

LOS DIFERENTES OFICIOS EN LA HISTORIA DE LA MARINA

Beatriz SANZ ALONSO
Universidad de Valladolid

Es preciso asomarme con muchas miradas distintas a oficios de la mar –o relacionados con ella– y a otros oficios sobre los que se ha estudiado menos o que ni siquiera están considerados como tales. De hecho, desde las primeras fuentes histórico-literarias de Occidente hay descripciones de barcos, pero en ellas se explica más el transporte –o sea, la plataforma que transporta mercancías o personas– que la capacidad de los hombres que los maniobran, como podemos constatar en la iconografía egipcia y en la grecorromana.

Por ejemplo, uno de los pasajes más conocidos de la *Iliada*, que, en sí misma, es el relato señero de una navegación, es el *Catálogo de las naves*, en el Canto II, que demuestra la importancia histórica de la guerra del Peloponeso enumerando los contingentes de las 1200 naves que participaron en ella. Sabemos el tamaño de los navíos Sabemos que las beocias tenían una capacidad de 120 hombres y de 50 las comandadas por Filoctetes, que eran las menores. Sabemos que todos los tripulantes eran, al tiempo, remeros y combatientes, porque Homero llama arqueros a todos los remeros; sabemos que los componentes de la flota eran unos 25 mil: los remeros eran, de media, 20 ó 30 por nave, más una guarnición de 20 hoplitas a proa y a popa para el combate cuerpo a cuerpo, y una tripulación excedente de soldados equipados para el combate a distancia y para el abordaje. Esto es lo que Homero, Tucídides y Aristóteles nos narran, pero no hay más referencias a oficios de la mar.

Pero, ¿qué es un oficio? Pretendo organizar este artículo con un sentido muy amplio y muy laxo, sin distinguir entre oficios, tareas y faenas, aunque se organicen en torno a una materia, como las Universidades de Mareantes o de Mercaderes o de Cargadores, por ejemplo. La razón es que mucha gente de mar y de guerra vivía de diversos oficios, pero en ellos no se puede hablar siempre de organización del trabajo, de gremio; puesto que el gremio siempre es urbano y define la organización artesanal urbana. Si bien es cierto que su ventaja era asegurar la calidad del trabajo –mediante los diputados y veedores, con exámenes de maestría, etc.–; el inconveniente es, que por esto mismo, la evolución productiva española fue menor y más retrasada que en Europa; pero lo fue en los oficios de tierra, mientras que los inventos, avances y descubri-

mientos ligados a la navegación no tuvieron parangón en el continente. Uno de los datos interesantísimos (y, desde mi punto de vista no siempre bien estudiado) que aporta la documentación es cómo los oficios de la mar o ligados a ella se zafan de esa coerción gremial y producen los mayores avances técnicos y tecnológicos del mundo europeo en lo referente a la navegación.

Otro aspecto tan apasionante como divertido es que, evidentemente, no hay elencos profesionales, sino que hay que leer muchos libros y manuscritos para espigar las tareas y los oficios. Agradezco enormemente al Instituto de Historia y Cultura Naval que me haya propiciado la ocasión, proponiéndome este trabajo.

En lo que al léxico de oficios concierne, quiero empezar por la terminología moderna, por el mantenimiento terminológico de oficios que habrían desaparecido con la actividad industrial, si no hubiera sido por las *Respuestas Generales* del Catastro de Ensenada. El *Catastro de Ensenada* es un censo. Un censo es una averiguación general sobre la sociedad y es, además, un instrumento muy útil para observar a través de él el cambio en la forma de aproximarse a las cosas del estado o, como diríamos hoy, de estudiar la sociedad, porque siempre ha existido un nexo entre poder imperial y recuento.

