

PRÓLOGO.

Con demasiada frecuencia, los historiadores que se han interesado por el estudio de los hechos de la mar, se han dejado arrastrar por la espectacularidad de las campañas navales en mares lejanos y por las estrategias, marítimas o no, que las condicionaron. Quizá deslumbrados por las hazañas de los marinos más brillantes o por la funcional belleza de los buques de guerra de todos los tiempos, a menudo han pasado por alto que, como escribió el capitán de navío Christopher Page, director del Instituto Histórico de la marina británica: *“El estudio de las batallas navales confirma que, en realidad, lo que decide el resultado es la gente de mar; y no solo los comandantes, sino también los hombres corrientes haciendo cosas fuera de lo corriente bajo las circunstancias más difíciles, por lealtad hacia sus compañeros, su buque o su patria.”*

Esos hombres corrientes son quienes protagonizan este libro. Sobre ellos, se han escrito ya testimonios de increíble fuerza expresiva - basta recordar a Cervantes y su relato sobre el combate de galeras en el Quijote - que nos explican, con apropiado detalle, cómo combatían y cómo luchaban contra los elementos. Pero apenas unas pinceladas, generalmente menos conocidas, nos cuentan el otro lado de la historia: cómo se enfrentaban a sus miedos, a los peligros ciertos y a los desconocidos, que se combinaban en los terribles mitos en los que creían. Cómo soportaban la paradójica soledad de la alta mar, donde buques y hombres, imposibilitados de auxilio alguno, solo podían confiar en sus propias fuerzas. Cómo las sufridas dotaciones sobrellevaban la desesperante rutina a bordo, el confinamiento en espacios cerrados, la escasez de vituallas de todo tipo, la enfermedad y la muerte.

Para cubrir ese importante aspecto de la historia naval, el autor, prolífico escritor que ha publicado ya libros imprescindibles sobre buques de todas las épocas, y que ha cubierto con su pluma muchos de los momentos más interesantes de nuestra historia naval, ha querido ir un poco más lejos, dedicando estas páginas a un tema que le apasiona: los marinos y su vida. En ágiles singladuras a través de capítulos tan vivos como la misma mar, el lector descubrirá cómo vivían los marinos en los tiempos en los que España dominaba el Atlántico y empezaba a surcar el Pacífico con sus robustas pero, a la vez, pequeñas e increíblemente vulnerables naos... aunque quizá, visto desde la perspectiva del siglo XXI, mejor que *cómo vivían*, habría que preguntarse *cómo sobrevivían* a bordo de unos buques que tan pocas garantías ofrecían a quienes se atrevían a dedicar su vida a los mares.

Marcelino González, capitán de navío retirado, marino ilustrado como lo fueron tantos de los que han servido a la Armada desde el siglo XVIII, sabe de lo que habla. A sus muchos días de mar une una vocación profunda que hace de la mar no sólo el ámbito de su vida profesional, sino la fuente de inspiración de muchos de sus trabajos artísticos y literarios. Lleva, además, muchos años dedicado a la historia naval, años en los que no ha dejado de apoyar generosamente al Instituto de Historia y Cultura Naval, que se enorgullece de contar con él como uno de sus más prestigiosos colaboradores.

En este libro, *“Vida en una nao del siglo XVI”*, Marcelino González maneja las fuentes históricas con soltura para construir un relato que, como todos los suyos, es riguroso y ameno. De su mano, el lector se sumergirá en el pasado, donde vivirá increíbles singladuras y será

orgullosa testigo de los pequeños detalles de una gran historia: qué motivaba a los marinos de hace 500 años, en qué creían, cómo rezaban, qué comían, cómo dormían y en qué entretenían sus horas libres.

En definitiva, este libro permitirá al lector acercarse, compartiendo el respeto y afecto que les profesa el propio autor, a los verdaderos protagonistas de la rica historia naval española.

Juan Rodríguez Garat

Ex Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada.

PRESENTACIÓN.

