

Miedo en el navío inestable. Navegaciones atlánticas hispánicas, siglos XV-XVII

Vera Moya Sordo

Introducción

A fines del siglo XV, los navegantes hispánicos inauguraron los caminos ultramarinos por el oeste del horizonte Atlántico. En su andanza, fueron actores de largos y extraordinarios viajes de exploración en los que presenciaron tormentas, accidentes navales y episodios de muerte, siendo constantemente acompañados por la sombra del miedo. Al analizar la naturaleza de los miedos que los navegantes manifestaron ante diversas situaciones extremas, se hallan, por un lado, los relacionados con la lejanía a tierra, los padecimientos por sed, hambre y enfermedad, así como el asecho de piratas y extraños seres marinos. Mientras que por el otro, se encuentran los concernientes a la posibilidad de naufragio debido a averías, mal pilotaje o al azote de tormentas, lo que en consecuencia acarrearía la muerte en formas inconcebibles y aterradoras. De este último grupo tratará el presente texto.¹

Como se verá, los miedos fueron provocados por la sensación de peligro que despertaba la propia naturaleza del mar: líquida, extensa y profunda, con los seres que la habitan y los fenómenos climatológicos que ahí se generan. Pero también se relacionaban con el pensamiento y cultura europea de la época, configurados por creencias cristianas acerca del pecado, la muerte, el infierno y el más allá. De esta manera, no fueron únicamente manifestaciones espontáneas originadas como respuesta a estimulaciones externas o internas, sino también producto de la mentalidad de su tiempo en un intento por comprender la existencia del hombre ante el entorno marino.

El miedo en la historia

El miedo ha sido objeto de complejas reflexiones y análisis filosóficos desde la Antigüedad. Los griegos se referían a él como *phóbos*, vocablo derivado de *phébomai* o *phobèomai* que quiere decir “huir.” Para Aristóteles (*De anima*, *Retórica*, *Ética Nicomáquea* y *Ética Eufemia*, siglo IV a. C), *phóbos* era una aflicción de la imaginación que surgía al sobrevenir un mal destructivo, mientras que para Platón (*Laques* siglo IV a. C), el *déos* o *deimos* (temor) era una emoción

Vera Moya Sordo is currently a doctoral student at the National Autonomous University of Mexico (UNAM). She received a Master’s degree in History from UNAM, with the research topic: “Manifestations of Fear during the Iberian Atlantic Navigation from the Fifteenth to the Beginning of the Seventeenth Century,” for which she was awarded the Marcos and Celia Maus Award with Honorable Mention for best master’s thesis in history, 2012. Moya Sordo also holds a Bachelor’s degree in Archaeology from the National School of Anthropology and History (ENAH), specializing in Naval and Maritime Archaeology.

¹ El cual forma parte de una investigación más completa. Vera Moya Sordo, “Manifestaciones de miedo durante la navegación atlántica ibérica, mediados del siglo XV a principios del XVII” (Tesis de maestría, Universidad Autónoma de México, 2010).

opuesta al valor. En el siglo II d. C, el filósofo Ammonio de Atenas distinguió entre *phóbos* y *déos*: el primero un golpe presente producido por algo aterrador y el segundo la sospecha de un mal por venir.²

Más tarde, en el siglo XIII, en el tratado *Suma Theologiae* (síntesis del pensamiento de Aristóteles, Sócrates y San Agustín), Santo Tomás de Aquino definió los vocablos latinos *metus* (miedo) y *timor* (temor) como sinónimos de las pasiones del alma opuestas a la esperanza y a la audacia, causadas por un mal “arduo posible” (*mali ardui possibilis*) producto de una ilusión, que provoca la acción de huir.³ Siglos después, en el diccionario monolingüe *Tesoro de la Lengua Castellana Española* (1611) de Sebastián de Covarrubias, el miedo, temor y horror son sinónimos de una emoción que aparece en los temerosos y temerarios, en el presente o en el futuro, y puede ser utilizada para alcanzar ciertos intereses de poder.⁴

De esta forma, para los herederos medievales y modernos del pensamiento clásico, el miedo y sus sinónimos mantuvieron su esencia: una emoción provocada por un mal o peligro, ya fuese inminente o por venir, real o supuesto. Sin embargo, aunque siempre se manifiesta ante la posibilidad de un riesgo, ha presentado distintas caras y matices dependiendo de los espacios, las épocas y las sociedades.⁵ A decir de Jean Delumeau, los temores cambian según el tiempo y los lugares en relación con las amenazas que abruma.⁶

Pese a la dificultad para definir al miedo de forma más categórica y precisa debido a su irracionalidad y subjetividad, su comprensión ha sido posible a través de disciplinas como la biología, el psicoanálisis, la sociología y la historia. Esta última comenzó a considerarlo tema de investigación junto con otras emociones dentro del campo de las ideas, la cultura y las mentalidades, siendo Marc Bloch y Lucien Febvre con *Los Reyes Taumaturgos* (1924) y *El problema de la incredulidad en el siglo XVI* (1942) respectivamente, los primeros en analizarlo dentro de la psicología de carácter colectivo. Más adelante, Jean Delumeau lo abordó ampliamente en una de las obras más importantes de la historiografía sobre el tema: *El miedo en Occidente* (1978).

En un intento por trascender las “fronteras” intangibles y fugaces del miedo, investigaciones recientes han generado planteamientos teóricos importantes y establecido vías lógicas para una mejor comprensión del fenómeno en el acontecer histórico. Ejemplo de lo dicho son los estudios de Stuart Walton, quien ensayó de manera profunda sobre emociones como la ira, el asco, la tristeza, los celos, la vergüenza, la sorpresa, la felicidad y el miedo, en *Humanidad. Una historia de las emociones* (2004); así como el de Joanna Bourke, *El miedo: una historia cultural* (2005), donde examina el temor a la muerte, a Dios, la enfermedad, el crimen y el terrorismo, así como fobias y pesadillas en Gran Bretaña, Estados Unidos y Australia entre los siglos XIX y XX. En opinión de Bourke, estudiar al miedo bajo la luz de la razón histórica es posible ya que éste “no solamente sigue los usos del lenguaje, sino posee su propia narrativa;” es decir, se comunica a través de ciertas estructuras en los textos, incluyendo género, sintaxis, forma, orden y

² Vicente Domínguez, “El miedo en Aristóteles,” *Psicothema* 15 (2003): 665, accessed August 2009, doi: 10.1080/10573560701277609.

