

CRUCE TRANSATLANTICO EN EL SIGLO XVI

Boris Oses, Dr.phil

Prolegómenos

A fines del siglo xv, Génova —más distante y menos afortunada que Venecia, la república émula por antonomasia— ante la agresividad de los turcos, perdió sus colonias y factorías en el Mediterráneo oriental. A esas alturas, no obstante, en viva competencia o en estrecha colaboración con los catalanes, otro pueblo mediterráneo no menos activo e industrial, los genoveses, habían intentado con éxito diversificar sus negocios, extendiendo gradualmente sus actividades hacia el otro extremo del *Mare Nostrum*. Para sus viajes marítimos se valían ambos —tanto genoveses como catalanes— de las mejores y más bellas cartas del mar latino: los celeberrimos portulanos, elaborados principalmente en los puertos sicilianos y baleares¹.

Antes, en las postrimerías del trescientos, no pocos navegantes y agentes financieros y comerciales genoveses se habían comenzado a instalar en los centros portuarios más importantes de Aragón-Cataluña, Murcia, Andalucía y Portugal. Merced a la mediación de éstos, las técnicas navales, mercantiles y financieras italianas desarrolladas en el Medite-

rráneo oriental se divulgaron a lo largo de las costas de la península ibérica, cuyos pilotos y hombres de negocios las practicarían más tarde en sus históricos periplos atlánticos y en el comercio con el Orbe Nuevo.

Hacia fines del siglo xiv, sin embargo, la gran empresa de la exploración del Mar Océano, iniciada ya por lusitanos y españoles, presentaba un grave problema técnico: la navegación de altura. Algunos pueblos mediterráneos habían diseñado naves aptas para el *Mare Nostrum* y sus breves travesías con vientos intermitentes; verbigracia, la galera, que alcanzó su perfección técnica igualmente en el transcurso de los siglos xiv y xv, en el momento preciso, dato curioso, de su irremediable condenación.

De la galera al galeón

Construida por hábiles carpinteros de ribera, que utilizaban juiciosamente maderas seleccionadas, el caso de la galera mediterránea era una obra maestra de ligereza, “y es dudoso” —escribe un experto en la materia— “que seamos capaces de hacer algo mejor” en este terreno*. Mas el punto débil de la misma era su

* Comandante Louis Denoix, *Colloques d'Histoire Maritime*, V Colloque, Paris, 1964; *Caractéristiques des navires à l'époque des grandes découvertes*, p. 137.

propulsión, es decir, el motor muscular, pues eran necesarios doce hombres para proporcionar una fuerza de un caballo, y esto durante un tiempo limitado, y una chusma de 150 remeros ocupaba nada menos que 250 metros cuadrados. De manera que, sobrecargada y entorpecida por la chusma, la galera no podía ser más que un instrumento de navegación bastante mediocre, que brindaba, no obstante, una ventaja indiscutible para la guerra al convertir sus remeros en combatientes. En aguas atlánticas, océano abierto y tempestuoso, la galera resultaba frágil y su radio de acción limitado. Era preciso, pues, subsanar el problema, diseñar un tipo de nave más adecuado al agitado Atlántico.

Surge entonces, en las carracas o atarazanas atlánticas, el denominado barco redondo, que se apropia de las técnicas avanzadas de la galera e incluso imita el casco de ésta, pero ofreciendo un perfil transversal redondeado; de ahí su nombre, para hacer sus cuadernas de madera más resistentes a los embates del oleaje. Si bien la nueva nave resultaba lenta, bastante pesada e insegura, su línea de flotación quedaba más alta y el centro de gravedad bastante bajo, lo que le ofrecía estabilidad suficiente para llevar un aparejo de velas latinas, cuadradas, más elevado y de mayor superficie que los velámenes que cargaban las galeras para aliviar la agotadora labor de la chusma, cuando se gozaba de vientos favorables. En tales condiciones, a principios del siglo xv la autonomía de ruta de estos navíos no sobrepasaba las 500-600 millas, con lo cual respondía perfectamente a las necesidades de la época. Pero en los umbrales de los grandes descubrimientos geográficos hacía falta forjar el utensilio esencial. Antes que nada, era preciso disponer de un navío manejable, de poco calado, capaz de entrar a puertos y barras de profundidades desconocidas, susceptible de encallar sin peligro; que pudiese, además, embarcar una tripulación suficiente y, sobre todo, que estuviese en condiciones

de mantenerse durante largos períodos en el mar, y afrontando toda suerte de condiciones meteorológicas.

Por cierto que no es indiferente que la creación soñada surgiera en la península ibérica, en el punto de intersección de las técnicas del norte, las del navío redondo, pesado y robusto, y las del Mediterráneo, dominio de la embarcación larga, de casco liso, hábil maniobradora; nos referimos, claro está, a la "joya ibérica", como llama un erudito francés, Pierre Chaunu, a la carabela, la cual —diseñada a principios del siglo xv— alcanza su punto de perfección cien años más tarde*.

La primera innovación técnica que presentaba la carabela era su dimensión; concretamente, su largor. Los navíos de gran carga del siglo xiii, la *kogge* báltica, sin ir más lejos, presentaban una relación entre eslora y manga de 2 a 2,5, más o menos. En las liburnas y las galeras latinas esta misma relación era de 5 a 7; en este detalle técnico estribaba el secreto de su maniobrabilidad y velocidad. La carabela ofrecía ahora una relación media eslora-manga que oscilaba entre 3,3 y 3,8. Segunda característica: el refuerzo de la propulsión gracias al refuerzo de la superficie del velamen. Tercera particularidad: el incremento de la manejabilidad por el empleo simultáneo de la vela cuadrada, motriz, y de la vela triangular para la maniobra, montadas en dos y hasta tres soberbios mástiles que le permitían aprovechar en mejores condiciones los vientos de babor y estribor. La primera, la vela cuadrada, más robusta, mejor portadora y más fácil de tejer, en combinación con las bolinas, permitía conservar el ángulo del velamen, con relación a la ruta, cada vez más agudo y, por lo tanto, avanzar en el viento con un ángulo muerto cada vez más reducido. De modo que con viento de popa, detalle sorprendente, los pilotos españoles y portugueses se aproximaron, ya a fines del cuatrocientos, a las marcas absolutas propias de los clippers del siglo xix. En efecto, durante casi tres centurias

* Pierre Chaunu, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Presses Universitaires de France, Paris, p. 212; hay versión española, Barcelona, 1972.

el barco de vela chocó contra el muro de una velocidad absoluta, alcanzada por las carabelas castellanas que, desde las islas del cabo Verde a las Antillas, con el alisio de popa atravesaron "el golfo" en 21 días. Antes del vapor y de la hélice, nada mejor se podía hacer.

Para la navegación misma, el piloto disponía de portulanos para los mares conocidos; de la brújula; del compás para fijar la posición de la nave, cada día si era necesario; y de algunos otros instrumentos más o menos complejos —el astrolabio, la ballestilla, etc.— para medir la altura del sol y determinar así la latitud geográfica. Merced a estos instrumentos en manos de un navegante experimentado, capaz de calcular el rumbo y la velocidad, la carabela estaba en condiciones de emprender largas travesías de altura sin divisar tierra, y llegar a su destino. No obstante, hasta la invención del cronómetro, en la segunda mitad del siglo XVIII, los pilotos no podían calcular a ciencia cierta la longitud, dato de particular importancia para la navegación. El problema, en la época de la carabela, sólo lo podían resolver los científicos-cosmógrafos y astrónomos, en tierra, naturalmente. Mas los osados pilotos hispanos y lusitanos salvaban la dificultad concertando dos factores: la larga experiencia marinera y la intuición náutica.

