⁸ João de Castro, “Tempestade no mar, tromba marítima e tufão” en *Roteiro de Lisboa a Goa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1882, pp. 283-284.

En la detallada descripción del cronista sobre este sorprendente evento, menciona también el conocimiento que los marinos tenían del fenómeno. Y es que prácticamente los navegantes de todos los lugares y tiempos han acostumbrado sus corazones al sobresalto de peligrosos fenómenos climáticos. En su viaje de regreso en 1493, *La Niña* (donde viajaban Cristóbal Colón, Vicente Yáñez Pinzón y Pedro Alonso Niño) y *La Pinta* (con Martín Alonso Pinzón) fueron sorprendidas por una tormenta después de dejar atrás las Azores. Durante una semana los barcos se hallaron perdidos en medio de un mortal temporal. El almirante, casi vencido, fue asaltado por el temor de una muerte sin gloria, de la derrota sin haber conseguido llegar a España con el triunfo de su descubrimiento. ¿Cómo era posible que él, después de haber vencido el miedo a una insubordinación y por lo tanto el fracaso de su expedición hacia el oeste, se encontrara en tales condiciones? De los fragmentos de su diario, Bartolomé de las Casas recogió lo siguiente:

[...] Escribe aquí el Almirante la causas que le ponían temor de que allí Nuestro Señor no quisiese que pereciese y otras que le daban esperanza de que Dios lo avía de llevar en salvamento para que tales nuevas como llevaba a los Reyes no pudiesen. Parecíale deseo grande que tenía de llevar estas nuevas tan grandes y mostrar que avía salido verdadero en lo que avía dicho y proferídose a descubrir, le ponía grandísimo miedo de no lo conseguir [...] debía creer que le daría cumplimento de lo comencado y le llevaría en salvamento [Dios], mayormente que, pues le avía librado a la ida, cuando tenía mayor razón de temer de los trabajos que (tenía) con los marineros y gente que llevaba, los cuales todos a una boz estaban determinados de se bolver y alcáronse contra él, haciendo protestaciones, y el eterno Dios le dio esfuerco y valor contra todos, y otras cosas de mucha maravilla [...] que no deviera temer la dicha tormenta; mas su flaqueza y congoxa, dize él “no me dexava asensar la anima”.⁴⁹

Pero su sentir es entendible. Muchas tormentas vivieron Colón y sus hombres, como todos los hombres de mar experimentados. Algunas más benévolas que otras, unas terribles cuales diluvios, como aquella que sorprendió nuevamente al Almirante durante su cuarto viaje a las Indias, al hallarse

⁴⁹ Cristóbal Colón, “Diario del Primer Viaje 1492” (BN. Ms. Vitr. 6. Copia de fray Bartolomé de las Casas), en *Textos y documentos completos*, comp., pról. y nota de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 1982, p. 127.

navegando desde Portobelo rumbo a Veragua (Panamá). El temporal fue tan espantoso, que le temían al fuego “por los Raios, i los Relampagos, el Aire, por su furia; el Agua, por las olas, i la Tierra, por los Bagios, i Escollos de costa no conocida”, y además de estos miedos tan diversos, una enorme columna de agua”.⁵⁰ Por su carácter destructivo, las tormentas marinas eran temidas por todos, capitanes, pilotos, marineros, pasajeros. Las fuerzas naturales escapaban a la voluntad de los hombres, por más curtidos y valientes que fueran. Fray Antonio de Guevara entendía esto muy bien, por ello recomendaba sabiamente que:

[...] antes que el buen cristiano entre en la mar haga su testamento, declare sus deudas, cumpla con sus acreedores, reparta su hacienda, se reconcilie con sus enemigos, gane sus estaciones, haga sus promesas y se absuelva con su bulas; porque después en la mar ya podrá verse en alguna tan espantable tormenta que por todos los tesoros desta vida no se querría hallar con algún escrúpulo de conciencia.⁵¹

Para otro fraile español, Tomás de la Torre, quien viviera en carne propia —además de todos los padecimientos antes mencionados— el temor a los nortes en la región del Atlántico oeste, era tan terrible la voz del mar en plena tormenta como la tormenta misma, lo que le hizo recordar cierto paraje bíblico:

[...] Todo esto lo ordenó así Nuestro Señor porque con esto y con los trabajos en que nos vimos se manifestase que él era maestre y piloto de nuestro navío y nos guiaba según su sana voluntad. Temíamos también mucho los nortes porque según decían todos, era mal siempre para navegar aquel mar [...] llovía a cántaros y hacía tan gran tormenta que parecía querer hacer pedazos el navío y el ruido de la mar era tan grande que entendimos lo que quería decir la escritura cuando decía: *Audivi tanquam vocem aquarum multarum.*⁵²

⁵⁰ González Barcia, “La Historia de Fernando Colón en la qual se da particular, y verdadera de la vida y hechos de D. Christoval Colón su padre, y del descubrimiento de las Indias Occidentales, llamadas Nuevo Mundo, que pertenece al Serenísimo Rei de España”, *op. cit.*, p. 108.

⁵¹ Antonio de Guevara, “Capítulo X. De las cosas que el mareante se ha de proveer para entrar en la galera”, “Apéndice 1...”, en Martínez, *op. cit.*, p.230.

⁵² Tomás de la Torre, “Capítulo VII. De la salida de los religiosos de Santo Domingo y navegación hasta la provincia de Campeche”, en “Apéndice 2...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 276.

La visión de los religiosos de un mar inquisidor, influida enormemente por los conceptos cristianos del mar como expiador de las culpas y pecados de la humanidad, era sin embargo, bastante realista. A los azotes de las poderosas tormentas les temían por igual los santos que los pecadores, los creyentes que los incrédulos. Cuando además, en su travesía entre Santo Domingo y Campeche un huracán empujó por el lado sur de Jamaica a la embarcación donde viajaban los mismos dominicos, arrastrándolos durante días sin poder controlar la nave, el obispo de las Casas, quién había tenido experiencia por mar en ocasiones anteriores, aconsejó tratar de dirigir el navío hacia los bajos, para que de preferencia encallase el barco y tuvieran mayor posibilidad de salvarse. Cuentan que la lluvia era terrible. Religiosos y pasajeros, angustiados, invocaba al cielo, imploraban a San Telmo, mientras algunos juraban que jamás volverían al mar. Entonces, dice el historiador José Luis Martínez, fray Bartolomé hizo una de sus “raras apariciones” y mientras todos clamaban al cielo desesperados, él, como otro capitán Ahab (Moby Dick), se alzó para increpar al cielo y el mar y ordenarles que se aplacasen, y a la gente que callase y no temiese. Según el dramático relato del padre de la Torre, después de ello un marinero les anunció que la tempestad había cesado.⁵³

Cada vez que se venía encima la húmeda oscuridad, había que ponerse a trabajar para evitar lo más posible el embate de la lluvia y los vientos. Los que no podían hacer nada más, generalmente los pasajeros, rezaban, mientras que capitanes y contramaestres daban órdenes y los marineros ponían a la marcha las acciones necesarias para contrarrestar la embestida proveniente de las alturas: recoger velas, achicar la bomba, mover la mercancía de lugar, amarrar la artillería. A opinión del fraile de Guevara, lo peor era escuchar la voz de acción de la tripulación, la que le causaba mayor temor que el sonido de la

⁵³ Martínez, *op. cit.*, p.142.

propia tempestad: “en aquella hora y conflicto, más temor pone la confusión y las voces y estruendo y la grita que los marineros traen entre sí, que no la furia y la braveza que en el mar ande”.⁵⁴

El peligro de ser sorprendido por una tormenta en el mar era habitual, sobre todo en el viaje trasatlántico rumbo al Golfo de México. Un emigrante de Trinidad de Sonsonate (actualmente El Salvador), Francisco López de Salazar, le escribió a su hermana doña Inés en 1598, pidiéndole que viniera con él. Para convencerla, le dijo: “no se ponga por delante trabajo de camino, ni os amedrente la mar, pues la venida a esta provincia es tan segura que, cuando los navíos que van a la Nueva España los come la mar de tormenta, los navíos que vienen a esta provincia vienen a popa y a viaje seguro y muy cierto, y sin trabajo [...]”.⁵⁵ Probablemente se refería a la navegación de las naos de Honduras, las cuales se separaba de la Flota de la Nueva España una vez llegando a las islas del Caribe, y ponían rumbo a Trujillo, evitando las tempestades y “nortes” característicos del Golfo de México.

De cualquier manera, los que más sufrían el camino del mar tempestuoso eran los pasajeros. Los marinos estaban acostumbrados, ya que prácticamente hacían su vida a bordo, por lo que la muerte ahí mismo era lo propio. No es que no le temieran, pero lo cierto es que no se sobresaltaban a la primera. En cambio, los pasajeros, muchos de los cuales solamente llegaron a hacer un solo viaje en toda su vida, ya que las circunstancias no les requirió otra salida, o bien porque después de una mala experiencia decidieron no hacerlo nunca más, fueron los más afectados. María Díaz escribió desde México en 1557 a su hija Inés en Sevilla, sobre los “grandes trabajos y peligros” que vivieron ella y su marido durante su viaje a la Nueva España. Le explicó que de haber sabido, no habría hecho aquel viaje “porque demás de las tormentas que nos han sucedido en la mar, sobre todas fue una que nos tuvo dos días y dos noches, y cierto pensamos perecer en la mar, porque fue tan grande la tempestad que quebró el mastel de la nao

⁵⁴ Antonio de Guevara, “Capítulo VII. De otros veinte trabajos que hay en la galera”, en “Apéndice 1...”, en Martínez, *op. cit.*, p.220.

⁵⁵ “Francisco López de Salazar su hermana doña Inés de Salazar, en Talavera de la Reina”, 28.I.1598, en Otte, *op. cit.*, p. 126.

[...].”⁵⁶ Después de tales vivencias, no parece raro que algunos viajeros que arribaron finalmente a su destino en puerto seguro, no quisieran volver a repetir el viaje trasatlántico en toda su vida. Ese fue el caso de Inés de Solís, quién en una carta dirigida a su hermana en 1574, declaró que no se atrevía “a pasar la mar por causa de las grandes tormentas de ellas, y los grandes trabajos que cuando pasé traje”.⁵⁷ En otros casos, debido a una promesa hecha en los momentos de mayor desesperación, algunos se volvían a la vida monacal, como sucedió a fray Miguel de Berreaza, quien en un principio era pescador de bacalaos y tras una tormentosa navegación (literalmente), de esas “que hacen temer a marineros”, de Vizcaya a Terranova, hizo votos de “ser religioso si el Señor le escapaba”, y así cumplió su promesa al tomar hábito en el convento de San Telmo de la villa de San Sebastián.⁵⁸ Furiosas tormentas y dificultades eran tan sólo el preludeo a la pérdida total de seguridad: el naufragio.

Naufragio

[...] o mar enojado da osadia com que o passeão [los portugueses] e furioso perde as suas naos, & da conm elas á Costa, como fez á esta.

João Baptista Lavanha, *Naufragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente que delle se salvov*, 1597.

Naufragar es perder aquello que sirve de sostén sobre una superficie que no tiene consistencia sólida, es vivir el hundimiento del barco y la pérdida humana. Puede suceder debido a las malas condiciones de la embarcación, de su gobierno, por una tormenta, un incendio, un ataque enemigo o todas estas razones

⁵⁶ “María Díaz a su hija Inés Díaz, en Sevilla”, México, 31.III, 1577, en Otte, *op. cit.*, p. 97.

⁵⁷ “Inés de Solís a su hermana Ángela de Solís, en Medina del Campo”, México, 25.X.1574, en Otte, *op. cit.*, p. 89.

⁵⁸ Gabriela Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino. Prácticas religiosas en los viajes de la Carrera de Indias”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Colección obra varia, INAH, 2003, p.150.

juntas, entre otras causas más. El naufragio se convierte en el escenario de desesperación ante la muerte, provocado por las fuerzas de la naturaleza o el propio error del hombre, en su intento por atravesar la difícil geografía marina. Hasta los más valerosos marinos de todos los tiempos han tenido miedo de ello, como dice una vieja canción:

*Compañero marinero
No salgamos a la mar
Porque temo naufragar.*⁵⁹

Desde siempre el navegante, aun el más diestro, por el peligro intrínseco de su oficio, ha viajado con la sombra del miedo. Los pasajeros y viajeros, al unirse al ejercicio del “arte de marear”, han llevado auestas ese miedo, en ocasiones más manifiesto debido a su poca experiencia en el viaje marítimo. Para todos ellos, el soporte real de la vida constituye la inestable y frágil seguridad del barco. El naufragio termina con esa posibilidad y deja al navegante y al viajero, náufragos, entregados a los brazos del destino. La angustia que provoca la posibilidad de perder la unidad que representa la firmeza, transforma la manera de experimentar esos miedos, antes a la mar, a la tempestad, a la ola gigante, a los bajos, al hambre o las fieras marinas o humanas. A ello se añade la inquietud y la ansiedad que la fortuna y el destino crean en los espíritus. El azar es angustioso porque es desconocido y lo llena todo de inseguridad. La sombra del miedo ya no es el *phobos*, el miedo a algo, sino que es el *deimos*, una forma de temor más esencial que se aleja de lo particular para ocupar el espacio anímico vital.⁶⁰

De esta manera, como se dijo, el naufragio ha tenido siempre honda significación, y ha sido motivo de lección y enseñanza, de metáfora de la vida mortal del hombre. Durante los siglos XVI y XVII, en un contexto donde el viaje a ultramar jugaba un gran papel, los relatos de naufragios adquirieron un

⁵⁹ Canción normanda citada por Favier, *op. cit.*, p. 261.

⁶⁰ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003, pp. 414-415.

dramático valor testimonial que impactaron a los lectores interesados directa o indirectamente en el suceso. Estos circulaban en cuadernillos o en hojas sueltas, algunos de ellos de autoría anónima, pero otros escritos por autores conocidos y destacados entre los círculos intelectuales de la sociedad ibérica. A pesar de que la gran mayoría de los textos y documentos que actualmente conforman la literatura de viajes quedaba limitada a un círculo considerablemente reducido de personas, dada su amplia divulgación entre la sociedad, el acceso a los textos no era en absoluto difícil. No resulta complicado imaginar que los sucesos dolorosos que estos pudieron suscitar debieron constituir una preocupación colectiva, en virtud del esfuerzo invertido en ultramar, tanto desde la iniciativa privada, como desde el poder político. Posiblemente muchas familias contaban con uno o varios miembros embarcados en el momento de mayor auge de la expansión marítima.⁶¹



Ilustración 24. Naufragio. William Turner. 1805.

En este sentido, en el naufragio se jugaba la existencia del náufrago, un ser humano al borde de la desesperación y la esperanza. Más allá del símbolo, aquel náufrago desolado podía ser un amigo, un hermano o una hermana, un padre o una madre, un hijo o una hija, podía ser uno mismo, cualquiera. El

⁶¹ *Ibíd.*, p. 391.

naufragio era de esta manera una preocupación colectiva, propia de las sociedades navegantes, así como colectiva era también la experiencia de los individuos que lo experimentaban. Durante el naufragio aparecía un cúmulo de imágenes de tremenda angustia en cada uno. El miedo individual surgido de la posibilidad de pérdida de la estabilidad pronto se unía al colectivo, hasta llegar a apoderarse de todos los corazones. Tan sólo se necesitaba la explosiva intervención de un sujeto irreflexivo y fuera de sí para provocar la expansión de la virulenta emoción. Así estuvo a punto de suceder momentos antes de la pérdida de la ya mencionada nao portuguesa *Conceição*, cuando uno de los bombarderos, llamado Jorge Gonçalves, después de observar muchos pájaros en el horizonte y escuchar lo que le decía el guardián al piloto (sobre la cercanía a unos bajos), se dirigió al cabrestante de la nao y llorando exclamó “hombres, estamos perdidos, válganos Nuestra Señora”, a lo que algunos le respondieron que “se callase y no hablase de eso”, pues “no estaba bien enterado en la carrera”. Sin embargo, dice de Brito, por no prestar oídos “con todas estas cosas que vieron, no aprovechó nada, que del todo los cegó su pecado”, y a todos les parecía que “el piloto oía estos clamores” creyendo saber lo que hacía.⁶²

Pese al intento de guardar la calma de los compañeros, es seguro que los lamentos de Gonçalves lograron penetrar la fortaleza de los más templados. Al poco tiempo, cuando la nave dio con los tan esperados bajos y el timón se rompió, estalló el pánico colectivo:

El llanto y los gritos de la gente daban tanto miedo que nos parecía que todo terminaba, y todos juntos con los crucifijos y retablos que llevábamos, agarrados a ellos, pedíamos a Nuestro Señor perdón por nuestras culpas y pecados y confesábamos a los apóstoles [los religiosos] que iban con nosotros; y era tal la prisa que no nos dejábamos lugar los unos a los otros, y nos abrazábamos con gran fraternidad y lloros.⁶³

[...] Y cuando vimos que la nao tocaba de aquel modo, todos, grandes y pequeños, llamaron a Nuestra Señora con un griterío tal que no nos oíamos unos a otros, llorando y pidiendo misericordia a Nuestro Señor por nuestros pecados, con voces tan altas, que parecía que se hundí el cielo, y todos teníamos aquella hora por la

⁶² Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Concepción...”, *op. cit.*, p. 138.

⁶³ *Ibíd.*, p. 139.

última de nuestra vida. El llanto que hacíamos todos era de tal manera, que no había hombre que supiese dar cuenta de sí, pero estábamos tan asombrados que nos pareció que así como la nao dio aquel golpe, así nosotros habíamos de irnos al fondo [...]»⁶⁴

Al borde del peligro de naufragar, la manifestación más evidente y común de alerta eran los gritos de las voces de mando que indicaban realizar las acciones convenientes para evitar al máximo la catástrofe. Pronto les seguían los lamentos y llantos de desesperación de los pasajeros o incluso de los miembros de la propia tripulación que se veían perdidos. Ocurría seguido, ocurría casi siempre. Miguel de Cervantes conocía bien este ritual, pues había viajado, sufrido tormentas y ataques piratas, incluso participó como soldado en la batalla de Lepanto entre la Liga Santa y los turcos otomanos en 1571. Por ello sus novelas reflejan de manera realista la vida y peripecias del navegante. En *El amante liberal* (1613), por ejemplo, el personaje Ricardo realiza un viaje en busca de su amada Leonisa. Cuando la galeota en la que viaja está a punto de anegarse al comenzar la noche, gritan y se sobresaltan los que se sienten perdidos, “que ninguna cosa de las que nuestro arráez mandaba se entendía ni se hacía; sólo se atendía a no dejar los remos de las manos, tomando por remedio volver la proa al viento y echar las dos áncoras a la mar, para entretener con esto algún tiempo la muerte, que por cierta temían.”⁶⁵

De forma semejante, pero esta vez basado en los relatos de naufragios y crónicas de exploradores sobre las aventuras emprendidas en diversos paisajes del Nuevo Mundo, William Shakespeare recreó en su obra *La Tempestad* (1611), la odisea de peligro y sufrimiento que pudo haber presenciado cualquier navegante a punto de zozobrar. En uno de los pasajes de este drama, la embarcación donde viajaba el personaje principal, Próspero, duque de Milán, es atrapada por las artes mágicas en una terrorífica tormenta y empujada hacia las rocosidades de una isla. En medio del caos se suscita una intensa

⁶⁴ *Ibíd.*, p. 138.