³ Dolores Pralon-Julia, “Una teoría del miedo en el siglo XVII: el De metu... de Cabrerros de Avendaño,” *Criticón* 23 (1983): 6.

⁴ Sebastián de Covarrubias, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* [1611] (Barcelona: Horta, I. E., 1943), 794.

⁵ Lidia Fernández y Ma. Eugenia Ruiz, “Del miedo y la locura,” in *Los dominios del miedo* ed. Isabel Jáidar (México: UAM-XOCHIMILCO, 2002), 54.

⁶ Jean Delumeau, “Miedos de ayer y de hoy,” in *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural* Marta ed. Inés Villa Martínez (Medellín: Corporación Región, 2002), 11.

vocabulario;⁷ de manera que es identificable en las fuentes escritas no sólo a través de su expresión concreta (al usar la palabra o sus sinónimos), pero además a partir de la descripción de acciones o maniobras que se emprenden ante un posible peligro.

Latinoamérica también ha producido obras colectivas notables sobre el tema, como *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural* (Medellín, 2002), compilada por Marta Inés Villa Martínez, una reflexión sobre la dimensión social del miedo en Argentina, Chile, Colombia y Puerto Rico; y *El miedo en el Perú. Siglos XVI al XX*, editada por Claudia Rosas Lauro (Perú, 2005), la cual trata miedos individuales y colectivos desde diferentes perspectivas interdisciplinarias. Específicamente en México, han salido a la luz dos publicaciones importantes: *Los miedos en la historia* (2009), donde se analizan sus orígenes a través de fenómenos como la enfermedad, el deshonor, la pobreza, la muerte y su relación con la cultura, la moral y la religión, y *Una historia de los usos del miedo* (2009), que trata aspectos del temor colectivo y su utilización como argumento de intereses particulares.

En cuanto al miedo de los navegantes que se adentraron en el mar, si bien se ha mencionado en estudios generales sobre navegación atlántica y la Carrera de Indias,⁸ ha sido poco tratado como principal objeto de estudio. Sin embargo, existen textos notables, como el capítulo que Delumeau dedicó al miedo al mar en *El miedo en Occidente* y algunos de los ensayos de *El mar. Terror y fascinación* (2005) de Alain Corbin y Hélène Richard, que exploran las emociones negativas y positivas que el mar ha despertado desde la Antigüedad hasta el día de hoy. Son pues pocos los trabajos históricos que se ocupan en comprender el fenómeno del miedo de los navegantes durante sus travesías y menos aún en los primeros viajes trasatlánticos, de ahí la pertinencia de estudiar el tema.

Los casos que se presentan a continuación fueron en su mayoría narrados por sus fuentes en la esfera de lo “maravilloso” y emocional; sin embargo, la legitimidad de los acontecimientos y su significado histórico es comprensible en el tiempo y las circunstancias humanas que los rodearon. En aquel entonces, las travesías largas y peligrosas eran consideradas acontecimientos “extraordinarios”. Isabel Soler, quién se adentró en la literatura de los viajes portugueses 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 desde entonces “un entorno ficticio a su alrededor”. En este sentido, el cronista de tales hechos se siente su custodio, consiente de pertenecer a una época trascendental;⁹ por ello lo narra en el horizonte de las emociones, creando un entorno que pudiera parecer ficticio o irreal, pero que encierra hechos verídicos identificables.

Bajo estas consideraciones, se analizaron fuentes que comprenden viajes promovidos por la nación española desde la primera expedición de Cristóbal Colón y después durante el siglo XVI, cuando el encuentro físico y espiritual con los nuevos territorios se consolidó en la Carrera de Indias. Se trata principalmente de diarios, crónicas de viajes y cartas, completos o en fragmentos,

⁷ Joanna Bourke, “Fear and anxiety: writing about emotion in Modern History,” in *History Workshop Journal* 55 (2003): 121.

⁸ Por mencionar algunos: John. H. Parry, *El descubrimiento del mar* (1973); José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* (1983); Michel Mollat Du Jourdin, *Europa y el Mar* (1993); Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los Hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI* (1992) y *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (1996); y Mickaël Augeron y Mathias Tranchant, eds., *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique. XII-XIX siècle* (2004).

⁹ Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno* (Barcelona: El Acantilado, 2003), 165-166.

algunos originales y otros publicados en historias generales, compendios, o más recientemente, estudios críticos. Sobre las expediciones del Almirante de la Mar Océano, se consultó principalmente los manuscritos *El libro de la primera navegación y descubrimiento de las Indias* (1552)¹⁰ y la *Historia de las Indias* (1566)¹¹ de Bartolomé de las Casas, en los cuales el fraile copió y resumió parte del diario de Colón sobre el primer y tercer viaje (probablemente en el período de su residencia en el monasterio de San Pablo, en cuya biblioteca se hallaba dicho documento); y la *Historia del almirante Don Cristóbal Colón* de Hernando Colón,¹² en la transcripción que aparece en *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales* de Andrés González Barcia (Madrid, 1859), así como en la edición de la original publicada en Madrid en 1892. Del *Primer viaje alrededor del mundo* que realizaron Fernão Magalhães y Juan Sebastián Elcano, escrito por Antonio Pigafetta y publicado por primera vez en París en 1525,¹³ después en Italia en 1536,¹⁴ y posteriormente en numerosas ediciones en distintos idiomas con diversos títulos, se revisó la edición crítica *Relación del primer viaje alrededor del mundo. Noticias del mundo nuevo con las figuras de los países que se descubrieron señalados* (España: Red ediciones, 2011), traducida de la original de Camilo Manfroni (1928), quién a su vez publicó el manuscrito conservado en la Biblioteca Ambrosiana de Milán.¹⁵ Por lo demás, se examinaron las relaciones de naufragios descritas por Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia General y Natural de las Indias*, especialmente el libro (L) dedicado a los *Infortunios y naufragios* (1535).¹⁶ Asimismo, se consultaron las crónicas de Fray Antonio de Guevara, (1539), Fray Tomás de la Torre (1554,) y Eugenio de Salazar (1573), reunidas a manera de apéndices en *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* de José Luis Martínez (1999);¹⁷ así como la compilación de Enrique Otte de *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616* (1996).