Los Adelantados: castellanos y portugueses en el Mar Océano

En el transcurso del primer tercio del siglo XV los castellanos tomaron la iniciativa instalándose en las Hespérides (Canarias), auténtica portada de lo que sería la conquista y colonización del Nuevo Mundo en la centuria siguiente. Luego, los lusitanos ocupan las *ilhas da Madeira*, y en las operaciones atlánticas consecuentes logran muy pronto aventajar a los castellanos, que continuaban enzarzados en

la conquista de Canarias merced a una continuidad en el empeño y a una sagaz planificación debida, sobre todo, al Infante *dom Enrique o Navegante*, que —por concesión real— había recibido en señorío los archipiélagos lusitanos recién descubiertos: Madeira, Azores, cabo Verde, y aún más, derechos exclusivos para la exploración del litoral africano.

Tras la labor de la historiografía crítica, casi no queda gran cosa de la imagen tradicional, por completo mítica, legendaria, de *o Príncipe sabio de Sagres*. La figura del Navegante —que en realidad navegó bien poco— aparece hoy sensiblemente diferente del estereotipo tradicional. Es más humana y, en último término, igual de importante. "Nada inventó ni realizó innovación alguna en el orden de las ciencias y de las técnicas" —escribe Pierre Chaunu— "todo lo más supo reunir los medios y los conocimientos con la finalidad que él perseguía"* . A base de los juicios de sus contemporáneos podemos formarnos una idea clara de don Enrique: hombre enérgico, curioso, afable, extrovertido, pero de ningún modo "sabio", ni "intelectual", menos aún "hombre de ciencias", "experto en astronomía o cartografía". Tampoco fue su residencia en Sagres "una escuela científica de navegantes", ni "vivió rodeado de eruditos de diversas procedencias", "ni fue el príncipe ascético y sombrío lanzado a la búsqueda de la ruta de Asia" —escribe Guillermo Céspedes del Castillo— "de las islas de las especias y del legendario Preste Juan, símbolo de una segunda Cristiandad lejana y aislada que existía más allá de los dominios islámicos y que, aliada de los europeos, formaría la tenaza que aplastase al mundo infiel..."**. Han sido los propios historiadores portugueses, con sus severas críticas científicas, los que han desmitificado al ilustre Infante lusitano, ofreciéndonos una imagen del hombre, de sus móviles y de su medio, muchísimo más convincente***.

* *Ibidem*, p. 67 y siguientes.

** *Historia de España*, dirigida por Manuel Tuñón de Lara, tomo VI; Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica*, Labor, Barcelona, 1983, p. 48 y siguientes.

*** Vitorino M. Godinho, *A Economia dos Descobrimentos Enriquinos*, Lisboa, 1962, p. 95.

Al margen, pues, de vanos oropeles, el papel de don Enrique consistió en estimular, financiar y organizar y hacer productiva la exploración de la costa africana hasta Sierra Leona, y colonizar los archipiélagos atlánticos portugueses, "dejando su empeño lo bastante prestigiado para que la presión de los intereses que supo crear fuese suficiente para mantenerlo y continuarlo como tarea nacional de su patria". Y por cierto que no es poco; pero "*die Dinge beim rechten Namen nennen*", como recomiendan los alemanes; "al pan, pan, y al vino, vino", como reza nuestro proverbio romance. Ya lo dijo nuestro inmortal Cervantes —*El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, parte II, capítulo III— una cosa es "escribir como poeta y otra como historiador; el poeta puede contar o cantar las cosas, no como fueron, sino como debían ser, y el historiador las ha de escribir, no como debían ser, sino como fueron, sin añadir ni quitar a la verdad cosa alguna".

En la vida de don Enrique los pilotos lusitanos lograron doblar el cabo Bojador, situado en la costa africana, al sur de Canarias, el cual, tanto psicológica como materialmente, había constituido una barrera insuperable para los navegantes ibéricos, y la gran proeza brindó a los portugueses una ventaja tremenda sobre los castellanos, pues apenas 40 años después llegaban a Santa Catharina, al sur del Ecuador, alturas que les plantearon gravísimos problemas técnicos: de orientación, antes que nada, ya que la estrella polar aparecía cada vez más baja en el horizonte, hasta desaparecer por completo, y no hallaban de momento un punto de referencia equivalente. La ruta de retorno presentaba no menos inconvenientes, pues los vientos dominantes los empujaban hacia el litoral africano obligándolos a navegar de bolina, cuyo desplazamiento era lentísimo. El primer obstáculo lo superarían mediante una atenta observación de las constelaciones en el hemisferio austral, hasta dar con las estrellas de la Cruz del Sur; la travesía de regreso desde Guinea a Portugal, a *Volta da Mina*, resultó viable distanciándose del litoral con rumbo al sur primeramente, para utilizar luego los alisios meridionales

y la corriente ecuatorial que los empujaba peligrosamente hacia el oeste, pero que les permitía alcanzar la ya conocida latitud de las Azores, con vientos seguros y favorables hasta el mismo litoral portugués.

El pronunciado rumbo hacia el oeste haría inevitable, como veremos, el descubrimiento del Nuevo Mundo. Bien familiarizados con la vuelta de Mina, los pilotos portugueses continuaron la exploración hacia el sur de Africa, curiosos ahora por inquirir dónde terminaba el continente negro. La misión, como sabemos, fue cumplida por Bartolomé Díaz, que dobló el *Cabo da Boa Esperança* abriendo la ruta hacia el Asia. Diez años más tarde apenas, en 1497, Vasco da Gama emprende la primera travesía directa a la India: Portugal había ganado la partida africana. Mas a sus émulo castellano le quedaba todavía una posibilidad, temeraria y remota en verdad, pero de ninguna manera incierta: hacer rumbo directamente a Occidente.

“Colón y su secreto”

A base de la aceptada esfericidad del planeta, navegando hacia el oeste, en teoría, era perfectamente factible alcanzar desde Europa el Lejano Oriente. ¿No soplaban los alisios regularmente hacia esas latitudes? ¿No aparecían en las cartas de la época numerosas islas atlánticas para abastecerse a lo largo de la prolongada ruta? La verdad es que entre 1450 y 1475 —mucho antes de Colón— se forjaron las técnicas y la preparación naval para un eventual cruce del Atlántico. No existe prueba documental irrefutable de que tal suceso ocurriese en efecto, pero sí una persistente tradición de un piloto onubense —el mítico Alonso Sánchez de Huelva— a quien conoció Colón en las *ilhas da Madeira*.

Sánchez habría agradecido el auxilio del futuro Almirante proporcionándole valiosísimas y claras informaciones sobre distancias de navegación, latitudes del litoral caribe y "derrota" de vuelta. ¿Explican estos antecedentes la terca fe y

asombrosa certeza de Colón? A falta de testimonios explícitos, gran cantidad de documentos ofrecen una base muy sólida para reconstruir estos hechos. Se trata de pruebas indirectas, de evidencias circunstanciales, que una autoridad internacional en la materia —el colombista español Juan Manzano— aborda con el rigor científico de siempre y a base de un impresionante aparato documental, en una obra imprescindible: *Colón y su secreto**.

¿Nos aclara el antecedente la facilidad con que el Almirante encontró la ruta de retorno navegando hacia el noreste, en busca de la latitud de las Azores? Atengámonos más bien a los hechos: el calculado riesgo que asumieron los Reyes Católicos en 1492 dio resultados bien concretos; Colón había tocado seis islas y al primer intento, detalle por demás extraordinario, da —insistamos en la cardinal circunstancia— con una excelente vía de regreso. Al histórico suceso lo denominamos hoy “el descubrimiento de América”.