Con frecuencia hablamos de naos, de grandes hazañas a bordo de naos, de viajes en naos por los océanos... Cuando Colón descubrió América en 1492, lo hizo a bordo de la nao *Santa María*, a la que acompañaban dos carabelas. La nao *Sao Gabriel*, fue uno de los barcos del portugués Vasco de Gama, que salió de Portugal en 1497 para bordear África y llegar a la India. Balboa llegó con naos a la zona de Panamá, que luego cruzó a pie y en 1513 descubrió el océano Pacífico que llamó Mar del Sur. Eran naos las que en 1515 llevaron a Solís al Río de la Plata, que entonces se llamó mar de Solís, donde al parecer murió a manos de los caníbales. Magallanes zarpó el 20 de septiembre de 1519 de Sanlúcar de Barrameda al mando de cinco naos: *Trinidad*, *Victoria*, *Concepción*, *San Antonio* y *Santiago*, para tratar de encontrar el camino hacia las Islas de las Especies, las Molucas, navegando hacia occidente. Y fue una de aquellas naos, la *Victoria*, la que regresó casi tres años después cargada de especias, y entró en Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522 al mando de Elcano, después de haber dado la vuelta a toda la redondez de la tierra por primera vez en la historia. En 1565, Legazpi llegó a Filipinas con una escuadra en la que había dos naos. Y en el mismo año, Urdaneta realizó el tornaviaje de Filipinas a América a bordo de la nao *San Pedro*.

Pero. ¿Sabemos de qué estamos hablando? ¿Sabemos que era una nao? ¿Sabemos que gente la tripulaba? ¿Sabemos cómo se vivía en ella?... Muchos contestarán a las primeras preguntas sin dudar, diciendo que una nao era un barco de madera y vela. De acuerdo, pero ¿y qué más? De esto es de lo que hablo en este libro.

Comienzo con un análisis de los motivos que llevaron al hombre a realizar las grandes aventuras oceánicas, unas aventuras en las que los marinos tuvieron que ir más allá de las navegaciones cercanas a las costas, para lanzarse a navegar por los anchos océanos, por alta mar, sin ver tierra durante mucho tiempo. De aquellos motivos, uno de los principales fue la búsqueda de un camino por mar para llegar a las Islas de las Especies, a raíz del cierre del

camino existente por tierra desde el lejano Oriente, con la caída de Constantinopla en manos del imperio turco en el año 1453. Estas circunstancias provocaron el nacimiento de la navegación oceánica o de altura, con un gran desarrollo de la navegación astronómica, los instrumentos, los métodos de navegación y los barcos en sí, entre los cuales, en la primera parte del siglo XVI destacaron las naos.

También hablo sobre que era una nao de los tiempos de la Primera Vuelta al Mundo y posteriores, su descripción y construcción. Algo muy necesario para tener una clara idea de a qué tipo de barco me estoy refiriendo en cada momento, y diferenciarlo de los demás barcos de su época. Hago referencia a su forma, dimensiones, compartimentación, aparejo, elementos de a bordo, instrumentos de navegación, anclas, embarcaciones menores, otros utensilios, armamento, etc., ya que es necesario conocer con cierto detalle el barco en su conjunto y cada uno de sus elementos, para comprender mejor como vivía la gente que iba a bordo. Y para facilitar dicha comprensión, incluyo comentarios sobre los usos que tenía una nao como barco mercante, como barco de guerra o como buque para llevar a cabo exploraciones y descubrimientos, y cito las mercancías que podía o solía transportar.

A continuación, realizo un repaso de su tripulación, con sus actividades y cometidos, y hago referencia al pasaje, para entrar de lleno en la vida a bordo de una nao bajo todos los aspectos y puntos de vista: hacinamiento, alimentación, higiene, sanidad, mantenimientos, reparaciones, seguridad, naufragios, combates, religiosidad, sexualidad, disciplina, faltas, delitos, castigos y tiempo libre.

Toda esta información es fundamental para tener un mejor conocimiento de cómo se vivía a bordo de una de aquellas naos del siglo XVI, en las que muchos españoles cruzaron y recorrieron los grandes océanos del mundo.

De lo que se trata es de saber cómo era y en que se utilizaba uno de aquellos pequeños barcos que cruzaban los mares y los océanos, atiborrados de gente, en viajes que a veces podían durar varios meses. Y, sobre todo, saber cómo vivían en él gentes de todo tipo, de muy variados orígenes y de todas las escalas sociales, obligadas a luchar contra la mar, el viento, los balances, las cabezadas, la marejada, los mareos, los piratas, los corsarios, los parásitos, el hambre, la sed, el hacinamiento, el frío, el calor, el miedo, la soledad y la añoranza...