⁶⁵ Miguel de Cervantes, “El amante liberal”, en *Obras Selectas*, Madrid, EDIMAT, 2000, p. 75.

discusión entre unos nobles pasajeros (Sebastián, Antonio y Gonzalo) y el contramaestre, quien trataba de dar las órdenes pertinentes y mantener la calma:

[...] CONTRAMAESTRE— ¡Presente, capitán! ¿Cómo va?

CAPITÁN— Bien. Hablad a los marineros. ¡Maniobrad con pericia, o vamos a encallar! ¡Apresuraos!...

CONTRAMAESTRE— ¡Hurra, mis bravos! ¡Serenidad, serenidad mis bravos...! ¡Pronto! ¡Pronto! ¡Arriad la cofa de mesana! ¡Atención al silbato del capitán! ¡Y ahora, viento, sopla, hasta que revientes, visto que tenemos sitio para maniobrar!

ALONSO (rey de Nápoles)— ¡Buen contramaestre, cuidado! ¿Dónde está el capitán? ¡Conducíos como un hombre!

CONTRAMAESTRE— Os lo suplico, permaneced ahora abajo.

[...] CONTRAMAESTRE— ¿No lo habéis oído? Estorbáis nuestra labor. Permaneced en vuestros camarotes. Ayudáis a la obra de la tempestad.

GONZALO— ¡Vamos, bravo, ten paciencia!

CONTRAMAESTRE— Cuando la tenga el mar. ¡Fuera de aquí! ¿Qué importa a estas olas rugientes el nombre de un rey? ¡A vuestros camarotes! ¡Silencio no os preocupéis!

CONTRAMAESTRE— ¡Arriad la cofa de mesana! ¡Pronto! ¡Más abajo! ¡Más abajo! ¡Unid la vela con el palo mayor! (*Gritos dentro*) ¡Mala peste a esos aulladores! ¡Son más estrepitosos que el oleaje o nuestra maniobra! (*Entran de Nuevo Sebastián, Antonio y Gonzalo*)

¿Otra vez aún? ¿Qué hacéis aquí? ¿Queréis que lo abandonemos todo y nos ahoguemos? ¿Os gustaría ir al fondo?

SEBASTIÁN (hermano del rey) — ¡Que la viruela os roa la garganta, rastreador, blasfemo, perro despiadado!

CONTRAMAESTRE— Maniobrad vos, entonces. [...] ⁶⁶

Las dificultades que el contramaestre de esta ficticia aventura encontró para llevar a cabo su trabajo ante el peligro, eran una escena común y dependía tanto de la capacidad de los marineros para reaccionar ante las órdenes de sus superiores, como de la intervención ocasional de pasajeros temerosos, muchos de ellos perturbados debido al mismo griterío y las incomprensibles acciones de la tripulación. Más allá del

⁶⁶ Shakespeare, *op. cit.*, pp. 2021-2023

susto que esto le causaba, fray Antonio de Guevara recomendaba prestar atención a estas acciones marineras, pues con ello se podía entender la gravedad de la situación:

[...] y en lo que entonces se ha de emplear el pasajero es alzar los ojos a la antena, poner las manos en la maroma y ocupar el corazón en la tormenta, porque la mar no hay mayor señal de estar en grande peligro la vida que cuando los marineros suben y bajan muchas veces la antena.⁶⁷

Sin embargo, es un hecho que la labor de los profesionales era poco entendida por aquellos ajenos al mundo naval, y en situaciones extremas, era incluso cuestionada. Lope de Vega en su poema *La Dragontea* (el cual relata la serie de incursiones del corsario Francis Drake en las colonias americanas entre 1595-1596), muestra en uno de sus versos a unos marinos torpes y confundidos en sus acciones ante el azote de una tormenta, a la par de un cielo, un trueno y una nave que gritan:

Los hombres de la mar; de seso ajenos, confusos se revuelven y confunden, ya tocan los relámpagos y truenos en el mismo lugar donde se infunden: ya bajan a los cóncavos y senos, donde con la presteza que se hunden vuelven como se escapa sacudida, vana pelota de la pala herida.

[...] Del que trabaja allí, del que suspira, suenan a un tiempo diferentes hablas: ¡Oh soberbia del mar, del viento ira! ¡Qué máquina tan fuerte desentablas! Atruenan el cielo, el vocinglero vira, gimen las jarcias, quejense las tablas, al mismo son de ¡larga!, ¡amura!, ¡aorza!, como si fuera delicada alcorza.⁶⁸

El grito, junto con el llanto y en el peor de los casos la falta de control y la histeria, eran algunos signos del miedo ante la posibilidad de pérdida, preludio a la llegada de la muerte. Cuando al cuarto o quinto día de viaje de un navío desde España a La Española (1533), éste se incendió, “eran muchos los gritos e clamores de los pasajeros, e con tantas lágrimas e devoción como se puede o debe creer”. A tal

⁶⁷ Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en “Apéndice 1...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 221.

⁶⁸ Lope de Vega, “Canto II. Desaparecida la Codicia, pide Francisco Draque a la reina navíos y gente para robar a Panamá. Elígele por general de la mar; y a Juan Achines, de la tierra. Cuéntase la jornada que su hijo Ricardo intentó a la mar del Sur por el estrecho de Magalhães”, *op. cit.*, pp. 361-362.

punto llegaron los lamentos que algunas personas afirmaron “haber visto a Nuestra Señora de Guadalupe en aquel mayor peligro e trabajo en que estaban”.⁶⁹ Algo semejante ocurrió durante la pérdida de la nao *Santa María da Barca*, cuando tras un mal temporal, y probablemente porque la nave iba mal lastrada, el agua comenzó a filtrarse anegando su interior. Fueron tales los llantos y su propagación, que el capitán solicitó a sus hombres que trabajasen en alijar el cargamento de la manera más discreta:

Ver en esto la gente que andaba abajo levantar un llanto, de manera que, abrazados unos con otros, se caían para uno y otro lado, comenzando a sentir su mal, de lo que se les ofrecía, causaba bastante lástima. Comenzaron a cortar las escoas, para ver si respondía por alguna costura, y viendo que respondía de abajo, aumentaron el llanto de tal modo que fue oído por los de arriba, y el guardián y el carpintero fueron a decir al capitán mayor el peligro del agua; a lo cual respondió que hiciesen su oficio lo más en secreto que pudiesen. [...] y comenzamos a alijar cajas de ropa que había encima; y en esto vino un hombre que las llevaba a su cargo requiriendo que no se la echase al mar, cosa que en aquél tiempo parecía más herejía que temor de Dios; y con esto vino el capitán al combés diciendo que se arrojase todo al mar, que él lo mandaba así.⁷⁰

Pareciera que la ambición de algunos sobrepasaba el miedo a la muerte, y es que en dichas circunstancias sucedía mucho que algunos, más que avaricia, temían al castigo que les esperaba en tierra por no arribar con las mercancías o cargamento que iban a su cargo. En el caso que acabamos de ver, no sólo los comerciantes se quejaron de la pérdida de sus géneros, sino el propio capitán cayó en la desesperación de ver que la pimienta del rey de Portugal, que era bastante valiosa, era devorada por las olas del mar.⁷¹

Regresando a las expresiones de miedo ante el peligro de naufragar, ocurría que cuando se gritaba y lloraba en demasía era porque ya se hallaba cerca la pérdida de esperanza, la rendición ante toda posibilidad y toda acción de salvación. Momentos antes los hombres luchaban día y noche de manera

⁶⁹ Fernández de Oviedo, “Capítulo VII. De una nao que se encendió fuego e milagrosamente se mató, estando muchas leguas dentro del mar”, *op. cit.*, pp. 318-319.

⁷⁰ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Santa María da Barca...”, *op. cit.*, pp. 175-176.

⁷¹ *Ibíd.*, p. 174.

desesperada por arriar las velas y los cabos conforme los cambios del viento y la lluvia se los permitían, alijaban la carga excesiva, sacaban el agua que entraba por la borda o por cada agujero del casco. Esta faena frenética y colectiva, mantenía de cierta forma ocupada la mente en la lucha por la supervivencia, aplacando los posibles desenfrenos del miedo contenido y el contagio del pánico. Sin embargo, tarde o temprano la realidad desoladora se hacía presente sin remedio. Por ello, cuando la embarcación del capitán Fernão de Álvares Cabral estuvo a punto de hundirse, pese al gran esfuerzo por evitarlo a toda costa, la gente cesó de achicar el agua:

[...] mandando venir de la bodega a los oficiales y marineros que por allí andaban llenando vasijas; los cuales, llegados arriba, acabaron de desengañarnos del todo, porque hasta entonces no creíamos que el mal fuese tanto, diciéndonos que la cosa estaba acabada, porque el mar entraba por el costado de la nao como podía entrar por una canasta, y que por abajo todo estaba abierto e inundado; por tanto, que cada uno tratase de encomendarse a Dios.⁷²

Con la pérdida de la esperanza de salvación, desaparecía también todo intento humano por sobrevivir, y el hombre cedía su vida a la voluntad de las fuerzas superiores. Al verse a punto de naufragar por una tormenta cerca de la costa de Cuba en 1570, la tripulación de una anónima urca, ya desconfiada y desesperanzada de poder salvarse, fue congregada por el maestre, quien mandó hacer un altar con la imagen de Nuestra Señora de la Consolación, exhortando a todos a que le “pidiesen socorro y ayuda, para que por su intercesión” fueran librados de aquella agonía; y “lo hicieron así con grandes clamores y mucha devoción, postrados todos de rodillas y otros disciplinándose y rogando a Nuestro Señor que los socorriese.”⁷³ Lope de Vega (cuyas comedias por cierto, eran representadas frecuentemente a bordo para entretenimiento de los marinos y viajeros) nuevamente nos brinda unos versos que iluminan una escena final semejante de temor y desesperanza:

⁷² Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p. 53

⁷³ *Relación del accidente de la urca Nuestra Señora de la Concepción atrapada por un temporal en la costa suroccidental de Cuba*. A.G.I. Justicia 903. Declaración de un testigo. Cádiz, 8/IX/1570, Archivo SAS-INAH.

Allí sí que los votos y promesas dichas tan bien pero tan mal cumplidas, salen del alma hasta salir impresas del peligroso trance de las vidas.

[...] No hay cosa ya que el miedo no lo ocupe, crece la tempestad, el viento crece, tres rayos juntos una nube escupe a un leño que parece que perece.

[...] Cual se confiesa aprisa, cuál se abraza con el amigo, cuál la imagen besa, cual mira si ha de haber alguna traza para escaparse en caja o tabla gruesa. Ya no hay ¡bota a estribor, larga ni caza! Ya del reloj la armonía cesa, ya la luz se les muere, ya se apaga, y abriendo el mar la boca se lo traga.⁷⁴

Con la eventualidad del naufragio venían también otros miedos. Unos ante la posibilidad de sobrevivir y otros con la de morir. Esta primera, la de vivir, aunque parezca contradictorio, no dejaba de ser aterradora, pues implicaba tener que enfrentar una nueva etapa de sufrimiento y lucha con la muerte, las más de las veces en una larga e inesperada agonía. Aquellos que lograban sobrevivir en un bote o asidos a unas tablas, entraban en un nuevo proceso de desesperación donde no había alimentos y agua, ni timón o vela que los guiara por el infinito mar, a la deriva entre ardientes rayos de sol y frías y oscuras noches. Muchos, además, temían ir a dar en tierras extrañas a merced de la voluntad de peligrosos “salvajes”, asesinos y caníbales. Así cuenta de Brito que fue el sentimiento de un padre que junto a su hijo naufragaron cerca del puerto de Santa Marta de la Antigua del Darién, Golfo de Urubá en el año de 1513: “e que demás del peligro de la mar, en la tierra, ya que no se ahogasen, no les podía faltar la muerte, por ser los indios allí bravos e no subjuzgados e caribes flecheros, e que comen carne humana todos los de aquella costa”.⁷⁵ Semejante también fue el miedo del anónimo testigo del naufragio del galeón *Grande São João* en costas de Sudáfrica (1552), cuando le informaron de la posibilidad de desembarcar en una playa:

⁷⁴ Lope de Vega, “Canto II. Desaparecida la Codicia, pide Francisco Draque a la reina navíos y gente para robar a Panamá. Elígele por general de la mar; y a Juan Achines, de la tierra. Cuéntase la jornada que su hijo Ricardo intentó a la mar del Sur por el estrecho de Magalhães”, *op. cit.*, pp. 361-362.

⁷⁵ Fernández de Oviedo, “Capítulo I. Del padre e hijo que andovieron en una tabla por la mar, hasta que el padre murió; e cómo escapó el hijo”, *op. cit.*, p. 308.

¡Verdaderamente los hombres creyeron que esto causa gran espanto! Vienen con este galeón a varar en tierra de cafres, teniéndolo por el mejor remedio para sus vidas, siendo éste tan peligroso; y por aquí verán para cuántos trabajos estaban guardados [...].⁷⁶

Y cuando dos años después de este incidente, también la nao *São Bento* se encontró cerca de las sierras y bravos peñascos de la costa africana a punto de zozobrar, todos temían naufragar en aquellas tierras, pues “bien tenían en la memoria cuán cubiertos debían estar todavía sus extensos y desaprovechados bosques de osamentas portuguesas.”⁷⁷ Para entender este miedo nada más habría que recordar la historia de los naufragos del galeón *São João*, donde el otrora mencionado hidalgo Manoel de Sousa, tras sobrevivir a la tempestad y al naufragio en el Cabo de Buena Esperanza, se vio forzado a peregrinar por desoladas tierras africanas, perdiendo hijo y esposa, y casi la razón con todas sus desgracias. Su historia es narrada por de Brito, pero en sí llegó a ser tan famosa que Luis de Camoes dedicó un canto (V) de *Os Lusíadas* (1572) a su “triste ventura”, al igual que el poeta portugués Jerónimo Corte Real dedicó unos versos al respecto (1594). También los españoles Lope de Vega y Tirso de Molina fueron inspirados por esta tragedia para escribir *Don Manuel de Sousa y naufragio prodigioso y el príncipe trocado* (entre 1598 y 1600), así como *Escarmientos para el cuerdo* (1619) respectivamente.⁷⁸ La historia de otros dos famosos naufragos, Gerónimo de Aguilar y Gonzalo Guerrero, se unen al testimonio de la lucha por sobrevivir en tierras desconocidas. En 1511, el navío en el que viajaban, capitaneado por Juan de Valdivia, se perdió al estrellarse en los bajos de las Víboras (Alacranes). Algunos sobrevivientes, entre los que se encontraban Aguilar y Guerrero, navegaron dificultosamente en un batel hasta la costa oriental de Yucatán donde tuvieron varios encuentros bélicos con mayas Cocomes. Ambos lograron mantenerse con vida e incorporarse a la vida de los indígenas de la

⁷⁶ Gomes de Brito, “Relación de la notable pérdida del Galeón Grande San Juan en de Natal”, *op. cit.*, p. 23.

⁷⁷ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p.55.

⁷⁸ Alma Delia Miranda Aguilar, *Modelos Ibéricos de Narraciones de Naufragios (siglos XVI y XVII)*, Tesis de maestría en letras españolas (inérita), UNAM, 2006, pp. 99-104.

región. Ocho años después Hernán Cortés, al emprender su expedición de conquista y arribar a Cozumel se enteró con sorpresa de su existencia. Intentó rescatarlos, pero solamente Aguilar accedió, pues Guerrero ya tenía familia y un lugar significativo en la sociedad maya. Al final, moriría combatiendo contra la avanzada española y sería recordado como un “renegado”.

En efecto, sobrevivir al naufragio implicaba el comienzo de otra etapa de lucha por la vida, del retorno de los horrores ya padecidos, ya fuese a la deriva de una pequeña embarcación o al arribar a tierras desconocidas. Los miedos que pudiesen manifestarse en la primera situación son prácticamente los mismos de los que hemos estado hablando a lo largo de este capítulo: hambre y sed, húmedo frío, ser golpeados por fuerte oleaje, a la noche⁷⁹ demonios, tempestades, naufragios, mientras que los temores de mantenerse con vida en una tierra extraña son de otra índole, por lo que merecen un estudio aparte. Sin embargo, aún falta referir la otra posibilidad que el naufragio anunciaba, el miedo último del hombre: la muerte.



Ilustración 25. La angustia del naufragio representada en la pintura “Naufragio de San Francisco” de André Reinosa, 1619-1622.

⁷⁹ Los sobrevivientes del ya mencionado *Bounty* fueron echados a la lancha con sólo dos cambios de ropa. Bligh escribió en su diario que “además del miedo que tenían de loca sed en aguas tropicales, su mayor dolor fue irónicamente el húmedo frío”. Asimismo, durante la noche en que el mar embravecía sus movimientos, “las miserias excedían las anteriores”, pues “la noche era atemorizante” ya que el mar los golpeaba con tal ferocidad que los mantenía con “horror y ansiedad”. Por lo que llegado el día se encontraban todos angustiados y temerosos de que otra noche semejante trajera el fin de aquellos que no fueran capaces de soportarlo. En Greg Denning, *Mr. Bligh's Bad Language. Passion, Power and Theatre on the Bounty*, Cambridge University Press, 1992, p. 102.

La muerte

Esperaban la muerte cerrados los ojos, o por mejor decir, la temían sin verla, que la figura de la muerte, en cualquier traje que venga, es espantosa, y la que coge a un desapercibido en todas sus fuerzas y salud, es formidable. La tormenta creció de manera que agotó la ciencia de los marineros, la solicitud del capitán, y finalmente, la esperanza de remedio en todo. Ya no se oían voces que andaban hágase esto o aquello, sino gritos de plegarias y votos que se hacían y a los cielos se enviaban.