Pero, antes de continuar, vale la pena detenerse en el estudio erudito de Manzano. Como hemos apuntado, el “secreto de Colón”, según el profesor Manzano, no es otro que un “predescubrimiento”, anterior a su empresa, y en el que se cifran todos los supuestos de ésta. Puede pensarse que no es una tesis nueva; del predescubrimiento, incluso de la fantasmal figura del piloto Sánchez de Huelva, hablaron ya los primeros cronistas y biógrafos del Almirante. Lo nuevo, lo sensacional en la obra de Manzano, es la prodigiosa acumulación de pruebas —que han pasado poco menos que no examinadas o simplemente ignoradas hasta hoy— y la extrema sagacidad con que el conocido historiador ha ido detectándolas hasta reconstruir lo que pudo ser la noticia recogida por Colón de labios del desgraciado “protonauta” anónimo.

El lector se asombrará al saber que el predescubrimiento —aducido como última y decisiva razón ante los soberanos españoles, según antes lo fuera, punto

menos que bajo secreto de confesión ante fray Antonio de Marchena, decidido promotor del futuro Almirante— figura ya en el documento más importante para la puesta en marcha de la empresa colombina, es decir “Las Capitulaciones de Santa Fe”, en el cual los Reyes se refieren a la travesía que el genovés realizará hacia islas y tierras, no que “ha de descubrir”, sino que “ha descubierto en las mares oceánicas” (así reza el documento deliberadamente “mal leído” por Fernández de Navarrete). Y seguidamente los datos se acumulan: así, por ejemplo, el persistente rumor recogido por los cronistas en la Hispaniola sobre el periplo precolombino; o la tradición vivísima entre los indios, relativa a gentes “barbadas y vestidas” llegadas a las islas años atrás; o sucesos inexplicables, como la aparición de núcleos de población blanca —quizá los primeros mestizos— en puntos de Paría; o el hallazgo de utensilios exóticos, un “cacillo de hierro”, por ejemplo, que no pudo llegar flotando hasta las Antillas; un “nido con piedras de lombarda”, situado precisamente allí donde Colón “sospechaba” la existencia de reservas mineras importantes y donde había previsto la construcción de un fortín. Y otro punto esencial en este mismo contexto: el predicamento de Manzano en torno al predescubrimiento destruye, además, las teorías vigentes en torno a la génesis de la idea y del proyecto colombinos. No fue la carta de Toscanelli ni la lectura de Eneas Silvio lo que suscitó el plan de Colón; por el contrario, conocida por éste, de forma casual, la existencia cierta de islas y tierra firme al Occidente, se aplicó febrilmente a la búsqueda de pruebas o al menos referencias en las viejas y modernas autoridades. Los principios sustentados por Toscanelli o por Silvio fueron “adaptados” entonces por Colón a los datos del piloto fallecido en su hogar.

Con las conclusiones del profesor Manzano podremos convenir o rechazarlas; pero será extremadamente difícil discutir o desmontar este sólido edificio por él construido. Pocos años antes de su

* Juan Manzano Manzano, *Colón y su secreto*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1976.

libro *Colón y su secreto*, había dado a luz otra obra esencial relacionada igualmente con el Almirante: *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida (1485-1492)*, Madrid, 1964.

A partir del primer viaje colombino, los acontecimientos discurren con gran rapidez. Una serie de factores y circunstancias –comenzando por el escepticismo inicial y el consiguiente rechazo de la empresa proyectada– iban a contribuir a dar un eco excepcional al gran periplo. El feliz arribo a Lisboa, la solemne acogida que brindaron los Reyes Católicos al Almirante en Barcelona; la curiosidad de las multitudes ante el paso del séquito colombino; los indios supervivientes, en número de siete, expuestos en Sevilla, la urbe mayor de la península, “junto al arco que se dice de las imágenes, en San Nicolás”, puntualiza fray Bartolomé de Las Casas; y, sobre todo, la famosísima epístola de la empresa que voló a través de Europa de corte en corte, de ciudad en ciudad, de feria en feria. Y luego los asombrosos detalles posteriores en el transcurso de los dos lustros siguientes, cuando se demostró que una nueva e insospechada barrera continua de tierra se interponía como formidable masa entre Europa y Asia, imprevisto continente que careció de nombre en un principio.

Con inadecuada imprecisión, los propios castellanos lo llamaron “Islas y Tierra Firme del Mar Océano”, para denominar luego, de manera un tanto más concorde con la nomenclatura geográfica de la época, a aquellos extensos y nuevos dominios “Indias Occidentales”; y persisten en hacerlo hasta muy avanzado el siglo XVIII. Pese al insospechado obstáculo, Castilla no tardaría en completar la ruta hacia el Asia por Occidente, sorprendiendo a todo el Orbe con la magnitud de la gigantesca empresa. En 1519, cinco navíos bajo el mando de Fernando de Magallanes zarparon de España con tal objetivo, para arribar a las islas Molucas, las más ricas de las productoras de especias, sólo nueve años después que los portugueses. Y 37 meses más tarde, un solo barco, tripulado por 18 marineros exhaustos dirigidos por el vasco Sebastián Elcano, alcan-

zaba el puerto de Sevilla. La expedición había recorrido exactamente 14,460 leguas castellanas –según el cálculo de Francesco Antonio de Pigafetta, que figuraba en el grupo sobreviviente– y había demostrado experimentalmente la esfericidad de la Tierra, cumpliendo a la vez una de las hazañas geográficas más grandes de todos los tiempos. El cargamento de especias y madera de sándalo que traía la nave de Elcano fue vendido en Amberes, una de las mayores ferias de Europa en aquellos tiempos, y la noticia voló a los cuatro vientos hasta los mismos confines del Viejo Mundo. Acompañado de Pigafetta, de varios expedicionarios y de los malayos sobrevivientes, Elcano compareció ante el emperador Carlos V, en Valladolid. Entusiasmado, el César prodigó diversas mercedes a los marinos, 500 ducados de pensión anuales a Elcano de por vida y, además, un escudo con la famosa divisa “primus circumdedistime”.

La Carrera de Indias. La epístola del Licenciado Eugenio de Salazar

Entretanto, para la Carrera de Indias, como vino a denominarsele a la travesía entre España y el Nuevo Mundo, pronto se olvidaron las ágiles y pequeñas carabelas exploradoras y comenzó a utilizarse casi exclusivamente un nuevo tipo de navío, la nao o galeón, con aparejo de tres palos, velas redondas en el trinquete y el mayor, y vela latina en la mesana, más otras lonas complementarias, castillos de proa y popa, con un desplazamiento total de unas 100 hasta 200 toneladas.

Hasta las primeras décadas del pasado siglo –más concretamente, hasta principios de la navegación a vapor–, en las antiguas carracas o atarazanas, no obstante, los constructores de barcos ponían poquisima atención a la posibilidad del transporte de pasajeros. En los veleros de aquellos tiempos, éstos sólo venían a ser un agregado bastante molesto a travesías que tenían fundamentalmente objetivos bien distintos. Echémonos a fantasear. Tratemos de imaginarnos un pasado distante: ¿cómo discurriría “la carrera

desde España a las Indias Occidentales" –aquellos interminables periplos de 30, 40 y más días– a bordo de un galeón castellano del quinientos, por ejemplo? Pongamos por caso que el pasajero es uno de nuestros antepasados peninsulares: andaluz, castellano, leonés, vascuence, asturiano, extremeño, murciano o gallego.