Cabe señalar que para el análisis de dichas fuentes se evaluaron los parámetros del discurso

¹⁰ La copia de este manuscrito fue descubierta en 1790 y publicada por Fernández de Navarrete en 1825. Se titula “Este es el primer viaje y las derrotas y camino que hizo el almirante don Cristóbal Colón quando descubrió las Yndias puesto sumariamente sin el prologo que hizo a los reyes que va a la letra y comienza de esta manera: In Nomine Domini Nostri Jesu Christi” (Biblioteca Nacional de España, Sección de Manuscritos, Vitrina 6, número 7-8), *Biblioteca Digital Hispánica*, consultada en marzo 2013, URL: <http://bibotecadigitalhispanica.bne.es/view/action/nmets.do>.

¹¹ Los tres volúmenes que componen el manuscrito de la *Historia de las Indias* se localizan en la Biblioteca Nacional de España, Sede de Recoletos, Sala Cervantes, Fondo Antiguo, MSS/2812.

¹² Título original: *Historie del S. D. Fernando Colombo; nelle s'ha particolare et vere relatione della vita e de fatti dell'Almiraglio D. Christoforo Colombo suo padre* (Venecia, 1571), Biblioteca Nacional de España, Sede de Recoletos, Sala Cervantes, Fondo Antiguo, R/31285.

¹³ Dos copias se encuentran actualmente en la Bibliothèque Nationale de France.

¹⁴ *Il viaggio fatto da gli spagniuoli a torno a'l mondo* (Venecia: L. A. Giunta, 1536), Biblioteca Nacional de España, Sede de Recoletos, Sala Cervantes, Fondo Antiguo, 1779(2).

¹⁵ Se trata de otra relación de Pigafetta llamada *La mia longa et pericolosa navigatione (la prima circumnavigazione del globo 1519-1522)*.

¹⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia General y Natural de las Indias*, Tomo I, estudio preliminar Juan Pérez de Tudela Bueso (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1992).

¹⁷ Martínez se basó en el original de Fray Antonio de Guevara, *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*, caps. V-X, (Valladolid: Juan de Villalquarán, 1539); en Fray Tomás de la Torre, *Historia de la venida de los religiosos de la providencia de Chiapa*, caps. XXIV-XL, de Fray Francisco de Ximénez, *Historia de los religiosos de la provincia de Chiapa y Guatemala de la Orden de los Predicadores* (1710), Carmelo Sáenz de Santa María (ed.) (Guatemala: Biblioteca Goathemala, 1977); y en Eugenio de Salazar, “Carta dirigida al licenciado Miranda de Ron, 1573,” en *Cartas*, Pascual de Gyangos, ed. (Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1866) y en Eugenio de Ochoa, *Epistolario español. Colección de cartas de españoles antiguos y modernos* (Rivadeneira: Librería y Casa Editorial Hernando, 1926), 283-310.

tratando de distinguir entre los hechos “ficticios” y los históricos, sin la pretensión de juzgar lo que era “verdad” o “mentira”, acaso con el interés de comprenderlos mejor en su contexto. Para ello se consideraron los elementos escritos de la obra, los factores que pudieron influirla y determinarla (lugares, procesos sociales y políticos, etc.), así como aspectos relevantes de la vida del autor. Por ejemplo, el “diario” de Colón o la crónica de Pigafetta obedecieron a necesidades y expectativas distintas que las obra de Fernández de Oviedo. Los dos primeros fueron escritos a la manera de los navegantes, quienes procuraban narrar los hechos de forma puntual y descriptiva, destacando información útil para el conocimiento del viaje; además, no fueron elaborados para su divulgación general, pues la información que contenían era un valioso secreto para las naciones promotoras de los viajes. En cambio, la *Historia General y Natural de las Indias* fue un encargo de Carlos V con el propósito de hacer público los hechos memorables de la empresa española. En él, el cronista se afana por demostrar erudición, probablemente ante su mecenas y el círculo cortesano. Por lo mismo, la obra, además de cumplir con funciones histórico-políticas, conjuga la retórica mitológica, el dato preciso de la fuente (un testigo primario o secundario) y el estilo “común llano” del autor, lo que en su momento la volvió atractiva y de amplia difusión en España.¹⁸

Empero, con sus diferencias en forma y contenido, estas fuentes permitieron reflexionar sobre el carácter y sentido de los miedos surgidos durante los primeros viajes trasatlánticos, y aunque los que aquí se exponen no representan las emociones de todos los hombres y mujeres que navegaron en aquel tiempo, nos acercan a la comprensión del fenómeno y la manera en que influyeron en las sociedades navegantes, sin llegar a ser un impedimento para el avance hacia el descubrimiento de nuevos mundos.

Navegación en el Mar Océano

A principios del siglo XV, a la par de la idea de un mundo plano y circular, la idea de un mundo esférico era conocida en occidente, sobre todo entre los navegantes y viajeros, quienes a través de mar y tierra experimentaban el movimiento celeste al avanzar hacia uno u otro punto cardinal. Entonces eran comunes los viajes en caravanas a los territorios de Asia y África, en los que comerciantes, soldados y exploradores atestiguaban las “maravillas” de exóticos y lejanos países desde Turquía y Medio Oriente, hasta la India, China y Cipango (Japón). Sus aventuras, conocidas principalmente a través del relato oral, alimentaban la imaginación de los espíritus curiosos e inducían a muchos a realizar largos y aventurados periplos. De todo el mundo por explorar, tanto terrestre como acuático, el mar se percibía como el más peligroso. Esta impresión refleja las palabras del cosmógrafo 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

¹⁸ 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), 72.

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.¹⁹

Específicamente el Atlántico se concebía *Tenebrosum*: espacio infinito que escondía innumerables peligros “más allá” de su misteriosa cortina de niebla. Sin embargo, también despertaba la curiosidad de aquellos que creían en la existencia de tierras de inigualables tesoros míticos como la Antilla, Brasil, la Isla de San Brandán y el paraíso del Preste Juan, o de conocida riqueza como la India y China. Así que empujados primordialmente por necesidades productivas, comerciales y de explotación, las naciones europeas, esencialmente las ibéricas, superaron paulatinamente los limitantes psicológicos y tecnológicos hacia el desarrollo de la exploración ultramarina atlántica. A mediados del siglo XV, mientras que al norte del Atlántico los bretones pescaban en las “tierras nuevas” (Islandia) y los ingleses e italianos realizaban viajes en búsqueda de la fabulosa “Brasil”, la costa noroccidental africana y sus islas Canarias, Madeira, Cabo Verde y Azores eran lugar de actividades mercantiles de portugueses, genoveses, catalanes y piratas franceses. Entonces Portugal mantenía un importante contacto comercial y diplomático con los pueblos africanos de la costa sur y no tardaría en establecer el acceso al comercio asiático por el mar Índico. Por su parte, España, dirigida por los sueños de Colón, se aventuró al oeste hasta arribar a tierras nunca antes descubiertas, inaugurando una serie de viajes que configurarían una nueva red a nivel mundial, de poder político, religioso, económico y cultural.