A lo largo del libro, el lector va a encontrar repeticiones, regresos a los mismos temas, recordatorios de penalidades, situaciones reiteradas y otras vueltas de noria. Pero es que la vida de los que iban a bordo de una nao era así; era estar metidos de lleno en una vida muy incómoda, insana y sin intimidad, con sed, calor, frío, miedo, hambre, mareo..., viviendo situaciones que se repetían una y otra vez bajo las más variadas circunstancias.

Si después de estas explicaciones de presentación, se siente usted con ánimos para embarcar en una de aquellas naos de los años 1600, y navegar con la imaginación a través del tiempo, de los extensos océanos, de las más variadas aventuras, y de muchas extrañas y a veces extremadas circunstancias: ¡adelante y buen viaje!

Le deseo felices singladuras con buenas mares y mejores vientos, y que llegue salvo y sano a buen puerto.

El Autor.

Marcelino González.

CAPÍTULO 1. LA NAO Y EL NACIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA.

Introducción.

El hombre ha empezado a navegar hace miles de años. Y lo ha hecho en frágiles embarcaciones cerca de la costa, que con el tiempo se fueron adentrando en la mar conforme aumentaban los niveles de sus conocimientos y avanzaban las técnicas de construcción de sus barcos. Navegaron por mares cerrados como el Mediterráneo o el Báltico, y por mares abiertos, pero siempre haciendo navegación costera. De esta forma, los fenicios y los griegos llegaron a España, los romanos navegaron hasta Gran Bretaña, y los vikingos hicieron acto de presencia por las costas europeas del Atlántico y el Mediterráneo, e incluso, saltando de isla en isla, llegaron a las costas atlánticas de Norteamérica.

Pero hubo algo que impulsó a la gente a aventurarse a navegar mar adentro a finales del siglo XV y durante el siglo XVI; a navegar durante mucho tiempo lejos de la vista de costa. Y tuvieron que aprender a hacerlo mirando al cielo, dirigiendo la vista al sol y a las estrellas, para saber, al menos con cierta aproximación, por donde andaban. Y ese algo que los impulsó a la gran aventura de la navegación oceánica fueron las especias, unos productos que alcanzaban unos grandes precios, que eran buscados y deseados por mucha gente, que se encontraban en lejanas tierras y que había que ir a buscarlos. Y en algún momento, la mejor forma de buscar aquellas especias fue por mar, con unos pequeños barcos que, desafiando las incertidumbres, los temporales, la falta de conocimientos geográficos y muchos peligros, no dudaron en navegar a través de interminables océanos.

Las especias y su influencia en la navegación.

Las celebraciones del V Centenario de grandes acontecimientos históricos en la mar en los que España fue protagonista, movidos, sobre todo, por el ansia de encontrar un camino hacia las especias: el descubrimiento de América por Cristóbal Colón en 1492; el descubrimiento o encuentro del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513; y la primera vuelta al mundo por Fernando de Magallanes-Juan Sebastián de Elcano de 1519 a 1522, han sido buenos momentos para estudiar la enorme influencia que, algo tan básico como las especias, ha tenido en la forma de pensar de las gentes de mar de finales del siglo XV y principios del XVI¹, o lo que es lo mismo, estudiar la evolución del pensamiento naval de entonces.

¹ Contreras Fernández, Pedro. "El protagonismo de las especias en el largo camino hacia la globalización". *Revista General de Marina*. Agosto-septiembre, 2019. Págs: 253-266.

En aquellos tiempos las especias ya eran muy apreciadas en las mesas europeas, procedían de lejanos países de oriente y se pagaba por ellas su peso en oro. En un principio llegaban a Europa a través de largas rutas, que pasaban por la hoy conocida como Turquía. Pero al verse interrumpidas aquellas rutas por el avance otomano, y dado que las especias seguían siendo muy demandadas, se produjo una gran revolución en el campo de las comunicaciones, que obligó a adoptar nuevas rutas por alta mar para continuar con su comercio, lo que supuso un profundo cambio en la mentalidad y la forma de pensar de la gente, y, por supuesto, en la navegación².