Miguel de Cervantes, *Los trabajos de Persiles y Sigismunda*, 1613

Don Pedro de Cantoval, un viejo residente en la provincia de Nueva Galicia (México), escribió en 1565 a sus hijos en España invitándolos a que lo visitaran, diciéndoles: “no seáis pusilánimes, que pues os lo mando lo hagáis y no otra cosa, aunque penséis morir”.⁸⁰ Y es que, sin duda alguna, la idea de cruzar el mar significaba para muchos la posibilidad inevitable de la muerte. El mar albergaba padecimientos por enfermedad o hambre, demonios, piratas, incendios, accidentes, tormentas y la desdicha del naufragio, entre otros riesgos. El miedo a morir en la vastedad oceánica no era infundado, la suma de las experiencias de cientos de gentes conformaban el testimonio que reforzaba esta posibilidad. Un anillo de oro y cristal de roca de 1592 exhibido recientemente en una exposición en el Folger Shakespeare Library, Washington D.C. (2010), tiene inscrito al interior una leyenda que dice “The cruel seas,

⁸⁰ “Pedro de Cantoval a sus hijos Pedro y Diego de Cantoval, en Aguilar de Campo”, México, 15.11.1565, en Otte, *op. cit.*, p. 48.

remember, took him in november” (Los mares crueles, recuerda, se lo llevaron en noviembre).⁸¹ Poética evocación de todas aquellas miles de almas, de cualquier nación, perdidas en el mar. Ya se vio cómo Colón durante una terrible tormenta y la gente de Magalhães en los límites de un largo viaje, estuvieron a merced del miedo a la muerte. Tanto así, que incluso el Almirante llegó a escribir en su diario que además de temer perecer por la tormenta “también le dava gran pena dos hijos que tenía en Córdoba al estudio, que los dexava güérfanos de padre y madre en tierra estraña.”⁸² Fray Tomás de la Torre era directo al respecto cuando decía: navegar es “traer siempre la muerte a los ojos y no distar de ella más que el grueso de una tabla pegada a otra con pez.”⁸³ Por su parte, sabedor de esta trágica posibilidad y en un contexto donde la manera de morir era toda una práctica litúrgica (*Ars moriendi*), el predicador fray Antonio de Guevara recomendaba a todo “pasajero que es de nación cristiano y de Dios temeroso”, que estuviera preparado para que una vez llegada una “mala borrasca” se encomendara a algunos “notables santuarios”, rezara a sus santos más devotos, se arrepintiera de sus pecados y se reconciliarse con sus compañeros; lo cual no obstante reconocía: “a cada paso en el mar se hace y después tarde o nunca en la tierra se cumple”.⁸⁴ De cualquier manera, cuando la posibilidad de la muerte parecía inminente entre la individualidad y colectividad de un navío, se hacía acompañar de llantos y fervorosas devociones:

[...] con muchas lágrimas e devoción, todos los que allí iban se encomendaban con grandes voces e gemidos, como personas que tan cerca se vían de la muerte.⁸⁵

⁸¹ La exposición “The Ocean in the English Imagination, 1550-1750” (El Océano en la imaginación inglesa, 1550-1750) fue exhibida en la Folger Shakespeare Library. En Edward Rothstein, “The Sea and the English Who Tried to Master It”, Art and Design, *The New York Times*, agosto 18, 2010, <http://www.nytimes.com/2010/08/19/arts/design/19museum.html>.

⁸² Colón, “Diario del Primer Viaje 1492”, *op. cit.*, p. 127.

⁸³ Tomás de la Torre, “Capítulo II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 249.

⁸⁴ Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en “Apéndice 1...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 220.

⁸⁵ Fernández de Oviedo, “Capítulo IX. De La carabela que llamaron de las Taviras...”, *op. cit.*, p.322.

Un escenario semejante era desolador. Habrá que pensar lo que era verse los unos a los otros, como en un espectral y profético reflejo, en los límites de la desesperación. En esos momentos, en la cubierta de la nao *São Bento* (del capitán Álvarez Cabral), se dice que no se veía a nadie “en cuyo rostro no se reflejase el susto que recibía con aquel desengaño, por el recelo que ante tan justo Juez cada uno llevaba en sus injustas obras”.⁸⁶ Mientras que en la *Santa María da Barca* “no se podían poner los ojos en parte alguna en la que no se vieran rostros cubiertos de tristes lágrimas y de una amarillez y tránsito por el manifiesto dolor y excesivo espanto que causaba la llegada de la muerte.”⁸⁷

Pero no todos lloraban y gemían. Había comportamientos más valerosos, dignos de los espíritus “hidalgos”. Fernández de Oviedo da su propio testimonio de lo que fue para él estar al borde de la muerte, no sólo porque su embarcación estaba a punto de hundirse, sino porque además le aquejaba la enfermedad. Él mismo se dibuja con las cualidades y dignidad de un caballero de la literatura clásica. Al momento en que un pilla, al verlo tan grave de salud, aprovechó para intentar robarle su “serón de esparto” (especie de canasto para transportar cosas) y uno de sus criados se lo impidió argumentado que no le robara a un moribundo, el cronista le increpó con valerosa retórica, y aseguró con toda templanza, no temer morir en el mar:

Finalmente, nos vimos en tanto peligro, que de hora en hora esperábamos la muerte; e yo más que otro, porque demás de lo que he dicho, iba muy enfermo: tanto que queriendo un marinero aprovecharse de un serón de esparto, que allí estaba debajo de un colchón, en que yo iba echado, le dijo un criado mío: “No tomes el serón, que ya veís que el capitán está muriéndose, e muerto, no hay otro en que envolverlo y echarlo a la mar”. Lo cual yo oí y entendí muy bien, e asentéme en la cama enojado con mi criado, e dije: ‘Sacá ese serón de ahí e dádsele a ese hombre: que no tengo de morir en la mar, ni querrá Dios que me falte sepultura en su sagrada Iglesia’. Y desde esa hora tuve alguna mejoría”.⁸⁸

⁸⁶ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p. 53.

⁸⁷ Fragmento del Relato II de de Brito citado en Soler, *op. cit.*, p. 228.

⁸⁸ Fernández de Oviedo, “Proemio (1)...”, *op. cit.*, p.306.

Verdad o mentira en las palabras del cronista, era de esperarse la diversidad de manifestaciones en los últimos momentos antes de morir: unos lloraban y caían de rodillas, otros continuaban trabajando hasta el final y algunos en silencio aguardaban la muerte. Pero para muchos, valía más una muerte pronta y “digna”, que una muerte lenta de gran sufrimiento, en la que la mayoría de las almas sucumben a las más bajas expresiones del terror y la desdicha.

Muerte y sufrimiento

La agonía de la muerte era una cosa todavía peor que la muerte en sí, porque el miedo y el sufrimiento se volvían una experiencia espantosa, una temática más para la obra de Pieter Bruegel (ver ilustración 27). Si el pintor flamenco hubiese utilizado su pincel para tal labor, observaríamos en un cuadro el exterminio por hambre y sed, donde los hombres comerían desesperadamente cuero de velas o aserrín, al tiempo que los cuerpos caerían en cubierta con el alma sedienta y la boca espumosa, mientras las ratas coléricas se comerían sus restos. En otra escena aparecería la enfermedad marina personificada como un ser harapiento de triste expresión, que en sus brazos sostendría un cuerpo plagado de pústulas, rodeado de otros cuerpos danzantes, hemorrágicos y moribundos. Más ninguno de estos ficticios cuadros supera la vivencia de los naufragos del *São Bento*, narrado a través del testimonio del navegante Manoel de Mesquita Perestrelo, quien perdió a su hermano y padre en aquella fría e inquieta sepultura. Entre el peligro de la propia tormenta y la posibilidad de estrellarse entre los filosos arrecifes, los peregrinos navegaban bajo el temor de la oscuridad de la noche. A cada momento esperaban “la hora en que la nao acabaría de abrirse del todo”. Con el agua filtrándose y colmando las cubiertas, algunos desesperados sugerían tratar de dirigir la nave hacia tierra y estrellarla para que se acabase de abrir, sin embargo otros

opinaban que como ya se acercaba la noche era lo peor, porque con ello, la posibilidad de muerte se volvía más pavorosa, ya que no sabrían donde vararían, ni podrían ver a donde nadar.⁸⁹



Ilustración 27. El triunfo de la muerte. Pieter Bruegel, 1530.

Agotados de sus intentos por detener la pérdida y llegado el momento de dejarse llevar por el destino, unos a otros se pedían perdón, se despedían de sus parientes y amigos “con tanta lástima, como quien esperaba que fuera aquéllas las últimas palabras que tendrían en este mundo” y todos aguardaban la muerte. Finalmente, al amanecer se estrellaron con unos agudos peñascos.

En este tiempo, el mar estaba todo cuajado de cajas, entenas, pipas y otras diversidades de cosas, que la desventurada hora del naufragio hizo aparecer; y andando así todo barajado con la gente, de la cual iba la mayor parte nadando a tierra, era cosa terrible de ver, y en todo tiempo lastimosa de contar, la carnicería que la furia del mar hacía en cada uno y los diversos géneros de tormentos con que generalmente trataba a todos, porque en todas partes se veía a unos que no pudiendo nadar más, andaban dando grandes y trabajosas ansias por la mucho agua que bebían; otros, a quienes las fuerzas acompañaban menos que, encomendándose a Dios en sus deseos, se dejaban por última vez caer al fondo; otros, a quienes mataban las cajas, despachurrados entre ellas, o dejándolos aturridos, los acababan las olas, chocando contra las peñas, otros, a quienes las entenas, o pedazos de la nao, que andaban flotando, los despedazaban por diversas partes con los clavos que

⁸⁹ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, pp.48 y 54.

tenían; de modo que el agua andaba en diversas partes manchada de un color tan rojo como la propia sangre.⁹⁰

No había destino más tortuoso de muerte que acabar despedazados, nave y navegantes, entre afilados arrecifes. No es difícil imaginar una muerte más ruin: tras la precipitación de la nave entre los escollos, al tratar de salvarse, los frágiles cuerpos de los sobrevivientes eran azotados constantemente por las corrientes entre las crestas, tiñendo el mar de un rojo mortal. De hecho Perestrelo no lamentaba la muerte de su padre tiempo antes de aquellos últimos trágicos episodios, pues “vino después el tiempo de manera que, llamándole muchas veces bienaventurado, yo no cesaba de dar gracias a nuestro señor, que no quiso guardarlo para tantos males, y lo llevó a tiempo de que no viera la destrucción de sus amigos y hacienda, ni la carnicería y estragos que la desventura hizo después de sus propios hijos.”⁹¹ Sin embargo, parece sorprendente que hubiera quienes preferían morir de esta forma que ahogados, como el piloto de la nao *Santa María da Barca*, quien al ser cuestionado del porqué gobernaba la nave anegada hacia tierra, contestó “que querían que hiciese, si no lo dejaban hacer; que su voluntad era buena, que bien veían que era mejor morir a lanzadas, que morir ahogado.”⁹² Si en momentos como aquellos hubiera habido algún atisbo de optimismo sería como el del ficticio Ricardo, *El amante liberal* de Cervantes, quién a pesar de admitir que ante la posibilidad del naufragio “el miedo de morir era general en todos”, en él no había tal, pues mantenía la engañosa esperanza de ver en el otro mundo a su amada ya muerta, de manera que cada vez que “la galeota tardaba en anegarse o en embestir en las peñas”, era para él “un siglo de más penosa muerte”, y por cada ola que se levantaba le “hacían estar atento a ver si en ellas venía el cuerpo de la desdichada Leonisa”.⁹³

⁹⁰ *Ibíd.*, p.57.

⁹¹ *Ibíd.*, p. 49.

⁹² Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Santa María da Barca...”, *op. cit.*, p. 177.

⁹³ Cervantes, “El amante liberal”, en *Obras Selectas*, *op. cit.*, p. 75.

Más allá de los diferentes puntos de vista o sentimientos ante lo que era mejor o peor al morir, el miedo a una muerte real en sufrimiento y tortura era generalizado. En el caso de las atormentadas “Taviras” en aquel mencionado viaje en que la tempestad asechó su navío y las señales diabólicas les indicaron su perdición, al final, la tripulación también fue invadida por el terror de hacerse “mil pedazos” en una “costa brava” cercana.⁹⁴ Este temor también asechó a la tripulación y pasajeros que acompañaban al licenciado Zuazo en aquella fatal expedición, cuando al ser sorprendidos por la tormenta que los cubría con enormes olas en medio de enloquecedoras visiones, finalmente fueron a estrellarse en unos bajos “bravos” y “ásperos”. Los supervivientes a estas tragedias además debían enfrentarse al espectáculo dantesco del día después. Las escenas de la playa o la imagen de las rocas cual cuchillos cortantes donde el mar arrojaba los cuerpos de los náufragos son de un realismo onírico. Lo que quedaba del naufragio era otra representación del caos en medio de la miseria y la soledad.⁹⁵ Así fue como lo vio Zuazo:

[...] Llegada la claridad de aquella tempestuosa mañana, hallóse el licenciado Zuazo entre los muertos de su compañía que así se habían ahogado, desnudo, con los restantes, que serían hasta cuarenta y siete personas, que escaparon subidos y encaramados todos sobre las peñas. Las cuales, con la creciente de la mar se cubrían de aguas, e llegaba más alto hasta darles en los pechos, sin les haber quedado algún mantenimiento, ni agua, ni vino, ni otra cosa que se pudiese comer, considerando cada uno en la muerte en que estaba tan propinqua como oís. E de esta manera estuvieron desde que se perdieron e se anegó el navío, como he dicho, hasta más de medio día, con las ondas de la mar algunas veces tan altas, que pasaban por encima de esta miserable compañía, con tan grand furia, que apenas abrazados con las peñas se podían sostener, e a algunos arrancaban e los desmembraba e hacía pedazos entre las rocas. [...].⁹⁶

Finalmente, la descripción que Perestrelo hizo de lo que atestiguó en aquel desolado día después del naufragio de *São Bento*, refuerza la espeluznante imagen anterior:

⁹⁴ Fernández de Oviedo, “Capítulo IX. De La carabela que llamaron de las Taviras...”, *op. cit.*, p.322.

⁹⁵ Soler, *op. cit.*, p.404

⁹⁶ Fernández de Oviedo, “Capítulo IX. De La carabela que llamaron de las Taviras...”, *op. cit.*, pp.293-325.

[...] en cuanto comenzó a clarear, partimos camino de la playa a buscar alguna ropa con la que nos pudiéramos proteger, y la hallamos toda cubierta de cuerpos de muertos, con tan feos y disformes gestos que daban bien evidentes muestras de las penosas muertes que tuvieron, yaciendo unos por arriba, otros por debajo de aquellos escollos; de muchos no aparecían más que los brazos, las piernas o las cabezas [...].⁹⁷

Muerte en pecado o morir por los pecados

Otro de los mayores temores que acompañaban a la posibilidad de la muerte era llegar a ella en pecado mortal, lo que aseguraba encontrar cerradas las puertas al gozo de la vida eterna. Esto era un verdadero problema que amedrentaba a muchos a aventurarse en el gran Mar Océano. Así que en 1506 el papa Julio II se dio a la tarea de conceder indulgencias a todos los que murieran en las Indias o durante el viaje de ida o de regreso. De esta forma, supuestamente, el navegante que se embarcaba sabía que desde el mismo momento de zarpar estaba perdonado. Parecía que ya no había que preocuparse como en los tiempos de las expediciones de Colón, Magalhães o Vespucci en confesar a la tripulación antes de partir, previniendo con ello que el pecado les impidiese lograr su cometido. Eran otros tiempos, incluso la presencia de mujeres (pecadoras por naturaleza) a bordo no era percibida del todo como un elemento de gran peligro, como en la época de aquellos grandes exploradores. Por supuesto que este acto respondía más a necesidades políticas y económicas de los reinos encaminados en la expansión trasatlántica, que a un acto piadoso por parte de la Iglesia. Para asegurar la frecuencia de navegantes y pasajeros “al otro lado”, se debía quitar algo de ese lastre de culpa que les impedía cruzar el mar, por miedo a ahogarse en el abismo del castigo perpetuo.

Sin embargo, con el desvanecimiento de esta orden papal, hubo que seguir los rituales de antaño de manera tradicional, para lo cual, religiosos como el fraile de Guevara aconsejaban “que todo hombre que

⁹⁷ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p.96.

quiere entrar en la mar [capa de pecadores], ora sea en nao, ora sea en galera, se confiese y se comulgue y se encomiende a Dios como bueno y fiel cristiano; porque tan en ventura lleva el mareante la vida como el que entra en una aplazada batalla”.⁹⁸ En tratados como el de Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), se aconsejaba que antes de zarpar se dispusiera a la tripulación en la confesión y comunión para embarcarse en estado de “Gracia”, pues en el mar corrían peligro de muerte.⁹⁹ Después, en 1582, por órdenes de Felipe II, se trató de obligar a la marinería a portar una “cédula de confesión”, que según cuenta fray Antonio de Guevara, de no tener, se les negaba el sueldo y la ración de alimentos. Sin embargo, en general los marinos no tomaron en serio estos requerimientos, pues cuando durante su viaje en 1573 el fraile les pidió dichos documentos, aquellos rústicos hombres se burlaron de él diciéndole que en el mar no aprendían a confesarse sino a “jugar y comerciar”.¹⁰⁰ Más tarde, durante el siglo XVII, algunas ordenanzas y libros recomendaban que durante el viaje el capitán vigilara que su tripulación vivieran “Christianamente y en el temor de Dios”.¹⁰¹ Una vez en el momento del peor peligro, invocar la piedad divina, sobre todo la misericordia de los santos y la Virgen como abogada de los afligidos y desventurados, era el recurso más empleado para retardar de alguna manera la antecámara del Infierno. A pesar del furor del viento, aunque la presión de la tromba de agua reventara la madera del casco y los gemidos de los heridos contagiaran el pánico, los navegantes rezaban, mostrando reliquias (o hundiéndolas en el mar), colgando pendones, incluso organizando penosas y flagelantes procesiones en las que se exponían dramáticamente sus faltas y

⁹⁸ Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en “Apéndice 1. ...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 230.

⁹⁹ Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, 1575, Madrid, Museo Naval, 1985, p. 52.

¹⁰⁰ Antonio de Guevara en Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino...”, en Trejo Rivera (coord.), *op. cit.*, p.150.

¹⁰¹ *Ordenanzas del buen gobierno de la armada del mar océano*, 24 de enero de 1633, citadas en Sánchez Reyes, *op. cit.*, p.146.

suplicaban el perdón de Dios. La fe parecía ser la única tabla de salvación en ese mar apocalíptico que engullía la nave.¹⁰²

Por lo que, como hombres que esperábamos antes de pocas horas dar cuenta a Nuestro Señor de nuestras bien o mal gastadas vidas, cada uno comenzó a tenerla con su conciencia, confesándose sumariamente con algunos clérigos que había por allí. Por este tiempo andaban con un retablo y Crucifijo en las manos, consolando nuestra angustia con el recuerdo de aquélla que allí nos presentaban.¹⁰³

Con el mar plagado de pecadores, eran de esperarse los peores castigos. Sebastián de Covarrubias en su *Tesoro de la lengua castellana o española* decía a manera de metáfora “el que en una tormenta ha perdido el navío tiene necesidad de asirse a alguna tabla para no ahogarse, así el que en la tormenta del pecado perdió la inocencia bautismal, tiene necesidad del sacramento de la penitencia para no ahogarse en lo profundo del infierno.”¹⁰⁴ En territorios marinos la moral cristiana se jugaba en las dos caras de la moneda. Por un lado, como ya se vio, estaba la posibilidad de morir en el mar en pecado y por otro se hallaba el morir en el mar por culpa de los pecados. La ferocidad de la naturaleza desencadenada fue en gran parte justificada como el castigo que merecía la conducta amoral del hombre. Muchos de los navegantes y pasajeros que sufrieron los peligros y desdichas del viaje Atlántico manifestaban que todo lo que habían penado se debía a los pecados cometidos y a las culpas no expiadas. Así lo entendió el mismo Perestrelo de la tragedia que vivió la *São Bento*, pues de otra forma no podía explicar porqué el piloto se hizo “tanto al mar, teniendo vientos largos” en una navegación “no acostumbrada”, considerando que era “uno de los mejores de la carrera y había hecho muchos viajes sin acontecerle desastre”. Sin embargo, Perestrelo aseguraba que “fuese por su mucha vejez [del piloto] titubeaba su juicio, o porque nuestros pecados ordenasen así lo que había ser [...] que no se pudo atribuir todo el error

¹⁰² Soler, *op. cit.*, p.471.