Tras el encuentro de mundos, en poco tiempo el Reino de Castilla logró controlar los imperios azteca e inca y establecer sus respectivos virreinos, además de monopolizar la navegación trasatlántica entre Europa y América, no sin entablar disputas con otras naciones ávidas de aquel privilegio como Francia e Inglaterra. Para entonces, la ruta marítima trasatlántica desde Europa a las colonias americanas comenzaba en el puerto de Sevilla o Cádiz, siguiendo al sudoeste por la costa africana hasta el paralelo 28°, desde donde las naves ponían rumbo al oeste hasta las Islas Canarias, donde hacían escala. Después se dirigían al paralelo 16°, procurando tomar los vientos alisios y navegando sin cambiar el rumbo oeste durante 25 a 30 días, dependiendo de las condiciones de navegación, hasta llegar a las islas de las Antillas. Si las naves viajaban en convoy, lo que ocurrió a partir de 1526 por temor al asalto de piratas y corsarios, los buques se separaban según se dirigiesen a Cartagena de Indias, la Habana, Santo Domingo o Veracruz. Para el tornaviaje las naves se reunían en Santo Domingo y a partir del siglo XVI en La Habana, y desde allí partían hacia el noroeste por el canal de las Bahamas, ascendiendo hasta el paralelo 38°. Aquí los vientos septentrionales del este las empujaban hacia las Azores, y tras una escala seguían la costa portuguesa por el cabo de San Vicente hasta llegar a puertos españoles. Las fechas en que se realizaban los viajes variaban dependiendo de las circunstancias climáticas, lo que resultaba complicado, pues cuando, por ejemplo, en el hemisferio Norte era verano, en las costas peruanas al sur del ecuador era invierno.²⁰ Las zonas de mayor peligro se encontraban en el Golfo de México, las Bahamas y las Bermudas, en los meses de junio, julio y agosto, así como de octubre a abril, cuando los nortes, ciclones y huracanes azotaban con fuerza, lo que aunado a la natural peligrosidad de las zonas de cayos y arrecifes, volvían muy riesgoso el oficio de navegar.

¹⁹ Martín Cortés Albacar, *Breve Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar* [Sevilla: Antón Álvarez, 1551] (Madrid: Editorial Naval-Museo Naval, 1990), 214.

²⁰ José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* (México: Fondo de Cultura Económica, 1999), 11-80.

Navíos y navegaciones desastrosos

Navegar con dificultades, o como se decía coloquialmente, tener una “mala navegación” debido al deterioro de la embarcación o su pésimo gobierno, provocaba no sólo gran temor entre aquellos pasajeros ajenos a las cuestiones marítimas, sino entre los mismos hombres de mar. Algunas veces desde su salida del astillero, las cuadernas iban mal reforzadas o no eran de madera resistente. También ocurría que los pernos que las unían eran de una mala aleación, lo que los hacía poco durables. A ello se sumaba que los navíos se dañaban al enfrentar las fuerzas del oleaje, las corrientes, los vientos, las tormentas y el hambre del molusco *teredo navalis* conocido como *broma*.²¹ Este último podía dejar en muy mal estado la estructura del barco, incluyendo los mástiles, y en circunstancias extremas de tormentas y fuertes vientos que arremetían contra el velamen, cabía la posibilidad de que alguno de los palos se rompiera o hubiera que cortarlo para evitar que cayera sobre la nave o la volteara.

El cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, quién también fue navegante, conoció el temor de encontrarse bajo estas circunstancias, entonces escribió: “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 propia temer y entender los peligros de ella.” 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. La carabela de su propiedad “estaba tan comida de la broma” que filtraba gran cantidad de agua, y él y la tripulación trataban de tapar los agujeros con sus camisas.²²

Si el timón se dañaba, en condiciones muy fuertes de oleaje y corrientes podía forzarse hasta soltar los herrajes que lo unían. A ello se refería Lope de Vega cuando decía “Cual nave rompe la trabada amura, y cual abalanzándose quebranta del voluble timón tres ferros corvos, por no tener para perderse estorbos”.²³ Así le sucedió a Colón en su primera expedición, pues a tan sólo tres días de su partida del puerto de Palos tuvo que hacer una parada de emergencia en las Canarias debido a que se rompió el timón de la *Pinta*, el cual Pinzón trató de arreglar atándolo con cuerdas. Colón sospechaba que se trataba de un sabotaje del propio propietario de la nave, Cristóbal Quintero, quien viajaba en aquella expedición a disgusto. Como fuere, su tripulación se quejaba de navegar en “navíos que tenían tantos defectos, que no podrían al salvar hombres que estaban tan dentro del Mar.”²⁴

Además del mal estado de las naves, los accidentes podían ser provocados por la incapacidad de algunos pilotos, a quienes buena parte de los autores de libros de náutica del siglo XVI refieren como “toscos”, “rudos” o “faltos de entendimiento.”²⁵ El mismo Colón perdió la *Santa María*

²¹ Conjunto de numerosas especies de moluscos bivalvos de la familia *Teredinidae*, los cuales comen madera.

²² Fernández de Oviedo, “Proemio (1),” *Historia General*, 306.

²³ 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,” in *La Dragontea* (España: Museo Naval, Ministerio de Marina Español, 1935), 361.

²⁴ 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,” in *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, Tomo I (Madrid: Tomás Minuesa, 1859), 15-17.