En el siglo XV, en Europa se tenía un conocimiento bastante preciso del entorno geográfico cercano, que perdía precisión en cuanto se alejaba hacia levante. A este conocimiento habían contribuido varios factores. Uno de ellos fueron las Cruzadas, de las que la primera tuvo lugar en el siglo XI, que propiciaron los contactos, en ocasiones no demasiado amistosos, entre los mundos cristiano y musulmán, e influyeron en las relaciones comerciales entre Oriente y Occidente con el ámbito de las especias como telón de fondo. Otro de los factores fue la leyenda del Preste Juan, que circuló por Europa desde el siglo XII. Hablaba de un rey cristiano que no se sabía dónde estaba, pero que ofrecía una buena alianza para luchar contra los musulmanes. Reyes, emperadores y el Papa organizaron expediciones para localizarlo, y enviaron cartas a diferentes lugares - Armenia, Persia, India y Etiopía - para tratar de contactar con él, hasta que a finales del siglo XV se vio que solo era una leyenda. Y un tercer factor fue el predominio mongol en Asia Central en el siglo XIII, que en su expansión hacia poniente mantuvo abiertas las líneas de comunicación, respetó las diferencias religiosas, impuso el orden y la seguridad, y fomentó el comercio de materias de todo tipo, entre ellas las especias, lo que facilitó el tráfico y el tránsito por sus zonas. Estos factores propiciaron muchos viajes, principalmente terrestres, a través de Asia y Europa Oriental, que contribuyeron a tener un mejor conocimiento de la geografía terrestre circundante, y mucha información sobre pueblos lejanos, sus usos, costumbres, comercio, etc., e hicieron llegar a toda Europa las muy preciadas especias.

Entre los viajeros de la época es obligado citar al mercader italiano, natural de Venecia, Marco Polo (1254-1324), que se hizo famoso por los relatos de sus viajes a Asia, manuscritos por Rustichello de Pisa, titulados "*Il Milione*" y conocidos en español como "*Los viajes de Marco Polo*"³. Con ellos llegó a la Europa de la época el conocimiento de gentes, costumbres, y civilizaciones de China y de tierras del centro de Asia. Aunque hoy por hoy, muchos historiadores dudan de que Marco Polo realmente haya viajado a tierras mongoles y chinas.

El gran problema de aquel comercio, surgió al caer Bizancio en manos de los musulmanes en 1453. El tráfico de especias y otras mercancías preciosas, que pasaba por Turquía, se vio cortado de golpe, por lo que fue necesario olvidarse de las rutas terrestres y abrir otras rutas por mar, que fueron muy buscadas a finales del siglo XV y principios del XVI.

² González Fernández, Marcelino. "Las especias y su influencia en el pensamiento naval de una época". *Cuadernos de Pensamiento Naval*. Nº 27. 2019. Págs: 63-77.

³ Polo, Marco. *Los viajes de Marco Polo*. Susaeta. 1999.

Dichas rutas obligaron a navegar lejos de las costas, siguiendo derrota oceánicas que supusieron drásticos cambios en todos los campos del arte de navegar: nueva mentalidad; adaptación de los barcos; mejor conocimiento y más profundo estudio de la astronomía; mejora de los instrumentos y sistemas de navegación; avances de la cartografía; cambios en los procesos logísticos; y muchas otras novedades, que hicieron que la gente empezara a mirar a la mar de frente, sin miedos ni complejos, para hacerla su aliada. Todos estos cambios revolucionaron la forma de pensar de la época, contribuyeron a que el ser humano fuera capaz de sobreponerse a miedos ancestrales y viejos terrores ante lo desconocido, y condujeron a que se llevaran a cabo grandes descubrimientos geográficos.

Por sus cualidades y múltiples usos, desde la antigüedad las especias han sido muy apreciadas en Europa. Se trata de sustancias de origen vegetal que se extraen de algunas partes de diferentes plantas - fruta, flor, corteza, semilla, raíz, etc. -. Muchas de ellas estaban localizadas en la India, en otras tierras de Asia y, principalmente, en zonas ecuatoriales y tropicales del Pacífico Occidental. Llegaron a disfrutar de gran fama entre los griegos y romanos, y con el tiempo gozaron de un alto aprecio en la Europa del Renacimiento, donde alcanzaron una gran popularidad⁴.