¹⁰³ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p.54

¹⁰⁴ Sebastián de Covarrubias, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española (1611)*, Barcelona, Horta I. E., 1943, p.812.

a un tan bueno y experimentado piloto [...].”¹⁰⁵ Así también lo creyó Manoel Rangel en relación al naufragio de la *Conceição*, que como se recordará, momentos antes el piloto gobernó con descuido rumbo a unos bajos: “estar él [el piloto] tan descuidado y fuera de lo que le convenía, y a la salvación de todos, no hay que decir sino que Nuestro Señor permitió tal ceguera por nuestros muchos pecados.”¹⁰⁶

El náufrago elaboraba una conclusión cristiana de su situación ya que su concepto de desgracia estaba directamente vinculado con la noción del pecado y la culpa, con la cual se cargaba desde el día del nacimiento. Por eso, no le sorprendía tanta desgracia y era capaz de ver y aceptar la mano de Dios en la tempestad o en el hundimiento del barco, ya que ello lo interpretaba como castigo merecido a una culpa abstracta y absoluta.¹⁰⁷ Tampoco el hombre dedicado a la religión se salvaba de ser juzgado. El dominico fray Francisco Navarro, al enfrentar una tormenta, aunque esta vez en el escenario del Pacífico, se apartó en un rincón para llorar amargamente, y al Padre que lo confortaba le explicó que su pena no era por miedo a la tormenta, sino que sus lágrimas eran por temor a los pecados “que son bastantes a provocar la ira de Dios y le obligan a que hunda por ellos esta nao, con pérdida de tantos inocentes como en ella van, sólo para castigarme”.¹⁰⁸ El naufragio se entendía como la provocación por desobedecer la ley de Dios y ser arrastrado por la avaricia, al sobrecargar con mercancía las embarcaciones o descuidar su estado, por el orgullo y la soberbia del piloto que cambia de rumbo desafiando a los elementos, o dirige la nave hacia los bajos, por las blasfemias y comportamientos indebidos practicados a bordo, pero también por los pecados ejercidos en tierra y que se vienen arrastrando para expiarlos en el mar. Curiosamente, bajo este último pretexto, algunos españoles “indianos” (de la Nueva España) que luego visitaron el barco donde viajaron penosamente los tan citados dominicos, aprovecharon para pretextar su mala navegación

¹⁰⁵ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento...”, *op. cit.*, p.50.

¹⁰⁶ Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Concepción...”, *op. cit.*, p. 138.

¹⁰⁷ Soler, *op. cit.*, pp. 400-402.

¹⁰⁸ Diego de Duarte, *Historia de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de predicadores en Filipinas, Japón y China*, citado por Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino...”, en Trejo Rivera (coord.), *op. cit.*, p.157.

argumentando irónicamente que sus “pecados [de los dominicos] y los del obispo que destruía las Indias, causaban aquellos males.”¹⁰⁹

Muerte anónima o sin sepultura

Por último, la muerte en el mar podía llegar a ser también la muerte sin sepultura. El no poder ser enterrado una vez muerto en tierra, aunque fuese lejos de casa, pero simplemente bajo tierra, provocaba un gran terror. Cuando alguien moría a bordo, ya fuese por una enfermedad, por un accidente, tras la batalla o por cualquier tipo de muerte súbita, su cuerpo era metido en un saco cosido, amarrado a un lastre (una piedra o bala) y arrojado al mar, y si el tiempo y las circunstancias lo permitían, se realizaba una precaria misa improvisada. De tratarse de un hombre importante o un alto oficial quizás podría ocupar un ataúd y ser cubierto con grandes honores y plegarias colectivas en una ceremonia de difuntos. Sin embargo, al final, todos los cuerpos eran arrojados por la cubierta para ser engullidos por el mar. Esto para muchos constituía una verdadera desgracia, pues detrás yacía la idea de que un cuerpo flotante y a la deriva, al no hallarse en suelo cristiano, no alcanzaría el paraíso. Más aún, si éste era devorado por los peces, desmembrado, separado, se pensaba en las dificultades de la reunión de las partes al momento de la resurrección.¹¹⁰

Ligado a todo ello estaba también la creencia de que el chillido de las gaviotas al vuelo expresaba la queja de las ánimas de los difuntos que habitaban en ellas, sobre todo las de los que habían muerto en el mar sin sepultura. De esta forma, las almas de los muertos estaban condenadas a vagar, expresando sus lamentos en el silbido del viento y el grito de las aves. Lo más angustioso era pensar que al final de los

¹⁰⁹ Tomás de la Torre “Capítulo II. De lo que les pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera”, en “Apéndice 2...”, en Martínez, *op. cit.*, p. 250.

¹¹⁰ Para conocer más sobre el problema de la fragmentación del cuerpo y los procesos de entierro ver Caroline Walker Bynum, *The Resurrection of the body in Western Christianity, 200-1336*, New York, Columbia University press, 1995, pp. 201-210.

tiempos el cuerpo de los naufragos no podría encontrarse para la resurrección general.¹¹¹ Peor aún, para los que naufragaban o morían durante el combate, se hallaba la aflicción de una muerte sin rituales ni ceremonias, sino solitaria y anónima, inadvertida para los vivos. La *mors repentina* era considerada como infame y vergonzosa ya que equivalía a una muerte clandestina sin testigos ni rituales religiosos, equivalente al que padecían los viajeros en el camino.¹¹² Con singular drama, Lope de Vega dibujó en sus versos este escenario de holocausto:

Y para sacrificios holocaustos estaban de Neptuno prevenidos los altares de vidrios transparentes de tantos cuerpos de diversas gentes.¹¹³

“¿Habrán de helarse nuestras bocas?” se preguntaba el contramaestre de la nave en la que viajaba Próspero (*La Tempestad*) a punto de sucumbir ante la muerte “húmeda”, mientras que el noble Gonzalo exclamaba: “¡Diera ahora mil estadas de mar por un acre de tierra estéril; un extenso páramo, unos retamales espinosos, cualquier cosa! ¡Hágase la voluntad del Altísimo! Pero hubiera preferido morir de muerte seca.”¹¹⁴ Porque una vez en el mar, aunque se supiese nadar (cosa que casi nadie sabía en aquel entonces), no se podía ir muy lejos y la muerte llegaba a más de las veces por ahogamiento. Éste, era “indigno del caballero”, que debía morir en su elemento, con las armas en la mano, y no “como un villano”. Si el ahogamiento no era una muerte de caballero, la privación de sepultura se añadía al oprobio que constituía la exclusión de la comunidad de los muertos y la sustracción a la sociedad de los vivos.¹¹⁵ Sin embargo, al final, se habría que atravesar el Atlántico de todas formas. Para ello el mejor consejo

¹¹¹ Michel Mollat Du Jourdin, *Europa y el Mar, La construcción de Europa*, Barcelona, Crítica, 1992, p. 208.

¹¹² Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino...”, en Trejo Rivera (coord.), *op. cit.*, p.150.

¹¹³ Lope de Vega, “Canto II. Desaparecida la Codicia, pide Francisco Draque a la reina navíos y gente para robar a Panamá. Elígele por general de la mar; y a Juan Achines, de la tierra. Cuéntase la jornada que su hijo Ricardo intentó a la mar del Sur por el estrecho de Magalhães”, *op. cit.*, p. 360.

¹¹⁴ Shakespeare, *op.cit.*, p. 2023

¹¹⁵ Cristiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Corbin y Richard, *op. cit.*, p. 279.

era: “no miréis que hay agua en el camino, que cuando Dios quiere, tan presto se muere uno la tierra como el agua.”¹¹⁶

Como hemos visto al recorrer los miedos que asecharon a los hombres durante sus primeros trazos de navegación atlántica, éstos se manifestaban de forma independiente o entrelazada, según la situación, pero sobre todo en casos de extremo peligro. Desde que zarpaba de puerto seguro, el navío y sus tripulantes eran presas de un destino incierto. El miedo era su fiel acompañante, y se encontraba presente detrás de la melancolía de tierra y la falta de vientos, de la carencia de alimentos y el asalto de alguna espantosa enfermedad en condiciones precarias y de terrible soledad. En otros casos, el temor aparecía junto con seres misteriosos que habitaban en el mar, cuando manatíes o vacas marinas eran sirenas que comían hombres, mientras que delfines y tiburones eran mensajeros del demonio, este último manifestándose en sus múltiples disfraces, engañando a los hombres con la luz de San Telmo y confundiéndolos con voces misteriosas, sonidos de campanillas y música infernal. Asimismo, el miedo vibraba agudamente tras el potente cañón y el filoso cuchillo de los lobos de mar, mientras que extendía su oscuro manto en el azote de tormentas y nortes, que continuamente llevaban a la sepultura del naufragio. En todos estos escenarios, algunos vividos de forma única y otros en una especie de secuencia, o entremezclados, el miedo se erguía con diferentes rostros y reacciones, acompañando al hombre hasta su final, ya fuese de vida o de muerte, incluso hasta el más allá.

¹¹⁶ Carta de “Juan Muñoz a su sobrino Francisco Muñoz, en Berzocana”, Puebla, 20.IV.1595, en Otte, *op. cit.*, p. 126.

CAPÍTULO IV
DESAFIAR AL MIEDO: LA BÚSQUEDA DE LA DOMINACIÓN
DEL ENTORNO ATLÁNTICO

El miedo y el espejismo

En la confluencia del Mediterráneo y el Océano se encuentran los faros de piedra y bronce contruidos por el gran rey Hércules. Están cubiertos por inscripciones y coronados con estatuas que apuntan como si dijeran: no hay camino más allá de este punto; ¡del otro lado no hay pasaje para aquellos que entran al océano desde el Mediterráneo! Ningún barco puede entrar al océano. No contiene tierras habitadas y no moran allí animales racionales. No se sabe dónde comienza ni dónde termina. Es el Mar de las Sombras, el Mar Verde, el Océano Circundante.

Al-Masudi, *Las praderas de oro y las minas de joyas*, siglo x

Para dar comienzo a las reflexiones conclusivas, hablaré de algo que fue evidente durante el recorrido de este viaje: la relación entre el miedo y la especulación, el miedo y la fantasía, el miedo y el espejismo, este último entendido como una ilusión o imagen de la realidad que no es del todo verdadera, sino sólo su reflejo. Independientemente de los peligros reales que abundan en el mar, en él también sobran los espejismos, las irrealidades que causan hondos temores. Desde el principio, desde la estabilidad que la tierra le brindaba, el hombre contempló temeroso al misterioso coloso de agua. Observó su oscura e inestable silueta y escuchó su murmullo en cada ola que entrechocaba y se detenía sobre la arena o entre el quebrado contorno de un acantilado. Desde entonces, apenas desde la orilla,

existió el temor a ese espacio que parecía monstruosamente infinito. Después, aunque se atrevió a navegarlo en extraños y frágiles ingenios desplazados por el soplo del viento y las corrientes, acostumbrándose a seguir los serpenteantes litorales marinos que cubrían tierras al norte, al este y al sur, todavía, al mirar hacia el gran océano que se abría hasta extenderse en la infinidad, sobre todo al oeste donde desaparecía cotidianamente el sol, su corazón se sobresaltaba. Allá, en esa misteriosa lejanía se ocultaba un lugar que parecía vedado a la humanidad, un dominio connotado por la muerte. Era más o menos trasgredir una prohibición franquear las Columnas de Hércules, límite que advertía a los hombres contra una audacia demasiado grande.¹ Por todo ello, a Michel Mollat du Jourdin le pareció que el mar provocó al tiempo y al espacio al oponer “su perennidad y su inmensidad a las efímeras generaciones humanas, ancladas a un suelo determinado”, desafiando a “la agitación de los hombres con la exigencia de sus silencios, hasta finalmente imponer que se abandonaran a él, dueño de lo absoluto”.² En este sentido, el mar también retó a la imaginación, como lo había comprendido el cruzado Renaud de Chatillon (siglo XII): “el mar se convierte en dominio del sueño, un ‘horizonte onírico’.”³

Como aquel Mar Océano por su incomprensible poder no podía ser más que un misterio divino, desde las variadas explicaciones sobre su origen se le atribuyeron propiedades más allá del entendimiento humano. En él era posible cualquier cosa: islas remotas ocultas tras la niebla y habitadas por seres maravillosos, espacios aterradores donde se tornaba oscuro, verdoso, denso e hirviente, colmado de criaturas enormes y espantosas. En las fronteras de la imaginación se hallaban las cascadas del fin del mundo y en las profundidades el abismo donde moraba el demonio, desde donde se sucedían temblores o maremotos y se originaban tempestades semejantes al gran Diluvio de los primeros días. Todos estos enigmas, tanto los que aguardaban en superficie, como los que asechaban en el fondo, no podían ser más amenazadores y mortales. Sin embargo, hay que decirlo, no todo fue oscuridad en

¹ Christiane Deluz, en Alain Corbin y Hélène Richard, *El mar. Terror y fascinación*, Francia, Paidós, 2005, p. 30.

² Michel Mollat Du Jourdin, *Europa y el Mar, La construcción de Europa*, Barcelona, Crítica, 1992, p. 206.

³ Renaud de Chatillon, citado por Jaques Le Goff, en Cristiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo”, en Corbin y Hélène, *op. cit.*, p. 280.

relación con el Mar Océano, Su oculto secreto también tuvo su lado luminoso y esperanzador, donde se formaron remotos espejismos de paraísos terrenales, fuentes de la juventud, dominios de legendarios salvadores como el Preste Juan y tierras de gran riqueza como el País del Oro o el de Jauja, todo un universo de expectativas positivas para el europeo de entonces. Todas estas creencias, fuesen construcciones filosóficas, escatológicas o creativas, oscuras o luminosas, sirvieron como solución lógica y coherente para las desconcertantes emociones provocadas por la secreta naturaleza del mar. Ante la imposibilidad de crear un dibujo determinado y concreto de lo que no se conocía ni podía valorar empíricamente, por puro instinto, el espacio “infinito” del mar Atlántico fue vestido de reflejos de lo extraordinario. Para tener una idea de lo que había más allá de los límites del conocimiento, los hombres se entregaron a la imaginación infinita, como infinito les parecía el espacio marítimo. Por ello, cuando los primeros viajes trasatlánticos se llevaron a cabo fue difícil definir la frontera geográfica entre lo conocido y lo desconocido o diferenciar entre lo que era verdad y aquello que tenía que serlo;⁴ es decir, entre la realidad y el espejismo.

Curiosamente, la propia imposibilidad por precisar los contornos geográficos de ese inmenso mar hizo de él un espacio de límites no sólo en lo espacial, sino también en lo psicológico. En muchos sentidos, el Atlántico constituyó una enorme muralla construida por la imaginación y la especulación, sobre todo en relación con esos “confines” en los que todavía el hombre no se atrevía a navegar y donde era más fácil suponer lo peor. Por ello, se consideraba altamente arriesgado adentrarse en las inmensidades oceánicas donde durante días y noches se perdían en el horizonte las referencias geográficas que servían de guía a los navegantes, acostumbrados a surcar las olas en derrotas de cabotaje con cuidado de no perder de vista la línea de costa. Sin embargo, la prohibición llamó a la trasgresión. El carácter agreste y vedado del horizonte occidental despertó, además del temor, la curiosidad. Lo desconocido de su carácter acabó por cautivar la atención de los espíritus inquietos, pues si había un mundo para demostrar la valentía y el heroísmo, ese se encontraba en las

⁴ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003, p. 92.

demarcaciones del gran océano. Los que se atrevían a aventurarse en la espesa neblina de la frontera de lo prohibido eran, lo supiesen o no, admirados y recordados, como lo fueron los anónimos pescadores y los legendarios monjes exploradores de las aguas al norte del Atlántico y más tarde navegantes como los hermanos Vivaldi (1291) o Jaume Ferrer (1346) quienes desafiaron los caminos marítimos del sur. Se puede decir que gracias a semejantes voluntades, poco a poco se fue desvaneciendo el espejismo de una geografía atlántica infranqueable, característica del orden de pensamiento medieval.

Cabe señalar que el desarrollo de la tecnología naval tuvo mucho que ver en ello, ya que respondió en mucho a la necesidad social por desafiar las fronteras de lo imposible; al impulso psicológico “del momento”, digámoslo así, por alcanzar las metas comerciales y políticas de determinada nación y romper la barrera límite, pero también por demostrar las ideas y creencias de determinados individuos ante lo que tal vez parecía irrealizable. Sin temor a equivocarme, puedo afirmar que así ha sido siempre en cuanto al progreso material y tecnológico de la humanidad, el cual ha sido guiado en gran medida por los conocimientos paulatinos adquiridos de generación en generación, pero también por la ruptura, en determinado momento, de barreras psicológicas que ha permitido dar “grandes pasos” en el camino del desarrollo tecnológico y mental de las sociedades. Así, a finales de la Edad Media, con el tímido pero incansable espíritu de exploración naval, la cartografía comenzó a reflejar un océano que no era ya un cinturón intransitable reforzado, sino una ruta abierta en la que cantidad de islas se convertían en escalas en el camino del descubrimiento de otras tierras habitadas. Los “lentos” perfeccionamientos técnicos, y sobre todo, una nueva mirada sobre el mundo, una nueva psicología, se encontraron en el umbral de los tiempos modernos para demostrar que el mar era accesible. “Sobre esas rutas desconocidas”, aseguraba el cosmógrafo Paolo del Pozo Toscanelli en su célebre carta de 1474, “no existe un gran recorrido marítimo completamente desprovisto de tierras.”⁵ Tiempo después, y bajo la misma creencia, Colón se convirtió en el más afamado y controvertido navegante al atreverse

⁵ Toscanelli citado por Juan Antonio Ortega y Medina en “De Andrenios y Robinsones. Discurso de recepción a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid”, *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, 5 de octubre de 1976, tomo XXX, 1971-1976, p. 236.

a cruzar la demarcación del horizonte “prohibido” del oeste. A partir de ello, se modificó la imagen del mundo. Las maravillas antes imaginadas o nunca sospechadas tomaron forma ante los ojos de los exploradores, mientras que algunas de las tantas esperadas permanecieron ocultas para nunca volverse realidad.