Comenzando por las *Cartas* y el mismo *Diario* de Colón, nutridos y fascinantes relatos de viajes, escritos por navegantes y cronistas eruditos, nos dan cuenta exacta de las peripecias y vicisitudes que se solían afrontar en las largas navegaciones por el Mar Océano; en cambio, son más bien raras las narraciones de simples viajeros, poco o nada avezados al mar, legos en la materia. Y consideremos un dato esencial en este contexto: las necesidades de un intercambio creciente, para conducir desde las Indias a la metrópoli los metales preciosos y diversos productos americanos y, en sentido inverso, proveer a las mismas de impedimenta y transportar hombres de armas, funcionarios, comerciantes, frailes y otros pasajeros, proporcionando a las naves además recursos suficientes de soldados y armamentos para su defensa, fueron imponiendo el aumento de tonelaje de los antiguos galeones o naos, y un tráfico cada vez más intenso entre la Península y algunos puertos indianos*.

Las únicas narraciones primigenias –al menos de las que hasta el tiempo presente se tienen noticias, fechadas en los primeros tiempos de las Indias, mediados del quinientos– que relatan experiencias de viajes transatlánticos desde la perspectiva de los simples pasajeros, son las de fray Tomás de la Torre, que integraba el grupo de misioneros del Padre de Las Casas, y la del Licenciado don Eugenio de Salazar². El autor de la segunda, Salazar, nació en Madrid hacia 1530, fue Gobernador de las islas Canarias, Oidor de las Hispaniola, luego Fiscal de la Audiencia de Guatemala y más tarde de la de Nueva

España (México). Como veremos, don Eugenio nos describe sus observaciones con humor y regocijo inesperados en un hombre de tan altos y graves cargos. Había hecho estudios en las universidades de Alcalá, Salamanca y Sigüenza; en esta última obtuvo "la borla de Licenciado en ambos Derechos" (Civil y Canónico). En 1557 casó con doña Catalina Carrillo, "dama principal, hermosa y discreta", a quien celebró en sus versos. Dos años después lo encontramos en Madrid, "pretendiendo en la Corte de Su Majestad". Y no en vano, pues obtuvo, como hemos visto, nada menos que el gobierno de las islas Afortunadas, desde donde, en 1573, pasó con el puesto de Oidor a las Antillas Mayores, para lo cual debió embarcarse el alto funcionario y su familia con rumbo a las remotas Indias, periplo que Salazar nos relata puntualmente. Instalado en el Virreinato de Nueva España, la Real y Pontificia Universidad de México lo designa su Rector Magnífico.

Al filo del nuevo siglo, en 1600, con setenta años largos a cuestas, retorna el anciano letrado a la patria. En vista de su brillante *currilum* y del prolongado tiempo pasado en el Nuevo Mundo, Felipe III lo nombra finalmente Ministro del Real y Supremo Consejo de Indias. Salazar nos dejó una voluminosa obra poética; no obstante, por su incomparable donaire y agudeza satírica, sus escritos más estimados son las sabrosísimas epístolas que escribía, y que felizmente se han conservado para la posteridad. La que dirige al Licenciado Miranda de Ron "nos pinta un navío y la vida y los ejercicios de los oficiales y marineros dél", con motivo de la aludida travesía desde Tenerife a la Hispaniola, a bordo de la nao "Nuestra Señora de los Remedios", el propio Licenciado, doña Catalina (su esposa), sus dos vástagos y un séquito de criados. para empezar, una vez a bordo, "por gran regalo" metieron al flamante señor Oidor y familia en "una camarilla que tenía tres palmos de alto y cinco de cuadro". Y apenas el galeón se

* Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, libro L, "Infortunios y naufragios", *Vide*, además, la obra de Bernardo Gomes de Brito, Selección Austral 825; F. Cervantes de Salazar, *Crónica de la Nueva España (1557-1564)*, etc.

aleja del archipiélago atlántico comienzan los quebrantos del corto pasaje de novatos, de modo que "padres e hijos, viejos y mozos, quedamos de color de difuntos, y empezamos a dar el alma". De este malísimo talante, "almadiados", o sea, mareados por completo, pasaron "sin ver el sol ni la luna; ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de como entramos, ni mudamos de lugar, hasta el tercer día, que estando yo en aquella oscuridad y temor, oí una voz que dijo:

"Bendita sea la luz/ y la santa Veracruz,/ y el Señor de la verdad,/ y la santa Trinidad;/ bendita sea el alma,/ y el Señor que nos la manda;/ bendito sea el día/ y el Señor que nos lo envía".

"Y luego esta voz dijo las oraciones Pater Noster y Ave María, y tras esto", agregó:

Amén. Dios nos dé buenos días, buen viaje; buen pasaje haga la nao, señor maestro y buena compañía, amén... Muy buenos días dé Dios a vuestras mercedes, señores de popa a proa.*

"Consolado con estas palabras", nos cuenta Salazar, le susurra zumbonamente a su mujer: "Señora, aunque sospecho que estamos en casa del diablo, he oído la palabra de Dios. Quiérome levantar y salir a ver qué es esto...". Se acicala lo mejor que puede y deja la estrecha "camareta". Una vez en cubierta, sobre todo le llama la atención el piloto, "lugarteniente del viento, sentado en su tribunal", quien, "hecho un Neptuno", "pretende mandar el mar y sus ondas", pero a veces se agitan éstas y lanzan una feroz "rabeada", que si no se "asiese" el batelero "a los arzones de la silla iría a sorber tragos de agua salada". No obstante, desde su alta sede ordena y decide. "Porque si el piloto dice ¡ah de proa!, veréislos (a los marineros) al momento venir ante él saltando como demonios conjurados, y están los ojos en él puestos, y las bocas abiertas, esperando

su mandato; y él con gran autoridad manda al que los gobierna, y dice:

Botá, no botéis; arriba, no guiñéis; goberná al ueste, cuarta al sueste; cargá sobre el pinzote, que no quebrara el grajao...

Y estampa el viajero un sinfín de órdenes que da el piloto en la jerga marinera de la época, que suenan a sus oídos de habitante de la meseta esteparia castellana poco menos que lengua extranjera:

Guindá el joanete; amainá el borriquete; izá el trinquete; no le amuréis al botaló; enmará un poco la cebadera; levá el papahigo; empalomadle la boneta; entren esas badasas a prisa por esos ollaos; desencapillá la mesana; agodadla a la verga con los peniceos; tomá las fustagas; untá la pantesca; ligá la tricia al guindaste; tirá de los escotines de gavia; suban dos a los penoles; ayuden a las tricías, que corran por los motones; sustentá con los amantillos; untá los vertellos, correrán las liebres; vía de las trozas; abrazá el racamento al mástil; así de la relinga de la vela mayor; dejad las cajetas; tomad aquel puño; hala la escota; dad vueltas al escaldrame; haced un pajaril a jilovento; atesá con la bolitia; ayudaos del verdago; levá el gratil por aquel medio; alzad aquel briol; haced un palanquin; tirad aquella braza; dad vueltas; amarrá aquellas burdas; dejad las chafaldetas; tesá los estayes; meté aquel calzonete, que se sale aquella veta; tocad la bomba; meté bien el zuncho; juegue el guimbalete para que la bomba achique; escombrá esa dala; zafá los embornales³.