²⁵ 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), 48.

durante su primer viaje por descuido del piloto, quién al ver el mar en calma, se fue a descansar, dejando el gobierno del timón a un grumete que la estrelló en unos bajos cerca de La Española.²⁶

Por otro lado, la torpeza de un piloto se evidenciaba cuando provocaba el choque de su navío con otro, como lo atestiguó el experimentado viajero italiano Francesco Carletti en un viaje cerca de las Antillas en 1594. Tras partir de la isla de Santiago en compañía de otro navío cargado de esclavos negros y poco antes de llegar a Tierra Firme, su nave chocó con la otra, provocando el rompimiento por el costado de las “obras muertas”, la vela y la levadera. Ello causó tal conmoción, que en su caso le quitó la fiebre que llevaba, debido a “la gran alteración y miedo” de tal acontecimiento.²⁷

Sin embargo, más allá de “la falta de seso” de un piloto, los accidentes podían ocurrir por falta de experiencia. Sobre ello escribió el poeta Eugenio de Salazar a su amigo, el licenciado Miranda de Ron: “si el piloto es poco cursado en la carrera, que no sabe cuándo se ha de dar resguardo a la 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.”²⁸ De Salazar no era marino, pero era un vivaz observador que experimentó la navegación trasatlántica con muchas incomodidades y temores, en un viaje que realizó en 1573 para ocupar la plaza de oidor en Santo Domingo. Probablemente su atinada observación partía del conocimiento popular o quizás de su propia lógica y experiencia.

Asimismo, una “mala navegación” sucedía cuando el barco iba mal lastrado o sobrecargado. En 1544, fray Tomás de la Torre, Bartolomé de las Casas y un grupo de dominicos viajaban en un navío tan mal lastrado que parecía que se “trastornaba.” El peligro que experimentaron fue tal que cuando los pilotos de otros barcos los visitaron se asombraron de que no hubiera zozobrado. De la Torre expresó que le tenían “tanto miedo” al navío que se pensaban suicidas.²⁹ Por ello, cuando hicieron escala en una isla, los religiosos se negaron a continuar el viaje. Entonces los marineros echaron fuera del buque piedras de lastre, algunas cajas y mercancía, y solicitaron al vicario que no sacase de allí a ningún fraile, pues de lo contrario “pagaría el flete de vacío porque el navío estaba bastantemente para navegar.”³⁰

Quienes podían evitaban viajar en naves “podridas”, mal lastradas o conducidas por un mal reputado piloto. En 1572, Juana Bautista escribió preocupada desde México a su hermana Mariana de Santillán, residente en Sevilla. Temió que ésta no hubiera sobrevivido al hundimiento de algunos barcos de la flota de ese año, pero todavía con la esperanza de que se hallara a salvo en España, le advirtió que de viajar, no lo hiciera en navíos “podridos, porque no

²⁶ Sus restos sirvieron para construir el fuerte de Navidad. Fernando Colón, *Historia del Almirante Cristóbal Colón en la cual se da particular, y verdadera de su vida y de sus hechos y del descubrimiento de las Indias Occidentales, llamadas Nuevo Mundo*, Vol. I. (Madrid: Tomás Minuesa, 1892), 139-147.

²⁷ Francesco Carletti, *Ragionamenti di Francesco Carletti Fiorentino sopra le cose da lui vedute ne' suoi viaggi si dell' Indie Occidentali, e Orientali Come d'altri Paesi* (Firenze: Guiseppe Manni, 1701), 23-24. Véase también *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, estudio preliminar Francisca Perujo (México: UNAM, 1983), 23.

²⁸ 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,” in “Apéndice 3. Eugenio de Salazar. La mar descrita por los mareados,” in Martínez, *Pasajeros*, 289.

²⁹ 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,” in “Apéndice 2. Diario del Viaje de Salamanca a Ciudad Real. 1544-1545, in Martínez, *Pasajeros*, 250-253.

³⁰ *Ibid.*, 250-253.

les acontezca alguna desventura”.³¹ En este sentir, fray Antonio de Guevara, quien por cierto tenía poca inclinación por el mar, aconsejaba “elegir para su navegación galera afamada y fortunada, en la cual no haya acontecido alguna notable desdicha”, pues era una imprudencia “osarse nadie arrojar y aventurar su vida a do sabe que allí perdió otro su vida y la honra.”³²

Tempestades y naufragios

A lo largo de la Edad Media, la naturaleza fue el gran depósito de símbolos, sobre todo el mar, representante del mundo inestable; de manera que un mar encrespado por el azote de una tormenta simbolizaba los peligros y las dificultades del mundo mortal.³³ Textos literarios como los *exempla* e iconografía cristiana como los *exvotos*, describían la navegación a través de la tempestad como metáfora del viaje del creyente hacia la salvación. Aún con el desarrollo de la navegación en la era moderna, la tempestad marina continuó siendo fuente de inspiración religiosa, pero también artística. Por ejemplo, Leonardo da Vinci expresó su fascinación por el dramatismo de este fenómeno en su tratado “Del mundo y sus aguas” (*Di mondo ed acque*, 1508).³⁴ Para él, la representación pictórica de la anatomía de una tormenta oceánica debía reflejar un mar:

[...] 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.³⁵

La visión del artista florentino no es ajena a la experiencia de cualquier navegante real que hubiera vivido en extremo la furia de una tempestad marina. Durante su tornaviaje, al dejar atrás las Azores en febrero de 1493, *La Niña* (donde viajaban Colón, Vicente Yáñez Pinzón y Pedro Alonso Niño) y *La Pinta* (con Martín Alonso Pinzón) fueron sorprendidas por una tormenta que perdió a los navíos durante una semana. Según la crónica de Bartolomé de las Casas, aquellos días fueron de grandes trabajos y angustias para el Almirante y su tripulación. El jueves 14 de febrero, Colón fue asaltado por el temor de no regresar a España con el triunfo de su descubrimiento. Aunque guardaba la esperanza de que Dios le diera valor y ayudara a terminar su tornaviaje, ya que “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

³¹ “Juana Bautista a su hermana Mariana de Santillán, en Sevilla,” México, 18.III.1572, en Enrique Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616* (México: Fondo de Cultura Económica, 1996), 66.

³² Antonio de Guevara, “Capítulo X. De las cosas que el mareante se ha de proveer para entrar en la galera,” in “Apéndice 1, De muchos trabajos que se dan en las galeras, 1539,” in Martínez, *Pasajeros*, 232.

³³ Cristiane Villain-Gandoss, “En la Edad Media, el dominio del miedo,” in Alain Corbin y Hélène Richard, *El mar. Terror y fascinación* (Francia: Paidós, 2005), 71.

³⁴ MSF de París (1508). See Charles Nicholl, *Leonardo. El vuelo de la mente* (Madrid: Taurus, 2005), 483.