A partir de entonces, conforme se llevaron a cabo los viajes de recorrido de las largas distancias atlánticas, al experimentar las nuevas realidades, con sus virtudes y sus infortunios, se dejaron atrás las viejas imaginaciones, para dar paso a nuevas realidades basadas en la experiencia empírica, sin dejar a un lado las nuevas ilusiones, los nuevos espejismos y con ellos, los nuevos temores. En el proceso, viejos miedos quedaron atrás, como el del estado innavegable del mar del oeste, la espeluznante frontera del fin del mundo o los mares hirvientes y plagados de monstruos. El otrora mar infinito había abierto su paso al encuentro con demarcaciones terrestres, dando cuenta de sus perfiles geográficos, así como de la navegabilidad de sus aguas más distantes. Sin embargo, otros miedos permanecieron, aunque sufrieron cierta transformación, como la peligrosa hermosura ancestral de la sirena, la cual dio paso a la contemplación de un ser más parecido a un tosco animal. Éste junto con los miedos que despertaban el hambre y la enfermedad, los piratas, las tormentas y los naufragios, además de los que provocaban las pasiones humanas dentro del barco, sólo se dilataron en el escenario del horizonte occidental, siguiendo como sombra a los viajeros en sus recorridos ultramarinos. Finalmente, también nacieron nuevos temores, sobre todo hacia los seres que se iban encontrando en el camino, los peces o mamíferos nunca antes vistos y los que después se hallaron habitando las “nuevas tierras”.

Como lo demostraron los ejemplos expuestos a lo largo de los capítulos II y III, pese a conocerlo cada vez más, el mar continuó siendo peligroso y, en mucho sentido, enigmático. Aun hoy, como toda fuerza viva de la naturaleza, representa la contradicción, al ser manantial de vida (por su universo de peces, mamíferos y plantas acuáticas) y sendero de posibilidades hacia otros mundos, a la vez que territorio agreste para sucumbir ante la desgracia y la muerte. Porque hasta donde el mar lo ha permitido, hasta ahí ha llegado el hombre con toda su tecnología, estrategias o espíritu de lucha. Más,

en aquel entonces, detrás del fracaso del hombre por controlarlo, se halló firmemente arraigado el sentimiento de culpa y castigo divino, una forma más de justificar el comportamiento inarmónico de su naturaleza. En ello la imaginación también jugó un papel trascendental al crear un mar de prueba y escarmiento, habitado por el Leviatán, los demonios (incluyendo los lobos de mar) y otros misterios; cubierto por el manto de negras nubes que anunciaba terroríficas tormentas y vientos contrarios sopladados por la voluntad celestial -en su afán de poner a prueba el temple y la fe de los hombres-, ondeado por oleadas de seres infernales que caían sobre las embarcaciones y marejadas saladas que engullían los cuerpos del pecado. En este espejismo de fe, incluso las narraciones de eventos verídicos sucedidos en el escenario marino sirvieron de ejemplo para que otras fueran elaboradas ex profeso para resaltar el temor a Dios a través de la metáfora de la furia y la cólera divinas. Elaboradas por miembros de la iglesia, advertían a manera de proverbios o discursos poéticos surgidos de relatos de viajes, los peligros del alma penitente en el "viaje" de la vida terrenal. Así, el navegante y el mar eran elementos de un drama religioso arquetípico, continuamente exhibido en sermones, una "brújula moral" tan necesaria como la magnética, un ancla divina de la cual aferrarse,⁶ que advertía a los fieles (fuesen marinos o no) sobre lo que la vida mortal les guardaba: la salida del barco se percibía como el nacimiento; el puerto, la salvación; la tempestad, el desencadenamiento de las pasiones o las angustias de la existencia del pecador, caracterizado en la imagen del desdichado navegante a punto de perderse en los abismos satánicos de un mar de pruebas.⁷

Fue la incompreensión de la naturaleza marina y el temor a su omnipotencia lo que llevó al hombre a crear espejismos cambiantes y latentes, como vimos, construidos con base en experiencias vividas y firmes creencias, pero también en la fe y la imaginación. Finalmente, estos espejismos ayudaron a llenar los espacios vacíos que generó el gran enigma del mar, mientras se desenvolvía la experiencia del viaje y las realidades encontraban nuevas formas de interpretación.

⁶ Edward Rothstein, "The Sea and the English Who Tried to Master It", Art and Design, *The New York Times*, <http://www.nytimes.com/2010/08/19/arts/design/19museum.html>, consultado en agosto 2010.

⁷ Alain Corbin (Introd.), en Corbin y Richard, *op. cit.*

De frente al miedo

Resulta extraño, también, que él haya ahondado con tal énfasis en mis sentimientos respecto a la vida de los marineros, al representar sus más terribles momentos de sufrimiento y desesperación. Hacia el lado frívolo de la pintura mi simpatía era limitada. Mis visiones eran de naufragios, hambrunas, de muerte y cautiverio entre hordas bárbaras, de toda una vida arrastrada entre el dolor y las lágrimas sobre los vestigios grises y desolados de un naufragio en un océano insondable y desconocido.

E. A. Poe, *La narración de Arthur Gordon Pym*, 1838

Durante los nacientes recorridos de ultramar que comenzaron en el siglo XV, desde el inicio hasta el final de los viajes, el miedo prevaleció como sombra fiel de los navegantes. Al ser un agente presente y activo durante los avatares de las travesías, el hombre se vio confrontado a él sin alternativa alguna. Más como se pudo observar a lo largo de esta investigación, ya no se trataba de un miedo aislado y desconocido como el que se tenía cuando se navegaba tímidamente en las derrotas de cabotaje y se miraba con aprensión y duda al horizonte del mar infinitamente misterioso, sino que era un miedo insertado perfectamente en la realidad de sociedades determinadas a vivir, en todos sus sentidos, la experiencia del viaje trasatlántico. En los casos que se presentaron, los miedos que quedaron de manifiesto en diarios, crónicas o literatura de viajes fueron generalmente producto de activadores externos inmediatos o próximos (reales o imaginarios, dependiendo de cómo se interpreten), como eran navegar en un inmenso y profundo mar, el hambre o la enfermedad, el azote de una tormenta, la aparición de tiburones, delfines o sirenas, o de velas enemigas en el horizonte, el conocimiento de una avería en la embarcación, del descuido de un piloto, el tropiezo con un arrecife o la posibilidad del

naufragio. A su vez, estas amenazas traían consigo otros riesgos o posibilidades a los cuales temer, muchos de ellos producto de la reflexión y la imaginación. En este sentido, la enormidad del mar provocaba la sensación de que no se llegaría nunca a tierra; la aparición de una sirena o un enorme pez, al igual que de la flama de San Telmo se podía considerar una amenaza o una señal de mal agüero; asimismo, la tempestad traía consigo caos y ruido entre el que era posible la presencia de diablos y voces amenazantes. Detrás de todo ello se hallaba el miedo a morir, el cual se reproducía en diferentes terribles posibilidades como agonizar en el anonimato, ahogado, o azotado entre los arrecifes, y finalmente, el miedo a lo que vendría después, al más allá, debido a una muerte en pecado o por no haber sido sepultado bajo tierra. El miedo era real. Nadie puede negar lo real que es el ancho mar viajando en un pequeño barco de madera y velas, lo terrible que es verse atrapado en medio de una tormenta en pleno viaje, o que la embarcación se averíe o sea gobernada por un “inepto” o descuidado piloto. Igual de real resulta el miedo a ser asaltado por ladrones de mar, padecer hambre y enfermedad en una prolongada travesía o sufrir un naufragio, fenómenos que como se observó anteriormente ni nuestra actual ciencia ha podido evitar.

Aunque hoy podemos asegurar que lo que se creía una llama de San Telmo era en realidad una descarga eléctrica provocada por la humedad del ambiente, que lo que se consideraba una sirena era un manatí, una vaquita de mar o un león marino y que no hay evidencia científica que sustente la existencia de los demonios o de voces sin cuerpo, no se puede dudar de la “realidad” histórica de estos fenómenos, los cuales fueron aceptados y comprendidos entonces a través de explicaciones de índole extática, mágica y sobrenatural. Por ello, no me atrevo a negar que un delfín o un tiburón pudieran ser considerados como mensajeros de los infiernos, como tampoco que entre la confusión de los propios sentidos durante una terrible tempestad y en medio de gigantescas y voraces olas se distinguieran formas oscuras amenazantes o se escuchara el sonido de instrumentos o voces, lo que probablemente fuera producido por el sonido de los vientos y el batir del agua. Quizá para algunos de los que tratamos de entender la “objetividad” de estos fenómenos del pasado desde un punto de vista científico, temer a

los monstruos, a las apariciones, al demonio o a morir en pecado puede parecer absurdo; sin embargo, muchos de estos miedos aún persisten entre las poblaciones de todo el mundo, sobre todo las rurales, además de que cualquiera, incluso el ser más racional, puede ser presa del temor a morir en medio del mar por hambre, enfermedad o naufragado, ahogado, solitario y sin ataúd.

Entre los pescadores y marinos de todo el mundo aún permanece un mundo prodigioso derivado de sus realidades cotidianas, de su fe, de la tradición y la leyenda. Aquellos que se adentran en los mares del norte Atlántico hablan de avistamientos de monstruosos calamares gigantes (reminiscencias de un *Kraken* decimonónico), de la aparición de barcos fantasmas en una noche de densa niebla o de la existencia real de brujas y hadas que habitan el mar Cantábrico de Francia y España o los de Escocia e Irlanda. En esta última isla, el fenómeno contemporáneo es impresionante. A lo largo de la costa oeste persiste la creencia común de que no se debe tratar de rescatar a quien se ahoga, pues ya forma parte del *tuatha* (pueblo) de las hadas. Interferir en el trance de muerte pone en peligro a la persona que lo intenta, y peor aún, de lograrlo trae como consecuencia la maldición de morir tarde o temprano de la misma forma.⁸ La cultura marítima irlandesa forjó profundos lazos ideológicos sobrenaturales con el mar y sus criaturas, los cuales permanecen firmemente arraigados. Todavía hay pescadores que dicen haber visto una isla misteriosa oculta tras la espectral neblina, herencia del recuerdo que dejaron los legendarios viajes medievales de los monjes irlandeses. Hadas, brujas y gatos continúan relacionándose con las tempestades. Aún hay asombro al escuchar historias de barcos fantasmas que se aparecen a los marinos para advertirles que busquen refugio inmediatamente, incluso en las noches más calmadas, y finalmente, se teme a las olas mortales de carácter sobrenatural como la séptima *Tonn chillona*, la novena *Tonn Tolme*, y la doceava *Tonn Rvaín* que son augurio de una muerte cercana.⁹

Por otra parte, de este lado del Atlántico, se escucha a los pescadores del litoral del Caribe mexicano y del Golfo de México hablar de la aparición de mujeres extrañas vestidas de blanco que

⁸ John de Courcy Ireland, *Ireland's Maritime Heritage*, Dublin, Ireland, Post, 1992, p. 20.

⁹ Á Cathain, en John de Courcy Ireland, *Ireland and the Sea. Papers presented at the Memman Summer School*, Iahinch, August 1982, p. 140.

recorren las costas de pequeños pueblos, portadoras de silenciosos mensajes desde el más allá; de brujas que viven en cuevas, de voces extrañas que se escuchan mientras los hombres lanzan sus redes de pesca, de flamas misteriosas que anuncian tormentas mortales y luces que provienen del fondo del mar (que recuerdan al mítico San Telmo) o del encuentro sobrenatural con embarcaciones espectrales. En una pequeña población al sur de Campeche, por ejemplo, hay quienes aseguran haber visto un barco enorme de maderas negras (que se cree el fantasma de un navío pirata) el cual se desplaza sobre el agua sin tocarla. Asimismo, existe la superstición de que si alguien escapa de ahogarse, debe dar nueve tragos de agua inmediatamente para evitar que viva asustado.¹⁰

El mar no deja de guardar ese misterio propio de una naturaleza que al hombre le parece incontrolable y en ocasiones avasalladora. Por ello, no es de extrañar que, regresando en el tiempo, durante aquellos primeros viajes, las manifestaciones de miedo fueran producto de una mezcla de realidades y creencias cargadas de fantasías que desataron los hombres ante lo que les era incomprensible. Quizás el siguiente cuadro, basado en los ejemplos vistos en los capítulos anteriores, nos ayude a enmarcar mejor aquellas manifestaciones del miedo (tanto las repentinas, como las reflexivas) y permita distinguir tanto su singularidad como su interrelación. Cabe señalar que estas categorizaciones parten de lo que considero eran en ese entonces, por un lado, los miedos hacia un fenómeno “real” exterior y, por el otro, los que eran propios de una reflexión interiorizada de los individuos sobre algo que todavía no sucedía.

¹⁰ Dorcas Noemí Méndez Guevara, *Nuevo Campechito, Campeche: ambiente, economía y cultura en una sociedad de pescadores*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Antropología Social (inédita), México, Universidad Iberoamericana, 2004, pp. 185-188.

**MANIFESTACIONES DE MIEDO
DURANTE LA NAVEGACIÓN ATLÁNTICA (SIGLOS XV-XVII)**

Fenómeno o amenaza exterior (inmediata o próxima)	Miedos repentinos	Miedos reflexivos hacia algo por venir
La inmensidad del mar		Posibilidad de no encontrar nunca tierra, no retornar al hogar
La calma de vientos	No poder avanzar, permanecer a la deriva	Posibilidad de retrasar el encuentro con tierra, de no poder regresar
Escasez de alimentos y agua	Padecimiento y sufrimiento físico	Posibilidad de la muerte
Enfermedad	Padecimiento y sufrimiento físico	Posibilidad de la muerte
Sirenas y otros seres del mar (ballenas, tiburones, delfines)	A su ataque	A un mal por venir o la muerte por ser señales de mal agüero
Demonios y otras apariciones sobrenaturales	A su presencia	Al mal que está por venir, prueba divina por los pecados
Piratas, corsarios o naves enemigas	Posibilidad de lucha, sufrimiento físico y pérdida material	A ser llevados presos, posibilidad de muerte
Averías de la embarcación, una mala navegación	Posibilidad de encallar o estrellarse entre los bajos, naufragar	Posibilidad de muerte en sufrimiento
Tormenta	Perder rumbo, naufragar	Posibilidad de muerte en sufrimiento
La oscuridad de la noche	Tener una visibilidad nula o limitada	Posibilidad de sufrir un accidente, encallar, perder rumbo en nula visibilidad
Gritos de la marinería	Anuncio de un peligro grave y próximo	
Naufragar en mar abierto	Posibilidad de sufrimiento físico por morir ahogado	Morir sin sepultura, no arribar al más allá
		Morir en pecado, condenación eterna
Naufragar al chocar contra bajos o arrecifes	Posibilidad de morir ahogado o sufrimiento físico al ser azotado entre los riscos	Morir sin sepultura, no arribar al más allá
		Morir en pecado, condenación eterna
Naufragar y posibilidad de no salvarse	Llegar a tierra extraña donde habitan salvajes, asesinos y caníbales	No regresar a tierras natales, morir de hambre, devorado y solitario.

Ningún miedo viene solo. Los miedos productos de la reflexión no surgieron de la nada, sino que adquirieron un sentido a partir de hechos que sucedían o probabilidades reales. Si alguien piensa firmemente que ni las sirenas, ni los demonios ni el más allá existen, entonces podrá decirnos que aquellos miedos no son reales; sin embargo, lo eran, y podían llegar a ser terribles.

Si seguimos el recorrido del miedo conforme los dos capítulos anteriores, en una primera parte, el mar aparecía ante los ojos de los navegantes en su enormidad conforme los barcos entraban en él y se alejaban de tierra. Cuando se perdía de vista esta última y comenzaba el recorrido de las horas, el horizonte cerúleo les parecía eterno. Si los vientos se detenían se generaba inevitablemente la reflexión temerosa: ¿algún día se llegaría a tierra? ¿Se regresaría al hogar? Conforme aumentaba el tiempo de viaje sin esperanza de arribar a territorio donde proveerse de lo básico -alimento, agua, un ambiente sano-, se agotaban los víveres o irrumpía la enfermedad, atacaban las ratas, ¿se habría de desfallecer de hambre o sin la posibilidad de una cura o engullido por los rodeadores? En otro escenario, durante la navegación aparecían seres extraños venidos de las profundidades: formidables peces de gran monstruosidad, extrañas existencias provenientes de la mitología, ¿atacarían a la embarcación? ¿Tragarían a los hombres si estos caían de cubierta? ¿Se trataba de señales de mal augurio? En el caso de que en el horizonte se avistaran velas que pudieran ser enemigas, ¿habría un enfrentamiento violento? ¿Robarían las pertenencias, la carga? ¿Torturarían y matarían a la tripulación? Todos estos miedos surgían por eventos ocurridos dentro de la comunidad del barco, como el hambre o la enfermedad y ante la posibilidad de amenazas del exterior, provenientes de seres peligrosos, incluyendo a los piratas. A ellos se podrían sumar otros miedos, que aunque ocultos a primera vista en las fuentes que se mencionaron, se distinguen entre los referidos abiertamente: miedo a la autoridad de mando y, por lo tanto, al castigo. Temor le tuvieron las tripulaciones a Cristóbal Colón o al capitán Álvarez Cabral. De este último, por ejemplo, de Mezquita Perestrelo aseguraba que más que obediencia, era “miedo (que es con lo que ella puede más), [lo] que la gente de mar tenía a este

hombre¹¹. Sin embargo, a la inversa, los capitanes temían las sublevaciones, los motines, sobre todo en los viajes en los que las condiciones de supervivencia eran extremas. En expediciones como las de Colón y Magalhães, a pesar de que la amenaza de amotinamiento fue constante, quizás por demostrar liderazgo y valor, el temor no es explícito en sus diarios de a bordo, siendo una presencia silenciosa. Uno no puede más que suponer las emociones que podían germinar en situaciones semejantes de tensión en esa pequeña sociedad hacinada en un receptáculo de madera: miedo a ser torturado, asesinado o “sufrir un accidente” o bien a ser descubierto por ser el autor de algunas de estas fechorías.

En una segunda parte, los miedos se relacionan más con la posibilidad de pérdida total de la estabilidad que brindaba el barco ante la inconstancia del mundo marino. Naves sobrecargadas o mal lastradas, averías en la embarcación, malos pilotajes y tormentas que destruían la esperanza de los hombres, aferrados a una frágil pieza de madera. Y todo se entremezclaba: el azote de los vientos, la aparición de seres infernales o llamas misteriosas que auguraban un mal por venir, así como el diluvio en un constante menear del barco al ser engullido por las olas. Voces y ruidos sobrenaturales, el griterío de la marinería y los pasajeros. ¿Qué prueba esperaba al pecador supremo? La desesperanza, el recuerdo de los males realizados, el pecado, la culpa, el agua que se traga a cántaros, los cuerpos en una danza involuntaria mecidos por el mar, los hundidos, los descuartizados, los tiburones que arrancan pedazos, una muerte sin sepultura y, al final del túnel, las almas encarnadas en el canto de las gaviotas, violentadas a padecer un húmedo purgatorio por el resto de los días. De no morir, si se salvaba el cuerpo y el alma, el temor a pasar de nuevo por las mismas angustias a bordo de un pequeño bote o asido a un pedazo de leño, y de arribar a una costa ajena, de morir finalmente de hambre, de enfermedad, de soledad o bien como alimento de “salvajes”.