"Y cuando el piloto provee estas cosas, es de ver la diligencia y presteza de los marineros en la ejecución de ellas; porque en el instante veréis unos en las baos de la gabia; otros subiendo por los afechates asiéndose a los obenques; otros

* Gracias a la curiosidad de Eugenio de Salazar conocemos estas cantinelas, que seguramente debían aprender los pajes y grumetes, para los cambios de guardia, para las vueltas del reloj de arena, para anunciar la comida de mediodía, etc.

caballeros en las entenas; otros abrazados en el calcés; otros en los masteleros; otros pegados con la carlinga, asidos a los tamboretos; otros asidos a las escotas halando y cazando; otros trepando y cajándose de una a otra parte por las otras jarcias; unos altos y otros bajos que parecen gatos paúses por los árboles, o espíritus de los que cayeron del cielo y se quedaron en el aire". Observa encantado el Oidor que "al tiempo de guindar las velas, los marineros las izan cantando". La mayor parte de éstos "suelen ser levantiscos", no propiamente turbulentos o inquietos, sino procedentes del Levante español, levantinos, valencianoparlantes. "Y comienza a cantar el mayor de ellos, y dice":

*buizal o Dio/ ayuta a noi/ o que somol
servi soy/ o voleamol ben servir/ o la
fede mantener/ de cristiano/ o malmetal
lo pagano sconfondi/ y sarrahin/ torchi y
mor/ gran mastin/ o filliol/ de brahin/ o
non credono/ que ben sia/ o non credono/
la fe santa/ en la santa/ fe di Roma/
o di Roma/ está el perdón/ o San Pedro/
gran varón/ o San Pablo/ son compa-
ñón/ o que ruegue/ a Dio por nos/ o por
nosotros/ navegantes/ en este mundo/
somos tantes/ o ponente/ digo levante/
o levante/ se leva el soll/ o ponente/
resplandor/ fantineta/ viva lli amor/ o
jovel home/ gauditor⁴.*

"A cada versillo de estos que dice el mayoral, responden todos los otros ¡o! ¡o! y tiran las fustagas para que suba la vela". Mira don Eugenio, "embelesado", la labor de los tripulantes, "maravillado", además, de oír "la lengua marina", "la cual no entendía más que el bombaló de los bramanes...". No obstante, trata de iniciarse en el aprendizaje de este argot marinero "levantisco". Procura, pues, el salado funcionario, "ejercitarse mucho en ella, tanto que en todo lo que hablo se me va allá la mía. Y así, para pedir la taza, muchas veces digo: larga la escota. Cuando pido alguna caja de conserva, digo: saca la cebadera. Si pido una servilleta, digo: daca el pañol. Si llevo al fogón, digo: bien hierven los ollaos. Si quiero comer o cenar en forma, digo: pon la mesana. Cuando

algún marinero trastorna mucho el jarro, le digo: ¡oh cómo achicáis!...".

"El sol ya empinado" ve salir a cubierta dos pajes "con cierto envoltorio que ellos dijeron ser manteles, y tendieronlos en el combés del navío, tan limpios y blancos y bien damascados, que parecían piezas de fustán pardo deslavado". Sirvieron un par de malos guisos en tres o cuatro platos grandes, "de palo", y "estando la mesa así abastecida, dijo uno de los pajes en alta voz", esta vez en buen castellano:

*¡Tabla, tabla, señor capitán y maestre,
y buena compañía! Tabla puesta; vian-
da presta... para el señor capitán y
maestre y buena compañía. ¡Viva el Rey
de Castilla por mar y por tierra! Quien
le diere guerra que le corten la cabeza;
quien no dijere amén que no le den de
beber. ¡Tabla en buen hora; quien no
viniere que no coma!*

"En un santiamén sale diciendo 'Amén' toda la gente marina, y se sientan en el suelo a la mesa, dando la cabeceira al contramestre, el lado derecho al condestable. Uno echa las piernas atrás, otros los pies adelante; cual se sienta en cuclillas, y cual recostado y de otras muchas maneras. Y sin esperar bendición, sacan los caballeros de la tabla redonda sus cuchillos o gañavetes de diversas hechuras, que algunos se hicieron para matar puercos, otros para desollar borregos, otros para cortar bolsas, y cogen entre manos los pobres huesos, y así los van desforneciendo de sus nervios y cuerdas, como si toda su vida hubiesen andado a la práctica de la anatomía en Guadalupe o en Valencia; y en un Credo los dejan más tersos y limpios que el marfil. Los viernes y vigiliass comen sus habas guisadas con agua y sal. Las fiestas recias comen su abadejo. Anda un paje con la galleta del brebaje en la mano, y con su taza dándoles de beber, harto menos y peor vino, y más bautizado que ellos querrian...". A la misma hora, en mesa aparte, comía el capitán con sus oficiales y, por su lado, el resto de los mortales a bordo.

José María Martínez-Hidalgo, Director del Museo Marítimo de Barcelona*, estima que a bordo de los galeones la comida del mediodía debía efectuarse a eso de las once –de aquí la pintoresca expresión de Salazar: “el sol ya empinado”–, antes del relevo de la guardia del mediodía. Y ésta era la colación más importante del día, la única caliente, para lo cual se encendía el fogón, siempre que el tiempo lo permitiese. Con la debida antelación, el despensero, auxiliado por algunos pajes, traía el carbón y la leña necesarios. El fogón era una caja con planchas de hierro, aislada de la cubierta para evitar incendios, y apenas era suficiente para cocinar un guisado o potaje para 30 ó 40 hombres de la tripulación de una nao mediana. Los pobres viajeros tenían que arreglárselas o ingeniárselas por su cuenta para conseguir un lugar para sus propias ollas y esto sólo era posible merced a unas buenas relaciones con el despensero**. Y continúa Salazar: “Pues pedid de beber en medio de la mar; moriréis de sed, y os darán el agua por onzas como en la botica, después de harto de cecinas y cosas saladas; que la señora mar no sufre, ni conserva carnes ni pescados que no visitan su sal⁵, y así y todo lo más que se come es corrompido y hediondo, como el mabonto de los negros zapes. Y aun con el agua es menester perder los sentidos del gusto y olfato y vista a beberla y no sentirla...”.

Nos pinta seguidamente Salazar la estrechez de la nave y su constante y molestísimo balanceo, el hacinamiento en la cubierta de instalaciones y aparejos para la navegación, y el constante ajetreo de los tripulantes que no permiten a los pasajeros ninguna libertad de movimientos. Y si queréis pasear “por hacer algún ejercicio, es necesario que dos grumetes os lleven del brazo, como novia de aldea...”. No poca gracia les haría a los jóvenes aprendices de marinero llevar de esta traza tan poco elegante al estirado señor

Oidor de la Real Audiencia de la Hispaniola.