Para realizar un buen censo es fundamental una buena recogida de datos. Por eso, para determinar la tarea profesional de un individuo y la adscripción de su trabajo a una determinada rama de actividad, hay que reconocer la posibilidad de múltiples ocupaciones y establecer unas reglas claras para jerarquizarlas y elegir la principal. Esto es lo difícil muchas veces en este Catastro de Ensenada donde encontramos «albañiles y carpinteros», «pescadores y labradores, arquitecto y carpintero; maestro de coche y calesero (dueño de calesas de caballerías), etc. O sea, personas que no tienen solo un oficio; por eso la ocupación principal la decide la hacienda real en función del tiempo dedicado o de los ingresos obtenidos o de una combinación de ambos. Ahora bien, son criterios de los que, evidentemente, no se disponía en la investigación catastral de forma consistente» (1). Por otra parte, muchas categorías profesionales se solapaban (por ejemplo, el que hace vino también es viticultor y también lo vende), o se daban juntas (como el jornalero y el criado) (2), etc.

En el Catastro de Ensenada la unidad estadística es el territorio, el término municipal. Pero el territorio no es fácil de demarcar; de hecho hay muchas consultas sobre el ámbito preciso que abarca la averiguación en una villa y su contorno. La investigación de este catastro tiene un objetivo fiscal, por lo que

(1) Porque, claro, en el XVIII el jornal o el salario no es la forma única de remuneración del trabajo. Por ejemplo, a los aprendices de los gremios se les pagaba en ropa o en comida y alojamiento.

(2) Por ejemplo: «Y por lo respectivo a la jente de mar, y labradores de seda y otras personas que no tienen positivo ofizio, deberán rregularse en la clase de jornaleros. Y por lo respectivo a labradores por su yndustrial personal que no ocupan en la tierra que labran por su yndustrial personal (sic), que se les rregulan sesenta ducados, respecto a que lo más de su trabajo lo ocupan en la tierra que cultiban y labran cuio útil y producto está rregulado en las tierras». (AGS, DGR, l. 275, fl. 127 r y vº).

se necesitan cuantificaciones en vez de descripciones. Es decir, se requiere información sobre riqueza y renta (3). La estructura de la *Relación* sobre la que se efectúa es en forma de lista de preguntas abiertas. O sea, que no hay, como en los cuestionarios actuales, una creación y compartimentación de un sistema de categorías en todos los campos de conocimiento. Los informantes del Interrogatorio son los notables de la localidad: cura párroco, alcalde, regidor, alguacil y procurador convocados por el intendente y asistidos por los peritos. Para los oficios informan, además, los veedores gremiales o los maestros del oficio. Con los resultados del Catastro se elaboraron los *Mapas* o *Resúmenes generales* que contienen la información de cada provincia y el cálculo de las utilidades agregadas en cada ramo. Estos serían los mapas de la letra G que están en el Archivo Histórico Nacional, en los que se recogen los colectivos de la ocupación mecánica; mientras que los colectivos de la ocupación no mecánica figuran en la letra F.

A pesar de tener estos Resúmenes, he trabajado directamente con el libro de respuestas de cada municipio. Primero porque es ahí donde están las informaciones de oficios; segundo porque desde el punto de vista de la lengua ése es el documento interesante; tercero porque son necesarias, además, para este trabajo las respuestas a otras preguntas, como el número de mercaderes, el número y situación de los molinos, batanes, tenerías, aceñas, los artistas de cada localidad, etc. Esto permite también incluir a las mujeres y a los no pecheros, los empleos no manuales, a los que regentan tahonas, tabernas, hornos, tenerías y molinos, a los que trabajan para la república y cobran de los municipios, a los mercaderes de todo tipo y a los arrieros y trajinantes. De las 40 preguntas del Catastro las que nos interesan para los datos de este estudio son:

17^a. Si hay algunas minas, salinas, molinos harineros u de papel, batanes u otros artefactos en el término; distinguiendo qué metales y de qué uso, explicando sus dueños y lo que se regula produce cada uno de utilidad al año.