No sólo la documentación histórica ilustra la intensidad de estos momentos. Si se desea entrar en detalle, en la literatura marítima europea se puede encontrar toda una variedad de escenarios de

¹¹ Bernardo Gomes de Brito, “Relación del naufragio de la Nao Sao Bento en el Cabo de Buena Esperanza, durante el viaje que hizo el capitán Fernando Álvarez Cabral”, en *Historia Trágico-Marítima*, México, ESPASA-CALPE, 1948, p. 83.

complejidad emocional en relación a este grupo humano que viaja y padece, en el que los miedos más terribles e íntimos que se pudieran sentir abordo (muchos de los que se mencionaron en esta investigación) son descritos con soltura, tanto en circunstancias fantásticas, como en episodios de gran realismo. Desde las obras de Miguel de Cervantes, Lope de Vega, Baltasar Gracián y William Shakespeare, en pleno siglo de oro de la literatura (siglos XVI y XVII); seguidos por Daniel Defoe (*Robinson Crusoe* o *The Life, Adventures and Piracies of the Famous Captain Singleton*, en español *La vida del capitán Singleton*), Jonathan Swift (*Los viajes de Gulliver*) y Tobias Jorge Smollett (*Las aventuras de Roderick Random*) en el siglo XVIII; en la novela clásica del siglo XIX de Jules Verne (*Viaje al centro de la tierra*, *Veinte mil leguas de viaje submarino* o *Las aventuras del capitán Hatteras*), Herman Melville (*Moby Dick* y *Billy Bud*), la vasta obra marinera de Joseph Conrad (*El corazón de las tinieblas*, *Tifón*, *El pirata*, *El espejo del mar*, etc.) y Jack London (*El lobo de mar*); o más recientemente la serie de novela histórica sobre la armada inglesa escrita por Patrick O'Brian, de la que despunta *Master and Commander* (conocida en español como “Capitán de Mar y Guerra”), en la que se adentra de manera pormenorizada en la cubierta exterior, pero también inferior, de la vida cotidiana de los hombres de mar.

Padecer por lo que estos grandes magos de las letras han narrado de forma extraordinaria a través de los siglos, con todo y sus diferentes grados de ficción, era posible en aquellos días de los incipientes viajes trasatlánticos. En el mundo “real”, la gente que emprendía estas travesías iba hasta cierto punto preparada para enfrentar los posibles peligros por venir. Para ello practicaban ritos y estrategias que les permitían compensar la angustia que brindaba la inseguridad material y espiritual de la navegación. Antes de zarpar se proveían de testamentos, seguros de viaje, asistían a misa o se confesaban. También el adornar los mascarones de proa con la representación del alma protectora del navío, animales totémicos que simbolizaban fuerza como leones, dragones y otros seres fantásticos o el poder femenino encarnado en sirenas y mujeres guerreras o santas, además de algún prestigiado varón protector, formaba parte de estos rituales de protección. Asimismo, se invocaba el amparo de ciertos santos a

través del bautizo de los navíos con sus nombres, se realizaban incontables misas y se alzaban un tanto de rezos desde el puerto, durante el viaje (sobre todo en medio de una tormenta) y al arribar nuevamente a tierra. Todo ello respondía al concepto de que el mundo natural marino se hallaba regido por fuerzas sobrenaturales que debían ser respetadas y armonizadas por medio de rituales, rezos e incluso magia, en fin, todo lo que permitiera proteger al hombre y le ayudara a enfrentar sus miedos.¹²

El valor y la audacia abren caminos

-Fain would I climb, yet fear to fall (Treparía contento, aunque temeroso de caer)

-If thy heart fails thee, climb not at all- (Si tu corazón flaquea, mejor no trepes)

Conversación entre Sir Walter Raleigh y
Elizabeth I de Inglaterra, siglo XVI

A través de los siglos ha quedado demostrado que entrar en el mundo negado a los mortales, entrar vivo y sobrevivir a él, ha sido un gran acto de heroicidad llevado cabo por los hombres que, consciente o inconscientemente, osaron superar los límites impuestos a su condición humana.¹³ Ese *Mare Tenebrosum* medieval representó una especie de *más allá* de los navegantes. En este último concepto se recogió metafóricamente el mito del espacio incierto que el océano encarnó, pero que a la vez simbolizó el impulso incontenible del hombre por descubrir y conocer.¹⁴ Pinturas, exvotos y piezas literarias de aquellos tiempos representan a innumerables navegantes perdidos en la fragilidad de un pequeño mundo de madera en medio de un mar inmenso y embravecido en la lucha por contenerlo y dominarlo. Estas imágenes dan testimonio de sus múltiples miedos pero también de su valor, lo que les permitió lanzarse a ese mar de contorno, límite e impedimento. Para Isabel Soler, el concepto *audacia*

¹² Isabel Jáidar Matalobos (comp.), *Los dominios del miedo*, Área Subjetividad y Procesos sociales, México, UAM-XOCHIMILCO, 2002, p. 116.

¹³ Se puede decir que una prueba semejante constituye en nuestros días el viaje al universo exterior.

¹⁴ Soler, *op. cit.*, p. 398.

es el que mejor define a aquellos que se aventuraron en el lugar del miedo. Este último —explica— acabó siendo “el aliciente necesario para descubrir lo desconocido, para atreverse a deambular por el *extra orbem*”.¹⁵ Valientes y audaces fueron como pueblo navegante los portugueses y los españoles de aquel entonces, representados en sus individuos de apellido inmortal o en aquellos anónimos que se atrevieron a surcar una y otra vez las aguas del Atlántico. Pero aunque en el presente estudio sólo se trataron los ibéricos, no se puede suprimir de estas últimas líneas la mención del valor que también caracterizó a los navegantes árabes, chinos, ingleses, genoveses, irlandeses, franceses, holandeses y todas aquellas sociedades que se atrevieron a practicar, muchas desde tiempos remotos, la cultura naval en los grandes mares del mundo. No cabe duda que la mayoría de los hombres dedicados a la vida del navegante osado atravesaron por experiencias semejantes y, en específico, quienes navegaron el Atlántico se enfrentaron muchas veces a un mismo destino. Tan sólo un fragmento de la crónica de uno de los viajes al Nuevo Mundo de Sir Walter Raleigh, consagrado corsario de la reina Elizabeth I de Inglaterra, basta para sintetizar los peligros y temores que cualquier navegante de su talla —de cualquier origen—, tuvo que enfrentar en su incursión por el Mar Océano:

En aquellas condiciones, [...] como el único navío en la flota de Gilbert [...] soltando amarras de la costa Irlandesa, el joven Raleigh navegó hacia el Atlántico para alcanzar las islas de Cabo Verde. Los riesgos que enfrentó fueron enormes: olas de cuarenta pies de altura, nieblas tan densas que escondían las estrellas, tormentas tan feroces que el palo mayor alcanzaba el nivel del mar. También estaba la constante preocupación de que se abrieran los maderos o se perdiera el timón, o del resentimiento amotinado de los hombres temerosos. Todo lo que es conocido por cierto es sin embargo que Raleigh pasó por muchas peligrosas aventuras, tanto tempestades como luchas en el mar.¹⁶

Como se dijo, la valentía y la audacia también fueron acompañadas por el desarrollo del conocimiento geográfico y natural, así como por las habilidades tecnológicas navales de las sociedades y las necesidades de expansión y poder. Ciertamente es que los portugueses se arriesgaron a ingresar en el

¹⁵ *Ibid.*, p. 71.

¹⁶ Raphael Holinsned, *Chroniques* (1587), citado en Stephen Coote, *A play of Passion. The life of Sir Walter Raleigh*, Macmillan London, 1993.

territorio del Atlántico sur sin ningún recelo, pues los gentiles hombres o hidalgos querían probar su destreza lanzándose al peligro marítimo; no obstante, también había el interés de alcanzar el oro y otras riquezas de oriente. Con estos anhelos, los portugueses descubrieron nuevas islas, nuevas tierras, nuevos mares, nuevos pueblos, un nuevo cielo y nuevas estrellas. El astrónomo y geógrafo portugués Pedro Nunes en su *Tratado em defensao de carta de marear* (1537), consciente de semejante logro, explicó los motivos que lo hicieron posible: el miedo no fue un impedimento para enfrentar el supuesto gran calor de la zona tórrida y el frío de la parte más extrema del sur. Incluso, aunque perdieron la estrella del norte, los lusitanos se las arreglaron para volverla a encontrar, tras lo cual se traspasó el temor al cabo de Buena Esperanza y se alcanzó el mar de Etiopía, el de Arabia y después el de Persia, hasta llegar a la India, demostrando que “no había región que no se pudiese habitar”. “Y doy fe”, decía Nunes, “que estos descubrimientos de costas, islas y tierras firmes no se realizaron por casualidad, sino porque nuestros navegantes partían muy enseñados y previstos de instrumentos y reglas de astrología y geometría, herramientas que deben dominar los cosmógrafos, según dice Ptolomeo en el primer libro de su *Geografía*.”¹⁷ Otro contemporáneo de Nunes, el hispano José de Acosta, también fue consciente de los logros del hombre de su siglo en el desarrollo del arte de navegar, lo que le facilitó “engolfarse” en las aguas atlánticas y navegar hacia el descubrimiento ilimitado:

Mas ahora es otro tiempo
Y el mar de fuerza ó de grado
Ha de dar paso al osado
Y el pasarle es pasatiempo.
Al alto mar proceloso
Ya qualquier barca se atreve:
Todo viaje es ya breve
Al navegante curioso.¹⁸

¹⁷ Pedro Nunes, “As novas navegacoes”, en *Tratado em defensao de carta de marear* [1537], Coimbra, 1952.

¹⁸ Joseph de Acosta, “Libro primero, Capítulo XVI. De qué modo pudieron venir á las Indias los primeros hombres, y que no navegaron de propósito á estas partes”, en *Historia Natural y Moral de las Indias, en que se tratan las cosas notables del Cielo, elementos, metales, plantas y animales de ellas; y los ritos, ceremonias, leyes, gobierno y guerras de los Indios*, Tomo Primero, Sexta Edición, Madrid, publicado por Pantaleón Aznar, 1792, pp. 35,36.

Ya para entonces este pensamiento comenzaba a generalizarse entre las mentes instruidas de las naciones europeas en expansión marítima, como lo demostró también el pensamiento del religioso e historiador inglés Samuel Purchas, quién compartía la idea de que el avance tecnológico y el desarrollo del conocimiento fueron de gran ayuda para el hombre en su incursión oceánica, pues facilitó “el modo de dominar tan indomable bestia obligándola a servirle por medio de la brida de los vientos y la silla de los navíos.”¹⁹ Más adelante se verá cómo esta mentalidad caracterizó en general al pueblo inglés, permitiéndole avanzar en el dominio territorial y económico del Atlántico. Pero antes estaban los portugueses y españoles. Sobre los logros de los primeros, el historiador de las *Décadas* (1552), Joao Barros, escribió que los *padrões* -esas señales que colocaban los portugueses a su paso- representaban la victoria de su nación en (lo que entonces se pensaba) el mundo conocido:

Ciertamente, grave y piadosa cosa es oír, el ver a una nación a la que Dios dio tanto ánimo, que, si hubiera creado otros mundos, allá hubiera clavado otros *padrões* de victorias.²⁰

Resulta paradójico, entonces, y por ello cabe hacer una reflexión, que los portugueses reaccionaran con cierta “prudencia sistemática” al conocer las pretensiones de Colón. Quizás, como dice el historiador John H. Parry, los lusitanos prefirieron empujar la esfera de las exploraciones españolas tan hacia el oeste como fuese posible, alejándola al máximo de cualquier posible ruta hacia el sur por el Atlántico central, pues con ello se creyó detener la intromisión española en la ruta de la India.²¹ Sin embargo, el viaje de Colón no tuvo precedentes, aun cuando también fueron trascendentales la exploración y colonización por etapas de las islas del Atlántico. El razonamiento geográfico de Colón no se basó en informes, sino en una combinación de literatura de viajes, teorías cosmográficas y convicción interna. Sus propuestas fueron suyas y de nadie más. No fue precisamente un hidalgo, pero

¹⁹ Samuel Purchas, en *Hakluythus Posthumus or Purchas His Pilgrims*, citado por Juan Antonio Ortega y Medina, “De Andrenios y Robinsones. Discurso de recepción a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, 5 de octubre de 1976, tomo XXX, 1971-1976, p. 238.

²⁰ Joao Barros, “Década I”, en *Décadas*, Libro IV, Cap. XI, Lisboa, Sá da Costa, 1982, p. 83.

²¹ John. H. Parry, *El descubrimiento del mar*, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1989, p.190.

sí un hombre estudioso y testarudo. Recibió escasa educación en la forma debida, pero su cerebro era “vigoroso y activo” y se creía destinado a vivir grandes sucesos. De haber sido un príncipe -continúa Parry- en vez del hijo de un tejedor genovés, quizás su horóscopo hubiera fortalecido su convencimiento interno, cómo ocurrió en el caso del príncipe Enrique.²² Colón, al igual que Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Juan de la Cosa, Bartolomeu Dias, Giovanni Caboto, Juan Ponce de León, Fernão de Magalhães, Juan Sebastián Elcano, Walter Raleigh y sus casi siempre anónimas tripulaciones, fuesen de noble o humilde cuna, fueron en su mayoría caballeros del arrojo por el simple hecho de enfrentar los peligros de una navegación incierta y precaria hasta el final de la travesía. Por lo mismo, en cierta forma, el mar también sirvió como medio para que el hombre común “progresara riesgosa pero selectivamente en la escala de los social”.²³ Llevados por la voluntad de sus naciones o por la curiosidad, el afán de superación y de lucha individual o el anhelo de encontrar un lugar mejor en este mundo, enfrentaron la adversidad y el miedo. Después, los hombres que les siguieron, los viajeros que repitieron las rutas descubiertas y marcadas en una invisible estela, también necesitaron de valor, o a veces de algo de suerte, para lograr su cometido o llegar a salvo a sus destinos.

Fue inevitable que los audaces navegantes de aquella época simbolizaran ese heroísmo antepuesto al miedo a la muerte y a la perdición total en medio de la lucha con el elemento. La emoción más cruda, pero sobre todo el valor de todos aquellos hombres que se atrevieron a lanzarse al mar, llegó a ser mitificado. Se puede leer en los relatos y la literatura de naufragios: el miedo aparecía en un inicio de frente al noble héroe, para finalmente ser superado con gran dramatismo. Aunque un reflejo de la realidad, la leyenda y el mito, así como la crónica de enseñanza, retrataban al navegante templado aspirando a desaparecer la existencia del miedo en su ser, pues entonces el valor era considerado tradicionalmente el bastión del hidalgo, de todo caballero de noble cuna; en cambio, el miedo era propio de los plebeyos. Puesto que el peligro era la proximidad de lo temible, el controlarlo o la capacidad de medir los riesgos en cualquier situación eran cualidades que consolidaban las posiciones

²² *Ibid.*, p.253.

²³ Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 237

de dominio. Ahora bien, había miedos inconfesables y miedos que dignificaban, miedos que eran muestras de debilidad y otros de los que se alardeaba como signos de determinadas creencias o ideologías.²⁴ Por ello, si bien es cierto que gentileshombres como Fernández de Oviedo aseguraban no tener miedo, esta emoción llegaba en el momento menos esperado, manifestándose a todos los hombres de formas similares, independientemente de su origen social. Pese a ello y después de revivir en este trabajo tantas terribles experiencias, me parece comprensible que el acto de navegar en aquellos tiempos, contra el viento y la marea de la adversidad, fuera inspiración para el hombre común, quien buscó identificar su lucha ante la vida, aunque fuese en sueños, con la heroicidad de aquellos espíritus.

²⁴ Pilar Gonzalbo Aizpuru, “Reflexiones sobre el miedo en la historia”, en Pilar Gonzalbo, Anne Staples y Valentina Torres Septién (comps.), *Una historia de los usos del miedo*, México, Centro de Estudio Históricas-COLMEX, 2009, p.22.

Superar los límites del miedo. La carrera del dominio atlántico

Señor, el mar que vuestras naves recorren es muy grande, tanto, que en unas partes es verano y en otras es invierno, y todo en un mismo camino. Pueden ir dos naves, una después de la otra, por un mismo camino y una llegará a un lugar cuando allí sea invierno y encontrará tormenta, y la otra, cuando llegué allí será verano, y no encontrará la tormenta que la primera encontró [...] esto se debe a que el mar es muy ancho y muy desértico y apartado de tierra [...] . Pero cuando los navegantes de esta carrera tengan más experiencia sobre su ruta, sabrán tomar el verano [...] tanto a la ida como a la vuelta, y harán el camino en muy breve tiempo, y sin trabajo irán y volverán a salvo.

Abraham Zacuto al rey Don Manuel I, siglo XIV

Ninguna utilidad puede legitimar el riesgo inmenso de viajar por el mar. Para afrontar la navegación, son necesarios intereses poderosos.

Gastón de Bachelard, *El agua y los sueños*, 1978

¿Qué empujó a los navegantes a emprender una carrera de exploración arriesgada, pese a los peligros, pese al miedo? Ya se mencionó que entre las múltiples posibilidades, y más allá del sentido romántico con el que algunas veces se adornan los hechos históricos, donde cabría la simple curiosidad y el anhelo de libertad, estaba claramente la intención de ampliar las ganancias comerciales y extender el poder de las naciones o de los individuos. Porque, siendo sinceros, la pretensión de enriquecer y dominar fueron, en general, los vientos propulsores de aquellos peligrosos periplos. El poder político, militar, económico y religioso configuraron las directrices que orientaron las circunstancias de los viajes, e influyeron en el poder de la voluntad; ese rasgo de la condición humana de programar y

organizar una travesía, prever posibles contrariedades, superar las sucesivas dificultades, así como crear, desarrollar y fortalecer todo un sistema logístico que articuló todos los intereses que giraban alrededor del viaje, desde el ámbito meramente financiero, militar o burocrático, hasta el más técnico o práctico.²⁵ El anhelo de riqueza, y por consiguiente, de poder, estaba en el dominio del mar, pues con ello se aseguraba también la extensión de la superioridad terrestre. Claro está, como ya se dijo, detrás de todo también estaba la curiosidad de algunos monarcas o individuos por saber más del mundo, por el sueño de hacer realidad una creencia, como dice Soler, por el “ansia de verificar el mito, deshacer el espejismo, justificar la quimera o construir la utopía”. El viaje era realmente peligroso. Superar la furia del océano, los climas extremos, el hambre, la enfermedad y el deterioro que sufrían los barcos constituía una auténtica proeza. Se perdían muchos barcos y muchas vidas y, en consecuencia, también mucha riqueza, pero a pesar de todo el riesgo, la ganancia era enorme.²⁶

Por eso valía la pena planear lo mejor posible las expediciones. Ya se vio cómo los monarcas, los inversionistas, los comerciantes o los navegantes responsables o relacionados con determinado viaje cuidaban sus intereses, por lo que en principio estaban un tanto recelosos de emprender travesías peligrosas, lejos de las rutas conocidas y sobre todo, de la costa. Fueron pocos los que se atrevieron a creer en la posibilidad de descubrir alguna tierra escondida detrás del horizonte atlántico. Las decisiones se tomaron con cuidado, buscando la asesoría de expertos eruditos en navegación, geografía o cosmografía, siguiendo amplios y detallados razonamientos, examinados a veces durante años. Por ello, de acuerdo con Parry, el descubrimiento a través del mar no fue resultado de la pura casualidad, sino de una laboriosa búsqueda sistemática. Pese a la incertidumbre, los exploradores zarpaban sabedores (aunque fuese a fuerza de fe) del destino al que habían de llegar, aunque se tratara de lugares que conocían de oídas o por los textos, muchas veces fruto de su imaginación. Detrás de la planeación de sus viajes estaba la idea de contactar nuevos territorios que prometían beneficios y ventajas para ellos mismos y para quienes les apoyaban. Sin embargo, la casualidad también fue un factor que

²⁵ Soler, *op. cit.*, pp. 163, 164.

