

LA VIDA COTIDIANA EN LAS FLOTAS DE INDIAS

AUTOR: PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA

PROCEDENCIA: CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA

GÉNERO: ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN-HISTORIA

Aquellos que creen cierto el viejo dicho de que “todo tiempo pasado fue mejor”, normalmente olvidan las penalidades de la vida diaria de nuestros antepasados. Así, en el novelesco mundo de los galeones y flotas que unían Sevilla con las Indias, no todo estaba lleno del relumbrante brillo de los tesoros que transportaban. Los barcos de Su Majestad Católica también eran testigos de la existencia cotidiana de sus tripulantes, unos hombres que solían pagar con el esfuerzo de un trabajo muy duro la enorme ventaja que para los reyes y poderosos de su tiempo tenía el recibir los ríos de plata que fluían desde la otra orilla del océano.

Las condiciones de habitabilidad de los buques de la Carrera de Indias pueden calificarse, sin ningún tipo de reticencias, como espantosas. El hacinamiento alcanzaba límites elevadísimos, de tal manera que el espacio medio por persona no era más de un metro y medio cuadrado. Para que pueda entenderse con claridad lo que significa este número, considérese que es equivalente a que en una vivienda de 150 metros cuadrados conviviesen durante muchos meses unas 100 personas ¡sin incluir en esto los animales no racionales que iban también a bordo! Refiriéndonos a estos últimos, algunos, como las gallinas o los cerdos, se llevaban para servir de alimento durante la travesía y otros, simplemente, eran parásitos de todo signo y especie.

Tripulación, soldados, pasajeros, todos tenían que ocupar unos reducidos espacios, cuyo pasaje se pagaba a precio de oro. Los más pudientes se alquilaban una mínima intimidad por medio de tablonés y cortinas, con los que se construían camarotes provisionales. De esta manera los entrepuentes en los que debían dejarse espacios libres para poder manejar la artillería, estaban llenos de cubículos formados con biombos y

tabiques provisionales. Cuando se divisaba un enemigo había que deshacer esta arquitectura efímera y dejar libres las cubiertas, y de ahí proviene la conocida voz de “zafarrancho de combate”, que viene a indicar la necesidad de “zafar” es decir, dejar libres y sin obstáculos los “ranchos” o espacios en los que se alojaba la tripulación.

Si al hacinamiento unimos el calor de las navegaciones tropicales y la suciedad, que era producto, tanto de las costumbres de la época, como de la falta de agua dulce con la que lavarse, tendremos completo un cuadro que no dudaríamos en pintar como terrible. Algún bromista llegó a decir que los barcos de Su Majestad antes se olían que se veían, lo cual es una buena manera de resumir este particular.

La alimentación a bordo presentaba una paradoja básica. La única fuente segura de conservación de los alimentos era mantenerlos en salazón o deshidratados y para desgracia de todos los viajeros y tripulantes, el agua dulce era un bien siempre escaso que, desde el principio, estaba duramente racionado. Las botijas de agua ocupaban un gran volumen y ello redundaba negativamente en la rentabilidad del navío, por ello, los maestros y dispenseros procuraban siempre llevar las raciones ajustadas al “cuartillo”, que era la medida de capacidad más común para los líquidos de la época. De esta manera, mientras las raciones estaban compuestas por pescado salado, tasajo, o pan recocado (el celebre bizcocho, que quedaba duro como una suela de zapato), los líquidos bebibles eran siempre escasos. La sed era pues, uno de los mayores tormentos a que se sometía a los viajeros y tripulantes.

Claro que no todo eran inconvenientes y también quedaban en los viajes momentos para gozar de algunos de los placeres de la vida. La travesía se tornaba especialmente tranquila cuando, una vez pasadas las Canarias, las flotas se dejaban llevar por los vientos alisios. La mar solía estar en calma, y con el viento a favor pasaban muchos días sin que apenas fuera necesario ni cambiar el número de velas que colgaban de las vergas. Entonces había tiempo para las grandes aficiones de la gente de mar: La primera era el juego. Aunque esta actividad estaba teóricamente prohibida, en los barcos de Su Majestad Católica era frecuente perder literalmente hasta la camisa. Dados y naipes eran los instrumentos más frecuentes, aunque algunos caballeros del pasaje prefiriesen el aristocrático ajedrez. Beber y charlar eran dos diversiones muy usuales. Ahora bien, cuando

el vino había sido demasiado y los comentarios versaban sobre vidas privadas, podían llegar a producirse serios altercados.

La lectura se practicaba también en los barcos, aunque se trataba normalmente de una actividad colectiva, donde una persona leía y muchas escuchaban. La gente de mar tenía unos porcentajes de analfabetismo muy altos, por encima del 80%, pero siempre quedaba el recurso de pedirle a un pasajero culto que hiciese el favor de compartir con la tripulación alguna de sus lecturas. Por los datos de la Inquisición de México sabemos que los libros que más éxito alcanzaban eran, ¡como no! los religiosos. Entre ellos estaban los libros de meditación debidos a la pluma de Fray Luís de Granada, así como las historias de los santos y de los papas. Con todo hay que advertir que entre la relación de las diez obras más leídas se encontraban también novelas de caballerías como el Orlando Furioso o el Amadís de Gaula, e incluso novelas pastoriles como La Diana de Jorge de Montemayor.

Los juegos del amor estaban totalmente prohibidos. En las rutas españolas no estaba admitido que los tripulantes llevasen a sus esposas, con lo cual cualquier relación sexual tenía que ser de las secretas. Estas constituían, además de un pecado contra la religión, un delito contra la autoridad. En ese sentido, en las instrucciones que se daban a los generales y almirantes de las Flotas, se incluían junto a las obligaciones de carácter militar las de salvaguardar la moralidad de las personas bajo su mando. Dicho de manera más clara: entre los cuidados de un buen comandante estaba tanto el mantener a punto las armas, como separar a los amancebados que se descubriesen a bordo. Las pasajeras eran, como es natural el principal objetivo sexual de los tripulantes y no fueron raros los escándalos en este sentido, aunque hay que reconocer que por lo que hacía referencia a las relaciones heterosexuales, todos, desde los propios generales, hasta el último marinero, estaban dispuestos a disimular y no darles a las leyes guardianas de la moral todo su pleno contenido restrictivo.

Mucha más gravedad tenían los contactos homosexuales, que en un medio predominantemente masculino, como era el de las tripulaciones, resultaban relativamente comunes. La existencia de pajes, que eran verdaderos niños, y de grumetes jovencitos, puestos bajo la autoridad de oficiales de mayor edad, favorecía las tendencias pederastas de alguno de ellos. Como es natural, la mayoría de estos asuntos permanecieron siempre

en el mejor guardado de los secretos, pero, a veces, saltaba el escándalo, dando lugar a sonoros pleitos. La cuestión era delicada pues en aquellos tiempos la condena por practicar el llamado “pecado nefando” seguía siendo, como en tiempos medievales, la de morir en la hoguera. Hubo almirantes encarcelados, oficiales sometidos a tortura, y marineros que perecieron quemados. Pero dentro de estos lamentables sucesos, quizá lo más terrible sea comprobar que en todas las acusaciones por homosexualidad había detrás un odio larvado, que se había gestado, no tanto por desengaños amorosos, sino por prejuicios étnicos o nacionales, por envidias o por ambiciones frustradas.