26^a. Qué cargos de justicia tiene el común, como censos que responda u otros, su importe, por qué motivo y a quién se deberá pedir puntual noticia.

27^a. Si está cargado de servicio ordinario y extraordinario u otros, de que igualmente se debe pedir individual razón.

(3) Por ejemplo: «Ocho [tiendas] de aguardientes que utilizan al año ochenta y cinco mil ciento y setenta reales. Seis de aceite por maior que adquieren sesenta y dos mil trescientos sesenta y cinco reales. Tres de sedas que grangean ciento catorze mil ciento cinquenta reales. Onze de suela que abanzan setenta mil ciento setenta y dos reales. Nueve de peltrechos (sic) para nauios que consiguen nouenta y cinco mil ciento sesenta y cinco reales. Siete de maderas que interesan ochenta y un mil setecientos veinte reales. Quarenta y dos que carbon que lucran ciento sesenta y seis mil seiscientos sesenta y quatro reales. Veinte y tres medicos uno presuitero que gana al año veinte y nueue mil y treinta reales vellon, y los veinte y dos restantes seglares que adquieren ciento ochenta y ocho mil doscientos cinquenta y quatro reales de la propia moneda. Diez zirujanos que consiguen annualmente veinte y seis mil quatrocientos nouenta reales. Veinte y ocho sangradores que interesan al año ciento quarenta y dos mil setecientos quince reales». (AGS, DGR, l. 561, fls. 72 r – 73 r). Este ejemplo es interesante también por los sinónimos que utiliza el escribano, más aún cuando no es nada frecuente que sean tan prolijos.

28^a. Si hay algún empleo, alcabalas u otras rentas enajenadas, a quién, si fue por servicio pecuniario u otro motivo, de cuánto fue y lo que produce cada uno al año; de que se deberán pedir los títulos y quedarse con copia.

29^a. Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercados, ferias, etc. hay en la población y término, a quién pertenecen y qué utilidad se regula puede dar al año cada uno.

31^a. Si hay algún cambista, mercader de por mayor o quien beneficie su caudal por mano de corredor u otra persona con lucro e interés, y qué utilidad se considera le puede resultar a cada uno al año.

32^a. Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas, de oro, plata y seda, lienzos u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc. y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

33^a. Qué ocupaciones de artes mecánicas hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albeítas, herreros, sogueros, zapateros, sastres, peraires, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc., explicando en cada oficio de los que hubiere el número que haya de maestros, oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar trabajando meramente de su oficio al día a cada uno.

35^a. Qué número de jornaleros hay en el pueblo y a cómo se paga el jornal diario a cada uno, con expresión de cuántos días necesita un hombre para labrar y coger el fruto de una fanega de sembradura; a fin de que, mirando cuántas fanegas labra un jornalero, se le bajen de los días de jornal que declaren.

Dichas *Respuestas* nos posibilitan, en primer lugar, constatar que las diferencias léxicas reseñables no están entre el campo y la ciudad, sino entre la tierra y el mar; y, sobre todo, entre el norte y el sur. Respecto al mar, los puertos mediterráneos y atlánticos son un continuo ir y venir de embarcaciones, mercancías, marineros y gentes de mar, lonjistas, alhondigueros, etc., mientras que en el norte, en el Cantábrico, el bullicio, la entrada de mercancías y el número de embarcaciones es mucho menor. Así, La Coruña tiene en el puerto un *patache*, dos *trañías*, diez *lordos* y nueve *botes*; Gijón refugia quince barcos de pesca y una *pinaza*, mientras que en Santander hay doce barcos para besugo, diecinueve de sardinas, treinta para trajinar gente, dos para transportar trigo y harina a los molinos, cinco pinazas y cuatro *redes barrederas* para pescar.