“A prima noche, después de la cena”, la voz del paje que trae la lumbre a la bitácora “se acuerda” –escribe el pasajero-cronista– “del pueblo de Dios”, de los fastidiados viajeros. Importante tarea ésta pues era necesario mantener bien claro el ingenioso aparato en que se suspendía la brújula para que se mantuviese horizontal en todas las posiciones de la zarandeada nao:

*Amén, y Dios nos dé buenas noches;
buen viaje; buen pasaje haga la nao,
señor maestre y buena compañía.*

“Después salen dos pajes y dicen la doctrina cristiana y las oraciones Pater Noster, Ave María, Credo, Salve Regina. Luego éntranse los pajes a velar la ampolleta...”. O sea, a vigilar el reloj de arena que en las naves de aquellos tiempos contaba medias horas. Y dicen:

*Bendita la hora/ en que Dios nació,/
Santa María que lo parió,/ San Juan
que lo bautizó./ La guarda es tomada;
la ampolleta muele;/ buen viaje haremos,
/ si Dios quiere.*

“Cuando acaba de pasar la arena de la ampolleta, dice el paje que la vela”:

*Buena es la que va,/ mejor la que viene,
/ una es pasada/ y en dos muele;/
más molerá/ si Dios quisiere;/ cuenta y
pasa,/ que buen viaje faza;/ ah de
proa,/ ¡alerta!/ ¡buena guardia!*

“Y los dos de proa responden con un grito o gruñido, dando a entender que no duermen...”. “Allá a la medianoche el paje llama a los han de venir a velar el cuarto que comienza de allí a la mañana, y dice :

*¡Al cuarto, al cuarto, señores marineros
de buena parte; al cuarto, en buen*

* José María Martínez-Hidalgo, *Las naves de Colón*, Barcelona, 1969.

** Antonio de Guevara, en *Libros de los inventores del arte de marear y muchos trabajos que se pasan en las galeras*, Valladolid, 1539, confirma, igualmente, con detalles muy pintorescos, estos datos de Eugenio de Salazar. Vide, además, el citado estudio de Martínez-Hidalgo.

hora, de la guardia del señor piloto, que ya es hora; leva, leva, leva...!

"Hasta esa hora todos velamos" nos cuenta el Oidor; luego se mete con su familia en el "tabuco" que hacía las veces de camarote. "Y nuestro dormir era dormir al son del agua que rompía el navío... La música que se oye es de los vientos que vienen gimiendo y sus olas que llegan al navío bramando... Todos íbamos meciéndonos como en hamaca, que el que entra en navío, aunque sea de cien años, le han de mecer en la cuna; y a ratos de tal manera que rueda la cuna y cunas y arcas sobre él".

Entretanto se perfilan nuevos peligros: esta vez no son los elementos desencadenados, sino una amenaza no menos grave. A la salida de Santa Cruz de Tenerife las ocho naos de escolta perdieron contacto con el galeón de Salazar, y durante largos días debió éste continuar solitario la "derrota" hacia las Indias. El primer sábado, "a la hora de la oración", hacen los tripulantes y pasajeros una sencilla y emotiva ceremonia religiosa, y al siguiente día, de amanecida, divisan con gran alegría y alivio la nave almiranta de la esfumada escolta y continúan "en buena compañía" la ruta hacia el oeste. Mas una mañana sube "el marinero de guardia 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! Yo que llevaba allí todo mi resto de mujer e hijos, considere vuestra merced qué sentiría. Comienzo a dar prisa al Condestable que aprestase la artillería". Se apareja la misma en el acto y "se hace muestra de armas". Los que llevaban dinero o joyas acudían a esconderlos por las cuadernas y ligazón y escondrijos del navío, y a continuación "repartimos todos con nuestras armas en los puestos más convenientes...". Iguales prevenciones se hacen interin en la nave almiranta, mientras las tres desconocidas velas se acercan cada vez más amenazantes. Una de ellas, a juzgar por el perfil del aparejo lejano pero nítido, desplaza

un tonelaje impresionante, y comienzan los marineros a formular las más peregrinas conjeturas: "Este es el galeón de Florencia; otros: antes parece el Bucintoro de Venecia; los de más allá: no es sino la Miñona de Inglaterra", y otros desvaríos por el estilo.

Felizmente, "acercándose ellos, que aunque eran tres no venían menos temerosos, nos conocieron, y luego nosotros conocimos las velas que eran de amigos, porque eran navios de los de nuestra flota. El placer presente igualó el pesar pasado, sino que allí el mar nos dio a beber otro de sus tragos. Porque arribando el navio grande sobre nosotros por saludarnos de cerca, se descuidaron los que gobernaban, de manera que por poco nos quitan la salud y las vidas", pues "nos embistió con el espolón de popa...". Y si no es por la febril y pronta intervención de todos los presentes, antes de una hora hubiesen naufragado. Una vez que se disipó el pavor a bordo, y mientras que el maestre con sus marineros subsanaban los daños, el convoy se ordenó "en conserva". Al alba "llegábannos las naos a saludar por sota-vento, a voz en grito, al son del chiflo, diciendo: ¡Buen viaje...!".

Por fin "gente marina comienza a barruntar tierra", "y es de ver al piloto tomar la estrella", o sea, medir la latitud, puesto que por la estrella polar se orientaban *in illo tempore* los navegantes; coger "la ballestilla" para estimar la altura; poner la "sonaja, y asestar el norte"; "verle después tomar al mediodía el astrolabio en la mano, alzar los ojos al sol, procurar que entre por las puertas del astrolabio", todo ello rodeado de su gente que espera el cálculo matemático del señor piloto en el más profundo silencio. A Salazar le fastidia observar "aqueel secreto que quieren tener con los pasajeros del grado y punto que toman; y de las leguas que les parece que el navío ha singlado; aunque después entendí la causa, que es porque ven que nunca dan con el blanco ni lo entienden". Pues, "es verlos preguntar unos a otros: ¿Cuántos grados ha tomado vuestra merced? Uno dice: dieciséis. Otro: veinte escasos. Y otro: trece y medio. Luego se preguntan: ¿Cómo se

halla vuestra merced con la tierra? Uno dice: yo me hallo 40 leguas de tierra. Otro: Yo 150. Otro dice: Yo me hallé esta mañana en 92 leguas..."⁶.

A los 22 días justos de haber zarpa-do de Santa Cruz de Tenerife avistan San Juan de Puerto Rico en las Grandes Antillas, "tierra del bendito Santo", estampa Salazar, "que nos dio gozo tanto, tanto, tanto", muy cerca ya de la Hispaniola, "pero todo esto no se hizo sin muy copiosos aguaceros que nos mojaban y remojaban. Mas todo lo teníamos por torta y pan pintado, no viendo los huracanes que temíamos". Echan por fin "dos áncoras y buenas amarras" de cara a Santo Domingo.