²⁶ *Ibid.*, p. 164.

intervino en muchos de los “descubrimientos”. Algunos, incluyendo los más trascendentales, fueron fortuitos, consecuencia imprevista de ser llevados por las corrientes o debido a un error de navegación que empujó a los barcos más allá del rumbo que tenían trazado, por lo que se acababa encontrando algo completamente distinto de lo que se buscaba. Con frecuencia las expediciones no estaban en condiciones de explorar el hallazgo, y cuando regresaban a tierra —si es que regresaban —, se daban detalles, a veces muy imprecisos, de la ubicación de dicho descubrimiento, cuyo conocimiento se transmitía en forma de relatos que se narraban de persona en persona. En tal caso, había la posibilidad de que las palabras “cayeran en el olvido; o de que la tierra que afirmaba[n] haber encontrado pasara a formar parte del reino de la leyenda popular o del recuerdo”.²⁷

A finales del siglo XV, al dar comienzo la carrera por la expansión del poder y el dominio, primero entre Portugal y España, y tras sus descubrimientos, también entre otros países de Europa como Francia, Holanda y, sobre todo Inglaterra, pese a los peligros y los miedos que prevalecieron durante los viajes, pudieron más las ansias de dominación. Las naciones deseosas de adelantarse, incluso las que no se caracterizaban por sobresalir en los asuntos náuticos, promovieron y empujaron la navegación. El Atlántico se convirtió en el escenario de la lucha por el poder, lo que quedó notoriamente asentado en las crónicas de la época, pero también en el verso y la prosa con “olor a mar”,²⁸ reflejo de la apoteósica heroicidad de aquellos pueblos que trataron de demostrar su supremacía durante los siglos XVI y XVII. Entre los españoles y portugueses, Luís de Camões y Lope de Vega representaron la alegoría de las proezas marítimas de sus naciones, respectivamente, en el poema épico *Los Lusíadas* (sobre la hazaña portuguesa de Vasco da Gama) y en la epopeya *La Dragontea* (sobre las inmortales gestas de los valientes españoles que combatieron los ataques del corsario Francis Drake). Mientras que el poeta y aventurero inglés Walter Raleigh cantó con barrocas y metafóricas alusiones a su poderosa Cynthia (la amada de Océano), en realidad su dama y reina Elizabeth I, mientras que el dramaturgo George Chapman dedicó a este corsario su poema *De Guiana Carmen Epicum*, alabando al

²⁷ Parry, *op. cit.*, p.248.

²⁸ H.G. Rawlinson, “Introduction”, en *Narrative from Parchas his Pilgrimes*, citado en Ortega y Medina, *op. cit.*, p.227.

intrépido navegante y capitán inglés, “el que castiga a los españoles” (*castigator hispanicarum*).²⁹

Sin embargo, las mismas letras salobres reflejaron la otra cara de la luna detrás de la remarcada heroicidad de su gente, al narrar la serie de cruentos padecimientos que los hombres comunes tuvieron que enfrentar por atreverse a pelear el territorio marino. Ello se percibe detrás de las estrofas idealistas de la poesía épica de las naciones en competencia, pero sobre todo es notable abiertamente en la prosa de instrucción litúrgica de la literatura de naufragios. *Los Infortunios y naufragios* de Fernández de Oviedo, de los que se han sacado bastantes ejemplos para este trabajo, dieron a conocer a un público amplio de lectores las sorprendentes desdichas y milagros ocurridos a los españoles en la peligrosa carrera de Indias. Es notable que para el cronista, el espacio marino entre Europa y América constituía una nueva prueba de Dios para la expiación de las culpas de los pecadores. Por eso en su obra confluye la admiración por la naturaleza, la reafirmación de su carácter providencialista y la narración literaria de hechos históricos “oficiales”, que dan como resultado una moraleja edificante.³⁰ De forma semejante, el compendio de los doce relatos de naufragios de la *Historia trágico-marítima* (1735 y 1736) de Bernardo de Brito, a la que también se ha hecho alusión a lo largo de este trabajo, dio noticia de algunos desastres navales ocurridos a sus connacionales en los siglos XVI y XVII, pero con un sentido más crítico que Oviedo, quizás por ser una obra escrita a casi más de dos siglos de ocurridos los hechos. En este sentido, Brito delató las desastrosas condiciones de aquellos viajes, la negligencia, la irresponsabilidad y la trasgresión de las leyes de navegación, así como la corrupción y la avaricia, que llevaron a tratar de alcanzar las metas comerciales y políticas impuestas en aquel entonces por Portugal. Expuso cómo los barcos se construían demasiado deprisa o eran demasiado viejos, el cargamento solía ser excesivo, mucho de ello debido a la gran proporción de mercancías de contrabando, o se hallaban mal estibados. Además, los oficiales de los navíos o los pilotos no eran aquellos expertos navegantes que habían dominado las rutas marítimas y la tripulación no habían recibido o mostraba apenas

²⁹ Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 228

³⁰ Alma Delia Miranda Aguilar, *Modelos ibéricos de narraciones de naufragios (siglos XVI y XVII)*, tesis de maestría en letras españolas (inéedita), UNAM, 2006, pp. 47-48.

preparación.³¹ Lo mismo sucedía con España, y a ello se sumaba que los mares estaban cada vez más infestados de piratas o corsarios franceses, holandeses e ingleses que asechaban por todos los puntos estratégicos a las naves del monopolio peninsular. Esta situación reflejaba las ansias, o mejor dicho, las prisas, por lograr ese dominio del que tanto se ha hablado. De Brito dio a entender que todo ello desencadenaba los desastres, pero que además, al final, la ambición del hombre era duramente castigada por la voluntad divina a través de los padecimientos del naufragio.

En ambas obras, reflejo del pleno avance de las naciones ibéricas por alcanzar sus sueños atlánticos, lo duro y temible de los sucesos que narran es su “veracidad”, consecuencia de enfrentar las nuevas realidades de los viajes ultramarinos, en la desesperación de una disputa por el control de un territorio indomable. Tanto Oviedo como de Brito resaltan lo extraordinario de estos hechos en el contexto de una realidad cruel y despiadada, pero también llena de milagros, mismos que sostuvieron la marcha ibérica durante su periodo de avanzada. Milagros vivieron Colón, al salvarse de los motines o la tempestad que amenazó su triunfal arribo y Magalhães, cuando logró cruzar finalmente con vida el tan anhelado estrecho hacia el Pacífico. De entre los milagros (que fueron muchos) hubo algunos que por su singularidad son dignos de contar aquí, como el que sucedió a la flota de Cabeza de Vaca en 1527 al salir de Cabo Verde y atravesar la línea equinoccial. Al notar que hacía falta agua para beber, decidieron regresar a tierra. Dejemos mejor que nos lo cuente el propio Cabeza de Vaca:

[,,] acaeció una cosa admirable; i porque no es fuera de propósito la podré aquí; i es, que iendo con los Navíos a dár en tierra en unas peñas mui altas, sin que lo viese, ni sintiese ninguna persona de los que venian en los navíos, comenzó a cantar un grillo, el qual metió en la Nao en Cádiz un soldado, que venía malo, con deseo de oír la música del grillo, i havia dos meses i medio que navegábamos, i no lo havíamos oído, ni sentido; de lo qual el que lo metió venía muy enojado, i como aquella mañana sintió la tierra, comenzó a cantar, i a la música de él recordó toda la gente de la nao, i vieron las peñas, que estaban un tiro de ballesta de la nao, y comenzaron a dar voces para que echasen anclas [...] i fueron causa que no nos perdiéramos: que es cierto, si el grillo no cantara, nos ahogáramos quatrocientos hombres, i treinta caballos, i entre todos se tuvo por milagro que Dios hizo por nosotros; i de ahí en adelante, iendo

³¹ Soler, *op. cit.*, p.195.

navegando por más de cien leguas por luengo de costa, siempre todas las noches el grillo nos daba su música, i así con ella llegó el Armada a un puerto [...].³²

Porque para España y Portugal la supremacía en la Carrera de Indias había sido posible y era sostenida sobre todo, gracias a la intervención divina y la misericordia de Dios, quien guiaba su navegación a través de los regalos de su creación: los contornos de la tierra, las estrellas, el sol y la luna, las corrientes, vientos contrastantes y las parvadas de aves, así como los secretos de la piedra imán que obligaba “al abismo inmenso a obedecer”. Más la fe en su Providencia, era lo que realmente le permitía navegar entre las fieras ondas del mar: “por esto confían los hombres sus vidas en un pequeño madero.”³³ Sin embargo, el aliento celestial inicial que impulsó sus velas contra todo temor, hasta romper las barreras de lo desconocido, no tardó en perder fuerza, hundido en la ambición desmedida de dos naciones cuyo poder político y económico (al interior y exterior) fue en constante disminución, hasta que sostener esa “superioridad” se convirtió en una especie de calvario. Fue entonces cuando los ingleses entraron desafiantes a la escena Atlántica, animados en gran medida por la seguridad que su propia tecnología les brindaba. Como dijera Juan A. Ortega y Medina, esta dirección “opuesta” en la que actuaron los héroes españoles (y los portugueses también) a partir del siglo XVI, los llevó a encontrarse en el mundo, no para cambiarlo y mejorarlo, sino para alienadamente padecerlo, como sucedió en el caso de Don Quijote de la Mancha, el héroe más representativo del mundo hispánico. Es por ello que en *Los trabajos de Persiles y Sigismunda*, Miguel de Cervantes presentó al mar en su peor cara naufragante y traicionera, pues no les promete al par de enamorados “seguridad ni firmeza alguna largo tiempo”. Ello se entiende, pues al parecer las relaciones de Cervantes con el mar no fueron muy buenas, ya como náufrago, como soldado o como prisionero del yugo pirata. Como se vio en muchos ejemplos, la literatura del Siglo de Oro

³² Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, “Capítulo I. De los Comentarios de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca” en *Comentarios de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, adelantado y gobernador del río de la Plata*, en Andrés González Barcia (comp.) *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I, Madrid, 1859, p. 2.

³³ De Acosta, “Libro primero. Capítulo XVII. De la propiedad y virtud admirable de la piedra imán para navegar; y que los Antiguos no lo conocieron”, *op. cit.*, p. 53.

relacionada con los temas marítimos, además de reflejar la vida de los hombres, sus experiencias y emociones, también fue reflejo de la lucha constante por el dominio del mar, en muchos casos una visión negativa del desenvolvimiento del hombre en ese espacio. Por ejemplo, en la obra *El Criticón* (1651) de Baltasar Gracián, esto es notable. En una alegoría del paso del hombre por este mundo como si se tratase del correr del agua, el personaje Critilio condena al arte de la navegación: “Oh, tirano mil veces de todo ser humano aquel primero, que con escandalosa temeridad fió su vida en un frágil leño al inconstante elemento”, mientras que el barco no es más que “un ataúd anticipado”.³⁴

A pesar de sus hazañas marineras al abrir camino hacia el sur y el occidente atlántico, para Portugal y España el mar no dejó de ser un obstáculo, un lugar de padecimientos y miedos irremediables, una especie de constante cobrador de deudas por permitir el paso a sus naves. Esta especie de desapego, que a decir del historiador español Eliseo Álvarez-Arenas, distrajo a España de su “destino histórico”,³⁵ alcanzó su dramática crisis de desencanto, como asegura Ortega y Medina, en el desastre de la Gran Armada frente a los ingleses en 1588.³⁶ Quizás de cierta forma, la derrota de la *Armada Invencible* —llamada así irónicamente por los ingleses—, fue el aliento que aprovecharon estos últimos para aprestarse a la conquista de los mares, inspirados en su moderna tecnología, pero también en fuertes bases mentales producto de la Reforma. *Run away to sea* (escapar hacia el mar) se convirtió en la expresión inglesa tradicional para la iniciación heroica. En este sentido, enfrentar los peligros del mar (y lograr superarlos) constituyó nuevamente un aliciente más que incitó y enardeció el deseo de aventura y de fama, de sobresalir por los logros cometidos tras vencer el miedo. Así habían comenzado los hidalgos portugueses y españoles, quienes sintieron el llamado del mar para probar el poder de sus naciones. El turno ahora le tocaba a Inglaterra, la cual dejó atrás su “padecimiento” del mar y “redescubrió” su capacidad marinera en el camino de la expansión ultramarina, colonial y

³⁴ Ortega y Medina, *op. cit.*, pp. 228-232.

³⁵ Eliseo Álvarez-Arenas, citado en Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 228

³⁶ Edmundo O’Gorman, “De Ave Fénix. Discurso de bienvenida a Juan Antonio Ortega y Medina a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, 5 de octubre de 1976, tomo XXX, 1971-1976, p. 258.

moderna, no obstante, de nuevo en una disputa amarga, dura y cerrada contra España.³⁷

Sin embargo, hay que reconocer que para entonces los ingleses se hallaban en una situación económica, política y psicológica ventajosa. Tiempo atrás a los ibéricos les había tocado el momento de romper con los miedos, de enfrentar ese mar tenebroso occidental que durante siglos había parecido inhóspito, fiero, septentrional y cósmico. Ellos fueron los que dejaron atrás las primeras estelas de una nueva concepción del mundo. Esto lo entendió muy bien Inglaterra y lo supo aprovechar. Un comerciante de Bristol llamado Robert Thorne, residente de Sevilla (y por lo tanto impregnado de la cultura marítima española), en una carta dirigida al embajador del rey Henry VIII (Enrique VIII) de Inglaterra le explicaba cómo el mar septentrión había perdido ya casi totalmente su carácter negativo, peligroso y legendario de antaño; el secreto de su medieval innavegabilidad había sido descubierto y, al surcarlo, las aguas antes inhospitalarias y adversas se mostraban ahora accesibles; es decir, incorporadas al mundo y transformadas de esta manera en un mero accidente geográfico. En este sentido, el océano se había transformado en el mejor aliado para los espíritus ingleses, quienes no se arrendaron “ante los peligros, supuesto que tampoco estos habían detenido a los lusitanos y castellanos”.³⁸ Los navegantes, aquellos hombres “marginados” se convirtieron en el centro del proyecto nacional inglés en términos de colonización y formación de una nueva forma de civilización. El Robison Crusoe de Daniel Defoe, es una representación de aquella combinación de razón y fe, sobriedad y coraje, en donde el protagonista, a pesar de ser injuriado por el mar, demuestra lo que es capaz de lograr.³⁹ Los reflexivos teóricos ingleses, inspirados por los logros de españoles y portugueses, trabajaron mucho en esta nueva elaboración discursiva sobre el mar, la cual acompañó su avanzada. Nada más hay que ver cómo Samuel Purchas encontró en el mar un inspirado optimismo de sentido de esperanza y destino para su nación, aun en lo que nos había parecido su cara más terrible:

³⁷ Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 234.

³⁸ Robert Thorne, en Ortega y Medina, *op. cit.*, pp. 236-237.

³⁹ Edward Rothstein, “The Sea and the English Who Tried to Master It”, *op. cit.*

Por lo que se refiere a sus servicios, los que el mar presta son numerosos: él es el gran abastecedor de los productos del mundo; el portador de las demasías de los ríos, el que pone en comunicación, merced al tráfico comercial, a todas las naciones y partidas del mundo. El mar se presenta ante nuestros ojos adornado de variados colores y animado de movimientos, y en su seno se encuentran, cual si fueran ricos broches, muchas islas que le sirven de ornato. El mar es en épocas de paz espacio abierto al intercambio de mercaderías; en las de guerra adecúan campo para las luchas más terribles. [...] El mar ofrece en su seno profundo todas las maravillas del Señor como vehículo de enseñanzas; la variedad de sus criaturas para ser utilizadas [...] A la tierra sedienta le da agradable encuentro; a las personas fatigadas, frescor delicioso; a los estudiosos, un mapa de conocimientos, ejercicios de temperancia, hábitos de continencia y una escuela de meditación, oración, devoción y sobriedad; un refugio a los afligidos. [...] El mar tiene además tempestades y calmas para castigo de los pecadores y ejercitación de la fe marinera [...] El mar contiene los elementos más diversos para provocar meteoros; posee asimismo las formas más diversas; las más variadas y numerosas especies de monstruos, los más grandes, los más deformes, disformes e informes. Empero, ¿para qué distraer más tu atención? El mar incita al cuerpo a actuar, a la mente a meditar y atrae al hombre hacia el mundo por medio del arte de todas las artes: la navegación.⁴⁰

En esta nueva visión, el Leviatán oceánico había perdido el dominio del mar. El Atlántico dejó de verse y sentirse como un horrible padecimiento o un obstáculo insuperable para convertirse en la vía acuática providencial de unificación de las tierras del mundo. Escenario para el desarrollo económico, la escuela de la guerra y claro está, el aprendizaje religioso. Aunque por supuesto, no todos los hombres de esta nueva generación se sintieron tan aventureros y heroicos, y más de uno siguió el sabio consejo que decía “alaba al mar, pero quédate en tierra”. Sin embargo, como para desentrañar los misterios del mar y tratar de “domesticarlo” no había más que arriesgarse y desafiar los peligros y los miedos, era mejor seguir el consejo de que “para aprender a rezar, hay que ir al mar”.⁴¹ Lo que deja en el entendido que pese al nuevo impulso alentador, prevalecieron viejos miedos, que sin embargo fueron enfrentados y superados constantemente a través de la fe en lo divino, en la superioridad política y tecnológica, pero sobre todo, en la audacia individual y colectiva.

⁴⁰ *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrims*, en Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 238.

⁴¹ Ambos proverbios “Praise the sea, but keep on land” y “He will learn to pray, let him go to the sea” de George Herbert, *Jacula Prudentum*, citados en Ortega y Medina, *op.cit.*, pp. 236-237.