Se utilizaban para condimentar alimentos, en la repostería, como conservantes de las carnes, se añadían a bebidas alcohólicas y tenían propiedades medicinales. Eran utilizadas en la perfumería, las usaban los alquimistas, y con sus fuertes sabores y olores, se utilizaban para disfrazar la podredumbre de las viandas. Hoy se siguen usando en las mesas y cocinas de todo el mundo, siempre en pequeñas cantidades, porque su uso excesivo, además de anular otros aromas y sabores, puede ser tóxico para el organismo humano.

Había muchas especias en el mercado, de las que destacaban, sobre todo, cuatro: clavo, nuez moscada, jengibre y canela, que hoy en día siguen siendo muy usadas.

El clavo es utilizado en las cocinas de todo el mundo. Procede de los botones o flores sin abrir del árbol del clavo o clavero, y su nombre viene de la forma que tienen dichos botones, que recuerdan los clavos utilizados por los carpinteros. El árbol es de hoja perenne y de 10 a 20 metros de altura. En un principio, los botones florales son de color verde suave, con el paso del tiempo se vuelven rojos brillantes y al secarse se ponen negros. Además de sus cualidades culinarias, el clavo también tiene usos medicinales para casos de dolor de estómago, náuseas, dolor de muelas, alergias y otras dolencias. Facilita la digestión, ayuda a eliminar parásitos intestinales y ha sido utilizado como antiséptico.

Ilustración Clavo.- Rama de clavo, una de las especias más apreciadas en Europa a principios del siglo XVI, y muy abundante en las Molucas. (Acuarela por Marcelino González).

⁴ Martínez Ruiz, Enrique. "Las especias en la Europa de los Descubrimientos". *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2019. Págs: 79-93.

La nuez moscada procede del árbol de su mismo nombre, también llamado mirística, de hoja perenne, grande y frondoso, parecido a nuestros nogales, cuyo fruto también recuerda a las nueces del nogal, con una cáscara verde que rodea a otra cáscara leñosa y dura, dentro de la que está la nuez moscada. Se usa para aderezar sopas, guisos, salsas y dulces. Tiene cualidades antibacterianas, y se ha utilizada para tratar el resfriado común y la flatulencia.

El jengibre es una planta herbácea que puede alcanzar un metro de altura, con grandes hojas de unos 20 cm de largo, y un tallo subterráneo consistente en un rizoma jugoso, carnoso y tierno que constituye la especia en sí. Es muy apreciado por su aroma característico y su sabor picante. Se utiliza como ingrediente de varios platos, en la confección de caramelos, dulces y galletas, y en la preparación de bebidas. También es un buen remedio ante problemas intestinales, náuseas y vómitos, y es un eficaz antiséptico y antiinflamatorio.

La canela es la corteza seca del árbol conocido como canelo, que en estado silvestre puede llegar a los 10 m de altura, pero cultivado es bastante más bajo y parece un arbusto. Se utiliza para condimentar diversos platos y elaborar pasteles, dulces y otros postres. También se usa en cosmética y perfumería, y es un buen remedio para la tos y la indigestión.

Entre los mayores productores de especias se encontraban las islas Molucas; un archipiélago del Pacífico entre 3º de latitud norte y 8º de latitud sur, y una longitud promedio 128º este. Cuando en otros tiempos se hablaba de las Molucas, se pensaba en las cinco islas más ricas en especias: Ternate, Tidore, Motil, Maquian y Bachian, siendo Ternate y Tidore las más famosas. Son de origen volcánico, tienen formas cónicas con los cráteres en el centro, y alcanzan alturas superiores a los 1.600 metros sobre el nivel del mar.

Eran muy ricas en vegetales y frutas de buena calidad, poseían animales domésticos, como gallinas, cabras, papagayos, loros blancos y rojos, un tipo de abejas muy pequeñas productoras de una excelente miel, y poseían uno de los tesoros más buscados en la época: las especias.