³⁵ Leonardo da Vinci, “Cómo se representa una tempestad,” en *Tratado de Pintura* (Madrid: Editora Nacional, 1983), 414, 415.

determinados de se bolver y alcáronse contra él [...],” no dejaba de temer a la tormenta, pues su “flaqueza y congoja” no le permitían “asensar la anima.”³⁶

Muchas tormentas vivieron Colón y sus hombres, como cualquier hombre de mar experimentado; algunas benévolas y otras cual terribles diluvios, como aquella que lo sorprendió nuevamente durante su cuarto viaje a las Indias, mientras navegaba desde Portobelo rumbo a Veragua (Panamá), y que les hizo temer 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”, además de a una enorme “columna de agua.”³⁷ Si una tormenta podía provocar tales sentimientos entre marinos expertos y curtidos, se podrá uno imaginar lo que sentirían los poco acostumbrados a un evento de tal magnitud. Así, cuando en su navegación cerca de Jamaica, Tomás de la Torre vivió una tempestad que “parecía querer hacer pedazos el navío,” le espantó de tal forma el sonido del mar en plena tormenta que entendió “lo que quería decir la escritura cuando decía: *Audivi tamquam vocem aquarum multarum* [como estruendo de muchas aguas y como la voz de un gran trueno].”³⁸ Después de todo lo sucedido en su viaje, el dominico no podía más que creer que Dios era el maestre y piloto de su navío, el cual guiaba a su voluntad.

La visión de un mar purificador de culpas y pecados era natural en una sociedad de fuertes raíces cristianas, de manera que cualquiera que sufriera los embates de una tormenta marina podía llegar a temer por su salvación. Como religioso, Fray Antonio de Guevara recomendaba que antes de zarpar, el buen cristiano debía hacer su testamento, declarar sus deudas, repartir la hacienda, reconciliarse con sus enemigos, hacer sus promesas y absolverse con sus bulas, pues “en la mar ya podrá verse en alguna tan espantable tormenta que por todos los tesoros desta vida no se quería hallar con algún escrúpulo de conciencia.”³⁹ Sin embargo, a los azotes de las poderosas tormentas les temían por igual los santos que los pecadores, los creyentes que los ateos, tuviesen el oficio que tuviesen. Pero sin duda, los que más sufrían el camino del mar tempestuoso eran los pasajeros, sobre todo los que se embarcaban por primera vez. María Díaz escribió desde México a su hija en Sevilla en 1557, 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 se habría embarcado y sufrido una terrible tormenta que duró dos días y dos noches, en los que pensaron perecer “porque fue tan grande la tempestad que quebró el mastel de la nao [...]”⁴⁰

Después de tales vivencias, no es extraño que viajeros que arribaron a su destino en puerto seguro no quisieran volver a repetir navegación alguna en toda su vida. Así sucedió a 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 y [...] trabajos” del camino.⁴¹ 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

³⁶ De las Casas, *El libro de la primera navegación*, Biblioteca Nacional de España, Sección de Manuscritos, Vitrina 6, número 7-128. Véase también Consuelo Varela, ed., “Diario del Primer Viaje 1492” (Copia de Bartolomé de las Casas), *Cristóbal Colón, Textos y documentos completos* (Madrid: Alianza Universidad, 1982), 127.

³⁷ González Barcia, “La Historia de Fernando Colón,” 108.

³⁸ 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, *Pasajeros*, 276.

³⁹ De Guevara, “Capítulo X. De las cosas,” 230.

⁴⁰ Carta de “María Díaz a su hija Inés Díaz, en Sevilla, México, 31.III, 1577,” in Otte, *Cartas*, 97.

⁴¹ “Inés de Solís a su hermana Ángela de Solís, en Medina del Campo,” México, 25.X.1574, in Otte, *Cartas*, 89.

durante una tormentosa navegación desde Vizcaya a Terranova, de esas “que hacen temer a marineros”, hizo votos para ser religioso “si el Señor le escapaba.”⁴²

Como ya se dijo, la dura realidad cotidiana hacía que las vicisitudes del viaje trasatlántico se presentaran como una oportunidad para probar la fe en la misericordia divina, antes, durante y después del viaje, pero sobre todo en momentos de gran peligro como las tormentas. En ocasiones, justo en este cruel y húmedo teatro, misteriosas luces, voces, demonios y otras apariciones, convergían para anunciar la proximidad de un desastre. Cuando las puntas de los mástiles se iluminaban con resplandores azulados que los hispanos llamaban “fuego de San Telmo” (patrón de los marineros), ello podía indicar, según las circunstancias y la fe de los individuos, el infortunio o la salvación. Durante el primer viaje alrededor del mundo, Antonio Pigafetta presenció “en más de una ocasión el cuerpo Santo, esto es, Santo Elmo... 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 [...]”⁴³ En el segundo viaje de Colón (1493), durante una tempestad que los sorprendió por la noche, cuando la bruma era tal que un barco no podía divisar las luces de otro, las fantasmales descargas eléctricas de San Telmo aparecieron “con siete luces encendidas; en la gavia, mucha lluvia y grandes truenos.”⁴⁴

Hoy en día se sabe que aquella luz misteriosa es energía acumulada por un ambiente de extrema humedad, común durante las tormentas eléctricas, las cuales además se acompañan de sonidos particulares. Pero en una época donde los elementos naturales y sus efectos podían considerarse obra del más allá, las interpretaciones del fenómeno solían ser en sentido ilusorio o fantástico. Así se comprende que Fernández de Oviedo mencionara saber por hombres de mar y personas de “crédito” que navegaron entre tormentas y naufragios, que entonces habían escuchado “voces como humanas hablar en el aire, en los tiempos que más peligro tenían, e han visto cosas espantables e demonios.”⁴⁵ La creencia en estos últimos era generalizada y había quienes se esforzaban por explicar su existencia. En el *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* (1631), Antonio Ardoino, marqués de Lorito, dedicó un capítulo a “los Milagros, o más propiamente de los admirables Diabólicos,” donde explicó que los demonios eran los artífices de los movimientos “maravillosos” de la naturaleza, como la excitación de los vientos y tempestades, y “todo quanto se puede obrar con el movimiento local”. Además buscaban traicionar los sentidos humanos con sus apariencias para confundir y engañar a la vista, trastornando “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.”⁴⁶ Al ser los demonios los manipuladores de las fuerzas detrás de los desastres naturales y los maestros del disfraz, el mar, con su naturaleza

⁴² 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: INAH, 2003) 150.