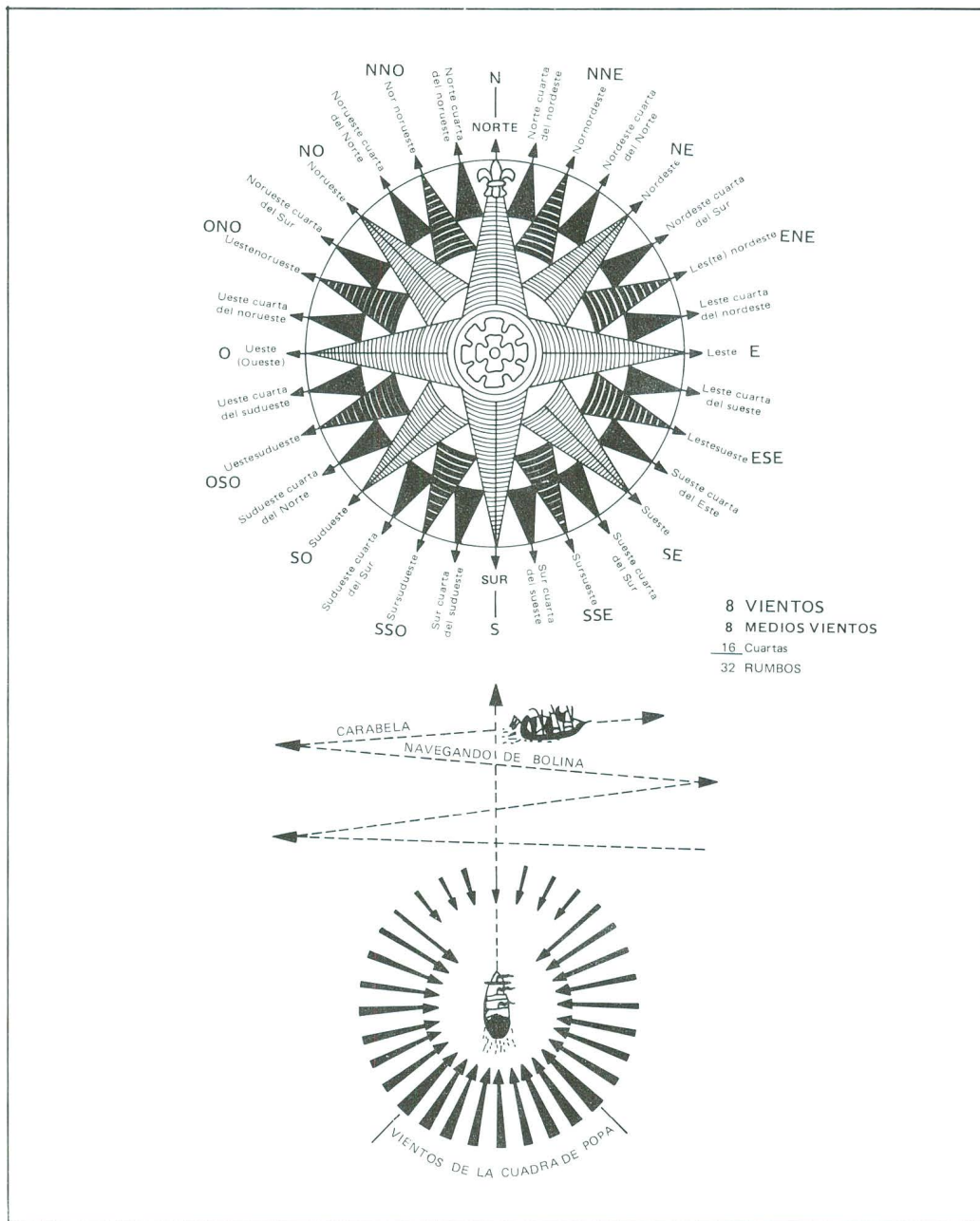
"Otro día al amanecer viera vuestra merced" en nuestro galeón "abrir cajas a mucha prisa, sacar camisas limpias y vestidos nuevos, ponerse toda la gente tan galana y lucida, en especial algunas de las damas de nuestro pueblo que salieron debajo de cubierta, digo debajo de cubierta de blanco solimán, y resplandor, y finísimo color de cochinilla, y tan bien tocadas, rizadas, engrifadas y repulgadas, que parecían nietas de las que eran en alta mar".

Marcha ínterin el maestre y un criado "mío a tierra con que envié un recaudo al Señor Presidente". Remolcan a puerto a las naves recién arribadas y embarca el Oidor con su familia en un "aderezado" bajel que le preparan en tierra. Dos o tres días después, escribe, "se me dio posesión de mi silla, donde quedo sentado para hasta que Dios quiera, y sin deseo de surcar más el mar...". No era para menos, después de veinte y tantos días con el alma en vilo, él, doña Catalina (su esposa), y los dos varoncitos que formaban la familia de Salazar. Todos ellos castellanos meseteños, "gente de tierra adentro". Por lo mismo, la experiencia del cruce del temible "charco" había resultado traumática y pavorosa, y, como consecuencia, la obsesión dominante que revela el escrito del pasajero-cronista que nos ocupa, se exterioriza en asombro y temor pudorosamente envueltos en comicidad y sarcasmo. De manera que al finalizar la primera semana de travesía, se desahoga el agu-

do epistológrafo con una sentida oda a los viajes por... vía terrestre:

El caminar por tierra en buena cabalgadura y con buena bolsa es contento; vais un rato por un llano; subís luego a un monte; bajáis de allí a un valle, pasáis un fresco río; a travésáis una dehesa llena de diversos ganados; alzáis los ojos, veis volar diversas aves por el aire; encontraréis diversas gentes por el camino... No os faltará un agradable encuentro de una fresca labradorcica, que va a la villa oliendo a poleo y tomillo salsero, a quien digáis: 'Amores, ¿queréis compañía?'... Descubriréis el pueblo donde vais a comer o a hacer jornada, y aliviaseos con su vista el cansancio. Si hoy llegáis a una aldea donde hallaréis mal de comer, mañana os veréis en una ciudad que tiene copiosísima y regalada plaza. Si un día coméis en una venta donde el ventero cariacuchillado... os vende gato por liebre, el macho por carnero, la cecina de rocín por de vaca, el vinagre aguado por vino puro; a la noche cenáis en casa de otro huésped, donde os dan el pan por pan y el vino por vino. Si hoy hacéis noche en casa de huésped fea, sucia, rijosa, y desgraciada y mezquina, mañana se os ofrece mejorada suerte, y caéis con huésped moza, limpia y regocijada, liberal, de buen parecer y mucha piedad; con que olvidáis hoy el mal hospedaje de ayer. Mas en el mar no hay que esperar que el camino, ni la posada, ni el huésped se mejore; antes cada día todo es peor y más enfadoso con el aumento de trabajos de la navegación y falta de mato-laje que va decreciendo, y siempre más enfadando.

Con certeza que los tripulantes "levantiscos", el piloto, el capitán y los demás oficiales de la nao "Nuestra Señora de los Remedios", no coincidirían de ningún modo con los juicios tan perentorios y absolutos del Licenciado Salazar. Menos aún con una de sus apreciaciones finales: "En resolución: la tierra para los hombres y el mar para los peces".



En la parte superior se reproduce la rosa de los vientos tal como aparece dibujada en muchos portulanos bajomedievales; señala los 32 "vientos", "medios vientos" y "cuartas", correspondientes a los 32 "rumbos", cuyos nombres de la época se consignan, así como sus equivalentes modernos. En la parte inferior, un gráfico sobre las posibilidades de maniobra de la carabela; los vientos más favorables eran los procedentes de la *cuarta de popa* (marcados con flechas gruesas); con vientos de costado (flechas largas, más finas), la navegación era más incómoda y lenta, pero podía mantenerse el rumbo deseado (en este ejemplo, hacia la parte superior) neutralizando la deriva con el timón; con vientos contrarios (flechas cortas en el dibujo), el desplazamiento era lentísimo, navegando de bolina, o imposible, según la fuerza del viento.

No menos interesante que el salado estilo y el contenido de la epístola que comentamos son los marinerismos utilizados por el autor, y que pasan a nuestro español americano –bordo, travesía, estero, garúa, sucucho, rancho, arribar, botar, zuncho, cabo, etc.–, como ha señalado el maestro Amado Alonso:

Tanto hería aquella jerga y aquella vida

la imaginación de los pasajeros; y como todos los expedicionarios pasaban por aquella experiencia de 40 o más días, he aquí bien concretamente cómo las experiencias de los hombres determina el rumbo de su idioma, y por qué desde México hasta la Patagonia tienen tan extenso uso los que podríamos llamar marinerismos en tierra.*

NOTAS

¹ Por lo menos desde el siglo XIV, los barcos que navegaban por el Mediterráneo –sobre todo los genoveses, pisanos, catalanes y venecianos– llevaban normalmente cartas marinas. Una orden real de 1359 dispuso, por ejemplo, que todas las galeras de la Corona de Aragón-Cataluña dispusieran a bordo de dos, lo que contribuye a explicar la intensa actividad desplegada por la denominada “Escuela Cartográfica de Mallorca”. Dichas cartas eran portulanos o cartas de compás, caracterizadas por representar con lujo de detalles las costas y sus distancias bajo una encrucijada de rumbos o radios de rosas náuticas, pero carentes de coordenadas geográficas. José López Piñero, *Ciencia y Técnica en la Sociedad Española de los Siglos XVI y XVII*, Labor Universitaria, Barcelona, 1979, p. 197. *Vide*, igualmente, Pierre Chaunu, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Presses Universitaires de France, Paris; hay versión española, Barcelona, 1972.