Ya en el siglo VIII, las especias habían llegado del lejano Oriente a Europa siguiendo la Ruta de la Seda por tierra o la Ruta de las especias con alguna etapa por mar, y dos de los puntos principales para su distribución por Europa fueron Bizancio (o Constantinopla) en Turquía, y Alejandría en el norte de África.

Se trataba de viajes muy largos y complicados por las enormes distancias, los difíciles caminos, las inclemencias climáticas y otros inconvenientes: pasos fronterizos, peajes, impuestos, salteadores, guerras y muchas otras circunstancias que multiplicaban sus precios.

En Europa, el comercio de las especias estuvo controlado por Génova y Venecia hasta el 1381, en que Venecia venció a Génova y se hizo con su monopolio, manteniéndolo hasta mediados del siglo XV, en que el tráfico de caravanas se vio muy afectado por las invasiones turcas, sobre todo, a partir de 1453, cuando los otomanos tomaron Bizancio y lo cortaron definitivamente.

Las rutas de las especias por mar.

La caída de Bizancio produjo en Europa una gran escasez de especias, y como la demanda seguía siendo muy grande, algunos países decidieron buscar por mar caminos alternativos para su tráfico y comercio. De esta manera dieron comienzo expediciones y largos viajes, en su mayor parte a cargo de Castilla y Portugal, para tratar de llegar a los lugares de producción, principalmente las Islas de las Especias. Fue una labor dura, tenaz y prolongada, con grandes rivalidades fáciles de comprender, ya que estaba en juego un comercio y un mercado de muy alta rentabilidad, que podía llegar al 2.000 %. Por ello, el que fuese capaz de encontrar una ruta segura por mar para llegar a las Molucas, y organizar el transporte, distribución y comercialización de las especias, tenía asegurado un jugoso beneficio.

Los marinos eran conscientes de que en aquella empresa las navegaciones iban a presentar grandes inconvenientes y enormes ventajas. Entre los inconvenientes estaba el navegar por zonas desconocidas lejos de la vista de la costa, en las que había que situarse por procedimientos astronómicos, hacer frente a una muy complicada logística, y arrostrar muchos peligros: piratería, temporales, bajos y otros. En cambio, la mar presentaba sobre la tierra muchas ventajas: paso alejado de zonas en guerra; inexistencia de largas caminatas por zonas difíciles e inhóspitas; ausencia de aduanas, pasos fronterizos y control musulmán; desaparición de intermediarios; y eliminación de otros factores que llegaban a producir un gran encarecimiento de las especias con la consiguiente reducción del margen de ganancias.

En consecuencia, el Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Rojo empezaron a perder peso en favor del Atlántico – el “Mar Océano” como se decía entonces -, que se convirtió en el eje de arranque de las grandes rutas oceánicas. De esta manera, las especias se convirtieron en los motores de las navegaciones de altura, que impulsaron las grandes rutas oceánicas, y los muchos y muy importantes descubrimientos por mar de finales del siglo XV y principios del XVI.

En un principio, el transporte y el comercio por mar estaban a cargo de barcos de remos tipo galeras y barcos de vela panzudos y pesados, que navegaban por mares cerrados y muy bien conocidos, como el Mediterráneo, el Báltico o el Negro, o por las costas oceánicas haciendo cabotaje; navegando de cabo a cabo a vista de costa y con escalas continuas, a veces en tramos cortos, desayunando en un puerto y cenando en el siguiente. Se trataba de viajes que no presentaban grandes dificultades para las galeras llenas de remeros y con poca capacidad de carga, ni para los lentos y poco maniobreros veleros con mayor capacidad en sus bodegas.

Pero la situación cambió al tener que navegar en mar abierto, en principio por el Atlántico y más adelante por el Pacífico y el Índico, lejos de la vista de costa, en largos viajes de varios días y a veces meses de duración, en la búsqueda de caminos para llegar a las zonas de producción de especias, y en la posterior explotación de su comercio. El arte de navegar daba un gran salto adelante y empezaba a convertirse en ciencia⁵.

⁵ López Calderón, M^a del Carmen. "El arte de navegar en la época de los descubrimientos". *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2019. Págs: 67-77.