⁴³ Antonio Pigafetta, *Relación del primer viaje alrededor del mundo. Noticias del mundo nuevo con las figuras de los países que se descubrieron señalados* (España: Red ediciones, 2011), 13.

⁴⁴ Colón, *Historia del almirante*, 201.

⁴⁵ 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,” *Historia General*, 320.

⁴⁶ Antonio Ardoino, “Capítulo III. De los Milagros,” in *Exámen Apologético*, González Barcia, “La Historia de Fernando Colón,” 25-29.

salvaje, era lugar propicio para que habitaran y asecharan a las almas cristianas, poniendo a prueba su fe durante los eventos más difíciles.

El mismo Fernández de Oviedo relata lo sucedido a unas mujeres conocidas como las “Taviras”, quienes le contaron personalmente que durante un tormentoso viaje hacia Cuba en 1519, “vieron diablos muy fieros y espantables puestos a la proa e popa de la nao,” y escucharon que éstos hablaban sobre sus intenciones de hundirlo, lo que parecía impedirselos una imagen de la virgen de Guadalupe que llevaban a bordo.⁴⁷ No se puede evitar reflexionar sobre la posibilidad de que el testimonio o la narración de estos hechos hayan sido exagerados o en parte inventados con el fin de ensalzar el fervor religioso de las testigos. Sin embargo, el hecho de que forme parte de una historia oficial, junto con otros del estilo, refleja no sólo el grado de religiosidad de la época, sino la necesidad de resaltar la hazaña de la España católica (a través de las vicisitudes de sus súbditos) al enfrentar los peligros de este mundo.

Continuando con el relato de las Taviras, según esto, cuando el navío estaba a punto de hundirse, otros espectadores afirmaron ver “unos pescados como grandes toñinas o delfines” que asían con sus dientes los tablones del casco, arrancándolos, provocando con ello que entrase más cantidad de agua, de manera que “no se podían valer; ni fuera posible salvarse sino milagrosamente [...]”⁴⁸ Este tipo de apariciones las menciona nuevamente el cronista al narrar lo sucedido a Alonso Zuazo, oidor de la Real Audiencia de Valladolid, en su viaje de Cuba a México en 1524.⁴⁹ Cuando su carabela navegaba en el Golfo de México, quedó atrapada por tiempos contrarios que la estrellaron en unos bajos. Mientras el navío agonizaba saliendo una y otra vez de lo “profundo de la mar hasta encima de ella”, cayó la noche, entonces vieron una “luz grande que los guiaba” y después “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 [...]”⁵⁰

Considerando la mentalidad de entonces, se entiende que en momentos de semejante peligro, entre las “visiones” que la confusión de los elementos y el pánico podían producir, las “toñinas” o delfines fueran tomadas por seres infernales; de ahí que Fernández de Oviedo pensara que Dios libró a Zuazo “de sus enemigos espirituales”, pues aquellas criaturas que “volaron” sobre los mástiles de la carabela eran “diablos, e no pescados.”⁵¹ Estas visiones no eran particulares de la marinería supersticiosa, y personas “ilustradas” como el cronista de Indias (quién se decía un hombre de verdades) o el jurista Zuazo, creían que los delfines eran señales “horribles y espantosas” capaces de hundir una embarcación.⁵²

Aunque cabe la posibilidad de que estas historias hayan sido utilizadas como discurso religioso o político, lo cierto es que encierran situaciones reales de peligro, donde en medio de la confusión de un mar enfurecido, era fácil creer que las fuerzas del bien y del mal se manifestaban para poner a prueba a cualquiera que así lo creyera. Finalmente, la posibilidad de naufragar y perder el único sostén material en una superficie sin consistencia sólida, provocaba el miedo

⁴⁷ 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,” *Historia General*, 321.

⁴⁸ *Ibid.*, 322.

⁴⁹ Con la determinación de arreglar cierta rencilla entre el gobernador de la isla de Jamaica y Hernán Cortés

⁵⁰ Fernández de Oviedo, “Capítulo X. Relación del naufragio del Licenciado Zuazo,” *Historia General*, 293.

⁵¹ *Ibid.*, 356-357.

⁵² Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996), 73.

individual y colectivo, que se manifestaba con gritos, rezos, lamentos y llantos de desesperación; creando una atmósfera entre el desengaño y la esperanza. Los siguientes versos de Lope de Vega ilustran esta atmósfera de infeliz espera:

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.⁵³

Pero no necesariamente el miedo acababa ahí, junto con el navío engullido por el mar, pues existía la posibilidad de sobrevivir, lo que traía consigo otros miedos al enfrentar una nueva etapa de sufrimiento. Aquellos que lograban subir a un bote o asirse a unas tablas entraban en un nuevo proceso de desesperación por la falta de alimentos y agua, timón o velas que sirvieran de guía por el infinito mar, a merced de sus criaturas, el ardiente sol y la húmeda oscuridad de la noche. Sólo se podía esperar que el tiempo y las circunstancias determinaran el destino del naufrago.

Sufrimiento, pecado y muerte

Para Tomás de la Torre navegar era “traer siempre la muerte a los ojos y no distar de ella más que el grueso de una tabla pegada a otra con pez.”⁵⁴ Para muchos, el mar era un lugar donde fácilmente podía encontrarse la muerte. De llegar el momento, había distintas formas de enfrentarlo: unos lloraban y caían de rodillas, otros continuaban trabajando hasta el final, algunos aguardaban en silencio, mientras que otros manifestaban su resistencia a dejar este mundo. Cuando en uno de tantos viajes, Fernández de Oviedo se halló muy enfermo, en espera de la muerte y con su navío a punto de hundirse, aprovechando la ocasión, un marinero trató de llevarse un serón de esparto (especie de canasto) que se hallaba debajo de su colchón. Viendo esto un criado, le dijo que no lo tomara, pues el capitán estaba “muriéndose, e muerto no hay otro en que envolverlo y echarlo a la mar.” Al escuchar esto, el cronista de Indias, furioso, se sentó en la cama replicando al criado que le diera el serón al hombre, pues no tenía por qué “morir en la mar, ni querrá Dios que me falte sepultura en su sagrada Iglesia.”⁵⁵

Si la muerte era inevitable, la mayoría prefería que fuese de manera pronta y digna. Por ejemplo, en el caso del navío de las atormentadas “Taviras,” la gente fue invadida por el terror de hacerse “mil pedazos” en una “costa brava” cercana.⁵⁶ Este temor también invadió a la

⁵³ 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,” *La Dragonteia*, 361-362.