En cambio, Huelva tiene 9 *lavadas*, 11 *chichorros*, 5 *casonales*, 18 *correderas de río*, 22 *barcos viajeros* de hasta 18 toneladas y 4 barcos pequeños para conducir leña; y en Málaga hay, por ejemplo, ocho molinos harineros, dos batanes de papel de estraza, tres molinos de aceite, 18 molinetas de aceite, seis yeseras y un trapiche de azúcar que producen lo que transportan desde el puerto 16 *barcos longos* con cubierta, 16 *barcas de jábega* con sus *falúas*, 21 *falúas* que hacen fletes entre los dos muelles, 11 *barcazas* y dos *grullos* para carga y descarga de embarcaciones extranjeras, además de 1374 marineros que trabajan en ellas.

Respecto a los oficios del mar, los *capitanes de puerto* se documentan en Huelva y en Vigo, mientras que el diverso género de gentes que se mueve en

torno a las embarcaciones nos lo describe Cádiz, por cuyo puerto y barcos se mueven *condestables de navío, contramaestres de navío, pilotos de navío y pilotines, guardas y guardianes de navío, despenseros, reposteros y cocineros de navío*. Los *calafates* contribuyen a la hacienda en Almería, Huelva, Málaga y Santander; mientras que en Cádiz son los *galafates* quienes pagan. Sevilla, además, aporta *artilleros de navío y oficiales de mar*; Málaga los *capataces de la gente del agua* y Huelva los *escaladores de pescado*, además de los *marineros* de Cádiz, Huelva, Santander y Sevilla (4) y los *mareantes* de Gijón.

Una de las maniobras complicadas de un navío, que es la entrada al puerto, en Cádiz la facilitan los *prácticos*, en tanto que en Gijón son los *correctores de navíos* los que guían el barco. Una vez anclado, faenan en Cádiz los *dependientes en la recolección del anclaje* de las embarcaciones y los *tablilleros para advertencias de los navíos*, mientras reposan los *grumetes* sevillanos y la *gente del mar* almeriense.

El oficio de mar

En el año de 1567, al mando de Álvaro de Mendaña, se arma una flota para, saliendo de la ciudad de Los Reyes, en el Perú, reconocer las «muchas tierras e yslas que ay en el Mar del Sur oçidental, hasta entonces no sauidas en la comunidad ni pobladas de españoles ni de algún otro príncipe christiano (5)». Antes de partir, lógicamente, hay que contratar naves y bastimentos y contar con la gente inteligente en las diversas materias precisas para aderezar las naves, a los que se les paga el sueldo correspondiente a su trabajo (6). La

(4) Eso sí, no todos los marineros pueden vivir de la marinería porque «no hai vecino que sea privo jornalero y que los labradores que hai se ocupan en sus haciendas mas de veinte días y todos los marineros se ejerzitan en la labor de sus tierras, en las que tienen a renta, cien días y otros ciento en la marinería; y los mismos días se ocupan en dho ejercicio los hijos mayores de dhos marineros». (AGS, DGR, l. 292, fl. 325 r y vº). Sus muchas capacidades y su industria les permitió, incluso hacer un molino para moler el grano que traían en la nave en la isla Isabela (Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las yslas y Tierra Firme del mar Océano*, Madrid, Oficina real de Nicolás Rodríguez, 1730-1736. *Década IV*, p. 53).

(5) BUSHEL, Gerard y KELLY, Celsus: *Australia franciscana. Documentos para la expedición de Álvaro de Mendaña*, ed. Australia Franciscan Historical Studies, 1973. La cita en «Relación de Sarmiento», *Australia Franciscana*, IV, p. 262.