Últimas reflexiones

Durante este viaje de exploración de los miedos de los navegantes europeos —principalmente portugueses y españoles— de los siglos XV y XVI, se logró un acercamiento a la manifestación, origen y complejidad de aquella emoción en tan particular contexto que fue el viaje ultramarino atlántico. Se extrajeron algunos de aquellos temores y se describieron para llevar a cabo un análisis, si bien no en la profundidad de los parámetros psicológicos o antropológicos, sí suficiente para comenzar a entender más esa emoción y sus múltiples expresiones a lo largo de un periodo trascendental en la historia del mundo occidental.

No fue difícil encontrar la cara del miedo. Las fuentes sobre los viajes atlánticos están tan impregnadas de él que lo manifiestan abiertamente, incluso literalmente, aunque en algunas ocasiones hubo que hilar más fino detrás de los discursos para desenmascararlo. Algunos de estos últimos comprenden un miedo claro, crudo y sin pretensiones, mientras que otros, sublimizados, encierran un fin determinado, como el de ensalzar o glorificar la hazaña de una expedición, pero sobre todo, la intrepidez de un navegante en su confrontación con el obstáculo, ya que ambos representan los ideales, la capacidad y el poder de una nación. En este sentido, un terrible peligro o sentimiento de temor fue exacerbado en el discurso narrativo con el fin de reflejar, en contraposición a la adversidad, el carácter valiente y perseverante de ciertos personajes o sociedades. Al decir esto no se pretende cuestionar el grado de invención o ficción de algunas relaciones o crónicas. Los miedos de fondo fueron “verdaderos” y en algunos casos aprovechados para realzar, según la intención de los textos como *exempla* o lecciones, las virtudes o defectos de los que los padecieron.

Al hacer un balance de esos miedos auténticos que sintieron a lo largo de un siglo tanto los grandes capitanes, como los simples pajes, tanto los caballeros de alto rango militar como los religiosos, tanto eruditos como pasajeros, desde las primeras incursiones portuguesas al sur del litoral africano, todavía en un contexto sociocultural medieval, pasando por el encuentro de dos continentes que llevó a la transformación mental del concepto del mundo europeo, hasta las travesías trasatlánticas ya bien

establecidas a finales siglo XVI, es notorio que algunos miedos se transformaron paulatinamente, mientras que otros desaparecieron, como el miedo a navegar hacia un “fin del mundo” o por aguas hirvientes. No cabe duda que el desarrollo del arte de navegar y la mejoría tecnológica, así como un mayor conocimiento empírico sobre el espacio marítimo lograron que el hombre se sintiera cada vez más seguro en este sentido. Si no hubiese sido así, no se habría atrevido a continuar desafiando las limitaciones que el mar le imponía. Sin embargo, algunos miedos primigenios prevalecieron o se perpetuaron en su cualidad fundamental, pues ciertamente las tormentas y la posibilidad de naufragar o morir ahogado, solitario y lejos del terruño siguen siendo las pesadillas continuas de los que se adentran en ultramar. Más aún, persiste el miedo ambiguo a la “esencia” marina, mismo que se reconoce como *talasofobia*.

Sin embargo, se ha visto que pese a su lado negativo, los miedos que surgieron del encuentro (o desencuentro) del hombre con el mar y sus peligros fueron fundamentales en la estructuración de la vida social de las naciones navegantes, ya que intervinieron en la generación de las producciones mentales que finalmente participaron en el desarrollo e impulso de los viajes de exploración y “descubrimiento” de tierras lejanas y desconocidas. Basta recordar cómo las potencias navales europeas surgentes, cada una en su momento, emprendieron valientes navegaciones alentadas por el deseo de superación de las adversidades que presentaba la gran barrera natural. Pues pese a que los sentimientos, ideas o reacciones contrarias que estos miedos pudieron haber desencadenado en los individuos o en la colectividad viajante, e independientemente del sometimiento o resignación que pudieron generar en algunos casos, en su mayoría fueron provocadores de impulsos de enfrentamiento creativo, de protección y supervivencia, que llevaron a las sociedades marítimas a desafiarlos. De esta forma, el hombre se habituó a la sombra del temor y encontró la manera de liberarse de su carga adaptándolo a su existencia por medio de creencias imaginarias y religiosas, rituales y magia, o al trascenderlo por medio de actos de valentía o de aprendizaje por medio de la propia experiencia, al mismo tiempo que fue desarrollando su tecnología y arte de navegar. Después de todo, quienes se

adentraron en los dominios del mar para explorarlo, encontraron las armas más eficaces para confrontar y en algunos casos superar los temores que los acompañaron en sus viajes: el conocimiento, la intuición, la audacia y la esperanza.

Ello conduce a una última reflexión. Ante la imposibilidad que ha demostrado la historia de la humanidad o incluso la ciencia de desaparecer del todo el miedo, de lograr “una suerte de sereno estado de disciplina mental en que, sencillamente, no seamos ya su presa,”⁴² me solidarizo con el razonamiento que sobre ello hace el historiador de las emociones Stuart Walton en su libro *Humanidad. Una historia de las emociones*: hay que desechar de una vez por todas el anhelo utópico de una humanidad que evolucionará hasta no sentir emoción alguna. Sólo cabe analizar el desarrollo de las emociones; aportar, ya sea a partir de la investigación biogenética, la especulación filosófica, o como en nuestro caso, la investigación histórica, la comprensión de la manera en que esta forma de lenguaje ha influido en diversos aspectos de la historia de la sociedad y de la cultura, y la reflexión de lo que esto supone para el desarrollo futuro de nuestra especie: “todas ellas demandan la existencia de una virtud moral correspondiente que se erija en su antítesis y sea antídoto de sus efectos. No debería, por ejemplo, haber miedo sin valor, desprecio sin simpatía, ira sin perdón.”⁴³ Al compartir la idea de Walton, se espera que la presente investigación invite a la reflexión sobre aspectos diversos, tanto contrarios como positivos, del desarrollo del miedo en relación con el enfrentamiento del hombre ante el vasto entorno marino. Pues en el espacio intermedio entre la naturaleza inconquistable de esta emoción y la nueva actitud que supone acostumbrarse a ella; es decir, en su comprensión, es donde quizá resida nuestra mejor oportunidad de reconciliar aspectos “negativos” de la naturaleza humana con la vida misma, como bien anhelaba Walton; al encontrar que el miedo, así como cualquier otra emoción, es universal en cuanto pertenece a todos los seres humanos y a todas las culturas, lo que paradójicamente lo convierte en agente unificador de la humanidad.⁴⁴

⁴² Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 13.

⁴³ Stuart Walton, “Introducción”, en *Humanidad. Una historia de las emociones*, México, Taurus historia, 2005.

⁴⁴ *Loc. cit.*

BIBLIOGRAFÍA

Acosta, Joseph de, *Historia Natural y Moral de las Indias, en que se tratan las cosas notables del Cielo, elementos, metales, plantas y animales de ellas; y los ritos, ceremonias, leyes, gobierno y guerras de los Indios*, Sexta Edición, Madrid, publicado por Pantaleón Aznar, 1792.

Aguilar Acuña, Rodrigo de, Juan Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca, *Sumarios de la recopilación General de Leyes de las Indias*, México, UNAM/ Fondo de Cultura Económica, 1994.

Barros, Joao, *Décadas*, Lisboa, Sá da Costa, 1982.

Boorstin, Daniel J., *Los descubridores*, México, Editorial Crítica, 1998.

Bourke, Joanna, "Fear and anxiety: writing about emotion in Modern History", *History Workshop Journal*, núm. 55, Oxford Journals, 2003.

Bynum, Caroline Walker, *The Resurrection of the body in Western Christianity, 200-1336*, New York, Columbia University press, 1995.

Campbell, Ysla (coord.), *Relaciones Literarias entre España y América en los siglos XVI y XVII*, Colección Conmemorativa I, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992.

Cardim, Fernão *Tratados da Terra e Gente do Brasil, São Paulo [1580]*, Brasil, Universidade de São Paulo, 1980.

Carletti, Francesco, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, estudio preliminar Francisca Perujo, México, UNAM, 1983.

Casas, Bartolomé de las, *Historia de las Indias*, Madrid, Alianza Editorial, 1994.

Castro, João de, *Roteiro de Lisboa a Goa*, Lisboa, Academia Real das Ciencias, 1882.

Cervantes Saavedra, Miguel de, *Novelas Ejemplares*, Tomo II, Madrid, EDIMAT, 1986.

Obras Selectas, Madrid, EDIMAT, 2000.

Chantraine, Pierre, *Dictionnaire Etymologique de la Langue Grecque*, France, Librairie Klincksieck, French & European Pubns, 2008.

Colón, Cristóbal, *Textos y documentos completos*, comp., pról. y nota de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 1982

Colón, Fernando, *Historia del almirante Don Cristóbal Colón*, Primer volumen, Madrid, 1802. (Obra digitalizada en www.cervantesvirtual.com).

- Coote, Stephen, *A play of Passion. The life of Sir Walter Raleigh*, Macmillan London, 1993.
- Corbin Alain y Hélène Richard, *El mar. Terror y fascinación*, Francia, Paidós, 2005.
- Cortés Albacar, Martín, *Breve Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar* [1551], Madrid, Editorial Naval-Museo Naval, 1990.
- Courcy Ireland, John de, *Ireland and the Sea. Papers presented at the Memman Summer School*, lahinch, August 1982.
 _____ *Ireland's Maritime Heritage*, Dublin, Ireland, Post, 1992.
- Covarrubias, Sebastián de, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* [1611], Barcelona, Horta I. E., 1943.
- Darwin, Charles, *La expresión de las emociones en los animales y en el hombre*, (1872), Alianza, Madrid, 1984.
- Delumeau, Jean, *El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII). Una ciudad asediada*, Madrid, Taurus, 1989.
- Dening, Greg, *Mr. Bligh's Bad Language. Passion, Power and Theatre on the Bounty*, Cambridge University Press, 1992.
- Domingues, Francisco Contente, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empirra na arquitectura naval portuguesa d  s séculos XVI e XVII*, Centro de História, Universidade de Lisboa, 2004.
- Eanes de Zurara, Gomes, *Cr  nica do Descobrimiento e Conquista de Guin  *, Mira-Sintra, Europa-América, 1989.
- Eco, Humberto, *Historia de la fealdad*, Barcelona, Lumen, 2007.
- Escalante de Mendoza, Juan, *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales* [1575], Madrid, Museo Naval, 1985.
- Estrada, Rafael, *El almirante don Antonio de Oquendo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.
- Favier, Jean, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Febregat Barrios, Santiago, "Presencia y función de los mitos clásicos en la Historia General y Natural de las Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés", en *EPOS*, XIX, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2005, 67-88 pp.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol I, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1954.

Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo, *Historia General y Natural de las Indias*, estudio preliminar de Juan Pérez de Tudela Bueso, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1992.

García de León, Antonio *Contra viento y marea. Los piratas del Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004.

García de Palacio, Diego, *Instrucción Náutica*. Madrid, Editorial Naval-Museo Naval, 1993.

Gibbs, Martin. "Cultural Site Formation Processes in Maritime Archaeology: Disaster Response, Salvage and Muckelroy 30 Years on", en *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 35, n^o1, Blackwell, Oxford, 2006.

Gomes de Brito, Bernardo, *Historia Trágico-Marítima*, México, ESPASA-CALPE, 1948.

Gonzalbes Cravioto, Carlos, "Mitología del Estrecho de Gibraltar", en *Jabega*, núm. 23, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, año 1978.

Gonzalbo, Pilar, Anne Staples y Valentina Torres Septién (comps.), *Una historia de los usos del miedo*, México, Centro de Estudio Históricos-COLMEX, 2009.

González Barcia, Andrés (comp.), *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I, Madrid, 1859.

Gould, Richard A., *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge University Press, 2000.

Graham, Winston, *The Spanish Armadas*, London, St. Jame's Place, Collins, 1972.

Jáidar, Isabel (comp.), *Los dominios del miedo*, Área Subjetividad y Procesos sociales, México, UAM-XOCHIMILCO, Casa abierta al tiempo, 2002.

Jourdin, Mollat Du, *Los exploradores del siglo XIII al XVI, Primeras miradas sobre nuevos mundos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990.

Magalhães Godinho, Vitorino, *Mito e Mercadoría, Utopia e Práctica de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990.

Martínez, José Luis, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

_____ *El mundo privado de los emigrantes en Indias*, México, Biblioteca Universitaria del Bolsillo, Fondo de Cultura Económica, 2007.

Mártir de Anglería, Pedro *De orbe Novo*, estudio preliminar, traducción y notas de Stelio Cro, Córdoba, Alción Biblioteca, 2004.

Melville, Herman, *Moby Dick*, España, Alianza Editorial, 2008.

- Méndez Guevara, Dorcas Noemí, *Nuevo Campechito, Campeche: ambiente, economía y cultura en una sociedad de pescadores*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Antropología Social (inédita), México, Universidad Iberoamericana, 2004
- Michelet, Jules, *El Mar. Cien del Mundo*, México, CONACULTA, 1999.
- Miranda Aguilar, Alma Delia *Modelos ibéricos de narraciones de naufragios (siglos XVI y XVII)*, tesis de maestría en letras españolas (inédita), UNAM, 2006.
- Mollat Du Jourdin, Michel, *Europa y el Mar, La construcción de Europa*, Barcelona, Crítica, 1992.
- Mondfeld, Wolfram Zu, *Piratas*, Barcelona, Círculo de Lectores, 1978.
- Morison, Samuel Eliot, *El Almirante de la Mar Océano. Vida de Cristóbal Colón*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Nicholl, Charles, *Leonardo. El vuelo de la mente*, Madrid, Taurus memorias y biografías, 2005.
- Nunes, Pedro, *Tratado em defensao de carta de marear [1537]*, Coimbra, 1952.
- O'Gorman, Edmundo, “De Ave Fénix. Discurso de bienvenida a Juan Antonio Ortega y Medina a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, 5 de octubre de 1976, tomo XXX, 1971-1976.
- Ortega y Medina, Juan Antonio, “De Andrenios y Robinsones. Discurso de recepción a la Academia Mexicana de la Historia, correspondiente de la Real de Madrid”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, A.C.*, Octubre 5 de 1976, tomo XXX, 1971-1976.
- Otte, Enrique, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996.
- Parry, John H., *El descubrimiento del mar*, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1989.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, *Los Hombres del Océano, Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- Pigafetta, Antonio, *Primer viaje en torno al globo*, Madrid, Colección Viajes Clásicos, Calpe, 1992.
- Quinn, Bob, *The Atlantean Irish. Ireland's Oriental and Maritime Heritage*, Dublin, The Lilliput Press, 2005,
- Randles, W.G.L., *De la Tierra Plana al Globo Terrestre, Una rápida mutación epistemológica, 1480-1520*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990.
- Real, E.; Jiménez, D. Jiménez; D. Pujante y A. Cortijo (comps.), *Écrire, traduire et représenter la fête*, Universitat de València, 2001.

- Rojas Mix, Miguel, *América Imaginaria*, España, Editorial Lumen, Palabra Imaginaria, Quinto Centenario España, 1992.
- Romero Magalhães, Joaquim, *Portugueses no Mundo do Século XVI*, Lisboa, Comissao Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- Rosas Lauro, Claudia (comp.), *El miedo en el Perú (siglos XVI y XX)*, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005.
- Santos, João dos, *Ethiopia Oriental e Vária História de Cousas Notaveis do Oriente (1622)*, Lisboa, Biblioteca da Expansão, Portuguesa, Alfa, 1989.
- Sevilla, Isidoro de, *Étymologies*, ed. de W. M. Lindsay, Oxford, Clarendon Press, 1911.
- Shakespeare, William, *Obras Completas*, Luis Astrana Marin (comp.), Primera versión del inglés, Madrid, AGUILAR, 1966.
- Soler, Isabel, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, El Acantilado, 2003.
- Steele, Robert, *Mediaeval Lore from Bartholomew Anglicus*, London, Series The King's Classics, Alexander Moring, 1893/1905.
- Trejo Rivera, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631*, México, Colección obra varia, INAH, 2003.
- Varela Bueno, Consuelo, *Amerigo Vespucci un nombre para el Nuevo Mundo*, México, Biblioteca Iberoamericana, REI, 1991.
- Vega, Lope de, *La Dragontea*, España, Museo Naval, Ministerio de Marina Español, 1935.
- Velasco, Manuel, *Breve historia de los vikingos*, Madrid, Colección Breve Historia, Nowtilus, 2005.
- Verne, Julio, *Viaje al centro de la tierra*, España, Ediciones Akal, 2007.
- Villa Martines, Marta Inés (comp.), *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*, Medellín, Colombia, Corporación Región, 2002.
- Vinci, Leonardo da, *Tratado de Pintura*, Madrid, Editora Nacional, 1983.
- Walton, Stuart, *Humanidad. Una historia de las emociones*, México, Taurus, 2005.
- Weckmann, Luis, *La herencia medieval del Brasil*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Zaragoza, Gonzalo, *Rumbo a las Indias*, México, Biblioteca Básica de Historia, Vida Cotidiana, REI, 1992.

_____ *Colón y el Descubrimiento*, Biblioteca Básica de Historia, Vida Cotidiana, México, REI, 1992.

Documentos:

Relación del accidente de la urca Nuestra Señora de la Concepción atrapada por un temporal en la costa suroccidental de Cuba. A.G.I. Justicia 903. Declaración de un testigo. Cádiz, 8/IX/1570, Archivo SAS-INAH.

En Internet:

Bruna, Luna, “Cartografía de la Alta Edad Media”, en *Historia de la Cartografía*, en <http://valdeperrillos.com>, consultada en agosto de 2009

Cro, Stelio, *De Orbe Novo*, Department of Languages and Literatures de King College, Bristol, Tennessee, en <http://www.toposytropos.com>, consultada en mayo de 2008.

Domínguez, Vicente, “El miedo en Aristóteles”, en *Psicothema*, vol. 15, núm. 4, 2003, p. 662, en www.psicothema.com, consultada en agosto de 2009.

Gil Fernández, Luis, *Los Studia Humanitatis en España durante el reinado de los Reyes Católicos*, Universidad Complutense de Madrid, en <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2957.pdf>, consultada en mayo 2008.

Historia bibliográfica de la medicina española, Tomo L, 1842, en Biblioteca Digitalizada Virtual Google, consultada en abril de 2010.

Lunde, Paul, “Las Columnas de Hércules, Mar de Tinieblas”, en *El Islam en América antes del Descubrimiento*, en <http://www.Islamyal-andalus.org>, consultada en agosto de 2009.

Pralon-Julia, Dolores, “Una teoría del miedo en el siglo XVII: el De metu... de Cabrerros de Avendaño”, en *Criticón*, núm. 23, 1983, p. 6, en cvc.cervantes.es, consultada en agosto de 2009.

Rothstein, Edward, “The Sea and the English Who Tried to Master It”, Art and Design, *The New York Times*, <http://www.nytimes.com/2010/08/19/arts/design/19museum.html>, consultado en agosto de 2010.