⁵⁴ De la Torre, “II. De lo que les pasó,” 249.

⁵⁵ Fernández de Oviedo, “Proemio (1),” 306.

⁵⁶ Fernández de Oviedo, “Capítulo IX. De La carabela que llamaron,” 322.

tripulación y pasajeros que acompañaban a Zuazo en su fatal expedición momentos antes de estrellarse en unos bajos “bravos” y “ásperos.” Y con razón, pues el espectáculo que los desdichados vivieron al día siguiente fue espantoso. La gente se hallaba encaramada en las peñas, con el mar cubriéndolos constantemente con “tan grand furia”, que apenas se podían sostener, y “a algunos arrancaban e los desmembraba e hacía pedazos entre las rocas [...]”⁵⁷

Además del suplicio del cuerpo, algunos temían al que el alma sufriría al morir en pecado. Sebastián de Covarrubias 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.”⁵⁸ El miedo al infierno era generalizado, por ello Fray Antonio de Guevara exhortaba a todo “pasajero que es de nación cristiano y de Dios temeroso” estuviera preparado para que llegada una “mala borrasca” se encomendara a “notables santuarios”, rezara a sus santos más devotos, se arrepintiera de sus pecados y se reconciliara con sus compañeros,⁵⁹ ya que una vez en la mar, no era fácil encontrar sacerdotes con quienes confesarse, además de que ello se dificultaba en momentos de lucha por la sobrevivencia.

En 1506, el papa Julio II comenzó a conceder indulgencias a todos los que murieran en las Indias o durante el viaje de ida o de regreso, alentando así a los hombres a ir al “al otro lado” al quitarles el lastre de culpa que les impedía cruzar el mar por miedo a ahogarse en estado de pecado. Pese a las indulgencias oficiales, los religiosos como de Guevara insistían que todo hombre que quisiese entrar en esa “capa de pecadores,” fuese en nao o en galera, se confesara, comulgara y encomendara a Dios como buen y fiel cristiano, “porque tan en ventura lleva el mareante la vida como el que entra en una aplazada batalla.”⁶⁰ Pero tales consejos no sólo los daban los hombres de dios. En su tratado *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), el navegante y cartógrafo Juan Escalante de Mendoza sugería 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.⁶¹ La preocupación de morir absuelto era un asunto de Estado y a finales de siglo, por órdenes de Felipe II, se trató de obligar a la marinería a portar una “cédula de confesión” que según de Guevara, de no tener, se les negaría el sueldo y los alimentos. Pero el propio fraile atestiguó la falta de interés de los marineros a este respecto, pues en un viaje que realizó en 1573, cuando les pidió dichos documentos, aquellos rústicos se burlaron de él diciéndole que en el mar no aprendían a confesarse sino a “jugar y comerciar.”⁶² Lo cierto es que al final hasta los más temerarios y confiados invocaban la piedad divina para tratar de retardar la antecámara al más allá.

También se temía morir en la mar a causa de los pecados. Como la desgracia estaba directamente vinculada con la noción de la culpa, era natural creer en la influencia de Dios tanto en la tempestad, como en el naufragio, ambos interpretados como castigos merecidos a una culpa abstracta y absoluta.⁶³ Muchos navegantes y pasajeros que sufrieron los peligros y desdichas del viaje marítimo manifestaron que todo lo que habían penado se debía a los pecados cometidos y

⁵⁷ Fernández de Oviedo, “Capítulo X. Relación del naufragio,” 293.

⁵⁸ De Covarrubias, *Tesoro de la Lengua*, 812.

⁵⁹ De Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades,” in “Apéndice 1...,” 220.

⁶⁰ *Ibid.*, 230.

⁶¹ Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), transcripción Martín Fernández de Navarrete (Madrid, Museo Naval: 1985), 52.

⁶² Antonio de Guevara citado en Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino,” 150.

⁶³ Soler, *El nudo*, 400-402.

culpas no expiadas. Así lo entendió fray Francisco Navarro, cuando en un viaje en medio de una tempestad, se apartó a un rincón para llorar amargamente, y al padre que lo confortaba le explicó que no le tenía miedo a la tormenta, sino a sus 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.”⁶⁴

Por último, cabe señalar un punto esencial del miedo a morir en medio del mar: ello significaba no ser enterrado en cristiana sepultura. Si bien le iba, el cuerpo podía ser metido en un saco cosido, amarrado a un lastre 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, podría ocupar un ataúd (que se esperaba llegase al fondo del mar) y recibir grandes honores y plegarias colectivas en una ceremonia formal de difuntos. Con esto se “aliviaba” algo el desconsuelo de perecer lejos del hogar. Sin embargo, la mayor parte de los cuerpos quedaban a la deriva tras un naufragio o eran arrojados sin más por la cubierta para ser engullidos por el océano y alimentar a los peces. Lo más angustioso era pensar que al final de los tiempos no podrían encontrarse para la resurrección general.⁶⁵

A pesar de los peligros reales del Atlántico y lo terrorífico que pareciese navegarlo, los hombres fueron encontrando formas de adaptarse a los peligros y temores materiales y espirituales del viaje. Así, antes de zarpar se proveían de testamentos, seguros de viaje, asistían a misa o se confesaban. Asimismo, se invocaba el amparo de los santos a través del bautizo de los navíos con sus nombres, se realizaban misas y se alzaban rezos en puerto, durante el viaje y al arribar nuevamente a tierra. Después de todo, quienes se adentraron en los dominios del mar, encontraron la manera más eficaz de confrontarlo y en algunos casos superarlo, no sólo en base a la experiencia, la intuición y la audacia, sino también la esperanza y la fe en lo divino. O bien, como aconsejaba un novohispano a un familiar, lo mejor era no mirar “que hay agua en el camino, que cuando Dios quiere, tan presto se muere uno en la tierra como en el agua.”⁶⁶

⁶⁴ Diego de Duarte, *Historia de la Provincia del Santo Rosario de la Orden de predicadores en Filipinas, Japón y China*, citado en Sánchez Reyes, “Zarpar bajo el cobijo divino,” 157.

⁶⁵ Michel Mollat Du Jourdin, *Europa y el Mar, La construcción de Europa* (Barcelona: Crítica, 1992), 208.

⁶⁶ Carta de “Juan Muñoz a su sobrino Francisco Muñoz, en Berzocana, Puebla, 20.IV.1595,” in Otte, *Cartas*, 126.