(6) «Se an comprado dos nabíos de la hazienda real, que se están aparejando y preparando para la dicha jornada; para lo qual se an nombrado algunos pilotos y marineros y otros oficiales, que an estado a sueldo, entendiendo en el aparejo y demás cosas nesçesarias para que los dichos nabíos vayan reparados y en buena orden. Entre los quales, probeý por piloto de vno de los dichos nabíos a Juan Enríquez, al qual señalé de salario cada mes 300 pesos de sueldo de plata ensayada y marcada, más seis tomines para su comida cada día, y que se le diesen y pagasen hasta que los dichos nabíos se hiziesen a la vela para seguir su viaje, como a los demás pilotos». En esta expedición van «los 45 hombres de tierra y otros tantos de mar y algún seruiçio», aparte de pilotos, capitanes, etc. A los soldados se les paga antes de salir: «...Y alende de los

relación de pagos y contratos nos es primordial para espigar los oficios de la mar o relacionados con ella:

Se hace, asimismo, una relación de personas y de los sueldos que les corresponden; relación que nos permite extraer los oficios:

- «Hernán Gallego, piloto mayor del navío Los Reyes: 700 pesos de plata: 600 por piloto y 100 como pago adelantado de 6 meses.
- Seis negros que van al servicio de Hernán Gallego: 12,5 pesos de plata al mes = 525.
- Joan Enríquez, piloto: “va por maestre y acompañado en el dicho nauío”: 600 pesos.
- Gómez Hernández: escribano “275 pesos, con que está pagado su sueldo de marinero a razón de 37 ½ pesos cada mes y la ventaja de escriuano. Y más 50 pesos en la dicha plata por su ventaja de escriuano, que a seruido quatro meses en la laour de los nauíos y en carrear los bastimentos a ellos”.
- Pedro Ramos, contramaestre: 240 pesos, a razón de 40 al mes. Más “el sueldo de un negro suio de siete meses, a razón de media soldada, que son los 12 ½ pesos, que son 87 pesos y 4 tomines”.

3000 pesos que le mandé librar, para que con lo vno y lo otro pueda hazer, e aga, el dicho socorro a los dichos soldados de tierra con la cantidad e a las personas que a él le pareçiere». (Preparativos para la expedición, *Australia Franciscana*, III, p. 12-13). A Álvaro de Mendaña le da la real hacienda dinero para comprar «armas para la gente que va a la dicha jornada y algunos alpargates». (p. 15). Se compra, asimismo esclavos negros: «Y, comunicado con los pilotos y otros oficiales de los dichos nauíos, pareçe que podrán seruir en ellos hasta cinco negros, en lugar de cuatro marineros o çinco. Y, visto y entendido que en meter en los dichos nauíos los dichos çinco negros para que siruan de marineros, en vn año de sueldo se ahorra el preçio, poco más o menos, que podrán costar los dichos çinco negros, y pasado el año quedar horros para la real hazienda [o sea, en un año de trabajo de los negros se amortiza el gasto de la compra], y platicado lo susudicho y teniéndolo por bien, yo mandé al fator Bernardino de Romani que comprase los dichos çinco negros y ygualase el preçio dellos: **vno dellos** llamado Pedro de Tierra Bia Fara, de Alonso Gonçález de Ávila, en 350 pesos ensayados, **por ser buen negro y tronpeta**, de que hizo carta de venta; y **otro negro** llamado Gaspar de Tierra Bia Fara, **que pareçe ser marinero**, por 340 pesos ensayados, de Joan López de Solín, que hizo carta de venta; y **otro negro** del dicho general Álvaro de Mendaña, **que pareció ser hombre de la mar**, por 325 pesos ensayados, de que hizo carta de venta; y **otro negro**, Jorge, criollo de Santo Domingo, de Hernando Morzillo, **baruero**, en 325 pesos, **porque pareció saber algo del officio de baruero**; y **otro negro** llamado Mateo de Tierra Çape, de Joan Yturrieta, en otros 325 pesos, que **es buen marinero**, de que se hizo carta de venta; que montan los dichos çinco negros 1,665 pesos en la dicha plata ensayada y marcada. Los quales, y lo que montaren los bestidos y freçadas que fuesen necesarios para los dichos çinco negros para que puedan navegar el dicho viaxe, mando a vos el tesoroero [que lo paguéis]. (p. 18). (...) **Y el negro tronpetero entregaráis a Joan Enríquez, maese del nauío capitana para que sirua en él; y los otros quatro a Pedro Rodríguez, maese y piloto del nauío que va por almiranta, para que siruan en él. (...). Y, asimismo, haréis comprar lo necesario de camisas y jaquetas y çaragüeles, jubones, bonetes y freçadas y alpargates para los dichos negros para el viaxe que an de hazer.** (p. 19). Como de costumbre, la real hacienda no paga. Los «pilotos y maestres y la gente de mar» piden que «les mandase pagar el año por entero que lleuan de demora para hazer la nauegación, para que con ello pudieses ser prouedidos y remediados de lo que an menester y pagar algunas deudas». Se les paga.