² Fray Tomás de la Torre, *Historia de la Venida de los Religiosos de la Provincia de Chiapa*, reproducida por fray Francisco Ximénez en *Historia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la Orden de Predicadores*, Biblioteca Goathemala, volumen XXVIII, paleografía y anotaciones del Dr. C. Sáenz de Santa María, Guatemala, 1977, libros I y II, capítulo XXIV y siguientes, pp. 217-363.

Cartas de Eugenio de Salazar, Introducción de Pascual de Gayangos, Madrid, 1866. Aparece igualmente en el volumen 62 de la Biblioteca de Autores Españoles, de Rivadeneyra, Madrid, 1926, tomo II, y en José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Alianza Universidad, Madrid, 1983.

³ Salazar demuestra, como vemos, curiosidad lingüística de cara al lenguaje marinerero de su época. Interesantes en este mismo contexto son las observaciones que nos ofrece Antonio de Guevara, *Libros de los Inventores del Arte de Marear y Muchos Trabajos que se Pasan en las Galeras*, Valladolid, 1539, *Prosa Escogida de fray A. de Guevara...*, Prólogo y Selección de Martín Riquer, Barcelona, 1943, pp. 117-137. Para las voces marineras que registra Salazar, *vide* Capitán de Fragata Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831, reedición, Madrid, 1974. Martínez, *op. cit.*, pp. 297-303.

⁴ En su epístola, Salazar nos da dos pistas para que podamos entender las curiosas expresiones de la jerga marinera que él anota. Para empezar, nos explica, como decimos, que la mayor parte de los tripulantes son “levantiscos”, o sea, levantinos, y luego nos recomienda, si aún seguimos en ayunas, que consultemos a Nebrija, y si las dicciones no figuran en los voluminosos diccionarios del ilustre gramático, que pidamos “interpretación a los marineros de la villa de Illescas, donde se ejercita mucho esta lengua”. Pero ocurre que Illescas está lejísimos de la costa, en plena submeseta meridional (Toledo), pero cerca de Aranjuez y del Tajo, cuyas aguas conducen a Lisboa... ¿O se trata, más bien, de otra de las agudas ocurrencias de que Salazar, con no poca frecuencia y gracia, hace gala? Muchos de los vocablos de la cantinela en cuestión son simples modismos regionales españoles, varios de ellos valencianos.

* Amado Alonso, *Estudios lingüísticos. Temas hispanoamericanos*, Madrid, 1961, p. 55.

⁵ David Howarth, *The Voyage of the Armada*, London, 1981. Consigna las raciones que se daban a los tripulantes españoles de la Invencible (1588, o sea, 15 años después del periplo de Salazar). Cada hombre recibía una libra (la libra española oscilaba entre los 400 y 460 gramos) y media de bizcocho a diario, o dos libras de pan fresco; los domingos y martes, seis onzas (una onza equivale a 28,7 gramos) de salazón de cerdo y dos onzas de arroz; los lunes y jueves, seis onzas de queso o tres de habichuelas o guisantes; y los miércoles, viernes y sábados, seis onzas de salazón de atún, bacalao o calamar, o cinco sardinas con tres onzas de habichuelas o guisantes, una onza y media de aceite de oliva, y un cuarto de pinta (la pinta corresponde a 0,568 litros) de vinagre. La ración diaria de vino era aproximadamente similar a una botella actual; se les daba, por último, una azumbre y media de agua (poco más de tres litros).

Según el mismo autor, los marineros ingleses recibían nada menos que un galón de cerveza (¡4,55 litros!) y una libra de bizcocho al día; los domingos, martes y jueves, dos libras de buey salado; los miércoles, viernes y sábado, un cuarto de pescado o un octavo de bacalao, además de queso y mantequilla; y los lunes una libra de cerdo salado con guisantes. Desde luego, indica Howarth, ambas dietas podían provocar, a la larga, el escorbuto. Estos datos se refieren a las tripulaciones de las naves de guerra y mercantes de la época. Los pasajeros, en cambio, debían llevar consigo su propio "matolaje", es decir, cuanto necesitasen para su persona y alimentación, salvo el agua, de la que los proveía parca y malamente el barco. Guevara, *op. cit.*, aconseja al "curioso mareante", o sea, al viajero, que antes de embarcarse se provea de bizcocho blanco, "tocino añejo", muy buen queso, cecinas, "un ristro de ajos", "un horco de cebollas", una botija de vinagre, una alcuza de aceite de oliva, pasas, higos, ciruelas, almendras, sin olvidar por nada del mundo... "un buen vino blanco, añejo, blando y oloroso", por más señas. Consultar igualmente las obras de Chauun y Martínez-Hidalgo, aludidas.

⁶ Condestable se denominaba al suboficial a cargo de la "artillería y sus pertrechos y municiones, y alojaba precisamente en la Santa Bárbara. En lo antiguo, el condestable se hacía de uno de los marineros que se habían aplicado al conocimiento y manejo de la artillería", Timoteo O'Scanlan, *op. cit.*, p. 169.

En su condición de inhábil en la materia, el burlón Salazar simplifica, con toda certeza, sus comentarios satíricos. "Al piloto" —escribe Martínez Hidalgo— "correspondía llevar la derrota y cuanto tuviera relación con la parte náutica, en la que a veces era el único experto... Debía llevar cartas, astrolabio, aguja, cuadrante, ampolletas y sondas...", *op. cit.*, II parte, Cap. xx, p. 125. Desde comienzos del quinientos en España se prestó particular atención a la formación de los mismos. Muy poco después de la fundación de la Casa de la Contratación de las Indias, en Sevilla (1503), se creó la "Cátedra de Arte de la Navegación y Cosmografía" y se estableció incluso el cargo de "Piloto Mayor", que tenía la misión de examinar detenidamente a los candidatos a pilotos de navíos. Presidía además el "Tribunal de Cosmógrafos" de la misma Casa sevillana. La nómina de Pilotos Mayores en el transcurso de todo el siglo es simplemente impresionante: Américo Vespucio; Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto (durante más de treinta años), etc.

Los hermosos astrolabios medievales construidos para seguir los movimientos planetarios fueron simplificados por los navegantes de los siglos xv y xvi en un círculo metálico que en su parte superior tenía dos escalas de 90° cada una. Una regla que tenía en cada extremo miras o pinulas, y que se apoyaba y giraba en el centro del astrolabio, permitía observar un astro y leer luego sus grados de altura. El astrolabio en la nave se colgaba de un anillo a una altura conveniente para permitir su observación. La ballestilla era una simplificación del cuadrante marino, que permitía calcular la posición durante la noche. Estaba construida con dos reglas, una más larga y otra más pequeña que se deslizaba sobre la mayor, marcada en grados y minutos. Vide J.H. Parry, *The age of reconaissance*, London, 1963 (hay versión española de F. Morales Padrón, *La época de los descubrimientos geográficos*, Guadarrama, Madrid, 1964).