- Joan Pérez, “que va por despensero”: 225 pesos, “Los 150 dellos por el sueldo de su persona, a razón de 25 pesos cada mes, y los 75 pesos por su ventaja de despensero”.

- A Christóual García, calafate, otro tanto por su soldada y ventaja.

- A maese Lorenço, que va por carpintero, otro tanto por la misma razón y ventajas.

- A Joan Cornieles, flamenco, lonbardo, otro tanto por su sueldo y ventaja.

- A Simón Arragóçez, que va por marinero, 150 pesos, con que va pagado de los dichos seis meses. Y el mismo sueldo para los marineros Moflín Corço, Joan Griego, Jorge Griego, Constantín Guigueto, Miguel de Gueldo, Antón Rodrigues, Alonso de Noia, Diego Sánchez y Joan Rodríguez.

- Pedro de Mesa, grumete, 100 pesos, a razón de dos tercios de soldada cada mes.

- Pero Rodríguez, maese y piloto del navío *Todos los Santos*: 700 pesos».

Sería muy interesante el estudio de los oficios colaterales (7) que implica armar una flota, pero no es para este momento ni para esta conferencia. Tanto

(7) Lógicamente, la gente que va en este navío recibe idéntico sueldo a la de Los Reyes. Van el piloto, escribano y marinero al tiempo, contra maestre, despensero, lonbardo, carpintero, calafate y 8 marineros. (pp. 20-27): Todo esto se calculan para un año de navegación: «... en los dichos nauíos van todas las cosas de mantenimientos y comidas nescasarias para la dicha naveggión por tiempo de vn año cumplidamente» (p. 52). Para los avíos de las dos naos que van en la expedición, contratan servicios con y pagan: el que hace un arcabuz: 70 pesos. Id.: 60 pesos. Por hacer 50 «escaupiles»: 140. Los que hacen 7 ballestas «con sus gafas»: 70. «Por la echura de vnos cordones para los frasquillos»: 3 pesos y 4 tomines. Al balletero, por hacer 24 cuerdas de ballesta para 12 ballestas: 12. Al sillero, por 33 bolsas de cuero para los arcabuces: 130. A los alabarderos, por 18 alabardas: 198. Al carpintero, por una caja grande en que han de ir los arcabuces y espadas y otras armas: 16. A otro carpintero, por una caja de arcabuz y aderezar la de otro: 8. Al curtidor, por 8 cueros de vaca para los dos atambores: 12. A dos indios que trujeron unas rodellas de cabuya del valle de Xauxa: 4 pesos. Al cordelero que hace los cordeles para tirar los dos atambores y cordeles de agujas y demás herramientas que ha comprado «para hazer las seladas de cuero»: 4 pesos. Al sastre, por 53 varas de ruan curo, a 5 tomines la vara, de que se hizo 22 banderas y gallardetes y 2 estandartes grandes para adorno de los dichos navíos para cuando surxan en algún puerto, 33 pesos y 1 tomín, y 20 pesos por la hechura dellas. Al pintor, por la pintura de todas las telas anteriores: 179 pesos y 1 tomín. Al relojero, «por cuatro moldes que hizo, los tres dellos para las piezas de artillería nueva y el otro para una pieza de artillería que se llama pasamuro»: 56 pesos. Al algodoner, «por 43 arrobas y 11 libras de algodón con sus capullos sin desmontar, del que se comoró para 50 escaupiles para la gente de gente de guerra que va a las dichas yslas»: 125 pesos. Al corregidor del valle de Limaguana, por un quintal de mecha para los arcabuces: 50. A otro carpintero, «por una cureña y en caualgar un pasamuro y otras cosas que él puso de su oficio»: 55. A otro balletero: por 22 docenas de virotos para las ballestas: 22. Al herrero, por 6 candados para las piezas de artillería: 10. Al zapatero, «por 12 libras de hilo de ballesta que dél se compraron para las ballestas». 24. A otro carpintero: Por dos pares de cepos, con dos candados, «para echar en prisión a los que fueren ynquietos e ynobidentes a sus mandamientos»: 50 pesos. A otro herrero: Por cuatro pares de grillos para lo mismo: 16 pesos. Al plomero, por 8 quintales de plomo para hacer balas y dados para la artillería: 100 pesos. Para comprar las lonas de las dos naos: 170 pesos. «... Y para ello se an comprado dos nauíos, los quales y la gente que en ellos an de yr, están aprestados para la dicha jornada. Y, porque conviene que lleuen una fragua y vn negro herrero para

esta expedición de «158 hombres de mar y tierra» (8), como los miles de documentos estudiados nos dan noticia de los oficios de los marinos, sensu lato, o sea, de la gente embarcada.

¿Y qué noticia nos dan? Nos notician que los marinos son gramáticos. Hay una rama de la filología que es la lingüística misionera. Esta rama estudia, investiga y describe los cientos de vocabularios, gramáticas, catecismos, etc. que los misioneros escribieron en y de las lenguas indígenas. De facto, muchos de ellos son los únicos vestigios que permanecen de algunas lenguas. Pero, sorprendentemente, nunca se ha atendido a la gente de mar. Y digo «sorprendentemente» porque la documentación es recalcitrante en la descrip-

que haga y adereçe las cosas que de su ofiçio sean nesçesarias para el adereço y reparo de los dichos navíos (...) vos mando que busquéis y hagáis buscar un negro que sea buen oficial deste ofiçio y una fragua y (...) lo sacaréis de poder de quealesquier personas en cuyo poder estubiere el dicho negro y fragua». «Tasaron el dicho negro y fragua en 1200 pesos de plata, los 900 por el negro y los 300 dellos por la fragua». A otro zapatero «por 3 bolsas de cuero para que metiesen la pólvora necesaria para cargar los tios de artillería; siendo nesçesario porque, de otra manera, se desperdiçaría la pólvora que se sacse debaxo del escotillón y no se podría tener a punto y bien acondicionado en otra cosa»: 12 pesos. [Todos estos datos están sacados de los diferentes «Registros de pago» que se pagan de la real hacienda, recogidos en el Archivo General de Indias, en la sección de Contaduría]. A otro herrero le pagan «28 libras de cobre que puso en vna caldera bieja que adereçó para en que guisen la comida de la gente que va en la dicha nao, a razón de 10 tomines cada libra»: 82 pesos y 6 tomines. [entiendo, p. t., que solo llevan una caldera por nao. Eso sí, enorme, porque solo para aderezarla empleó el herrero 14 kgs. de cobre]. Por el alquiler de una bodega, al dueño de ella, para que metiesen «todo el bastimento, municiones y pertrechos, rescates y medicinas y otras cosas nesçesarias que se compraban para el despacho y aviamiento de los dos navíos»: a razón de 10 pesos al mes, desde el 21 de junio al 19 de noviembre». Al curtidor, por «60 pellexos apreçiados, los quales an de servir para dar carena, sendo nesçesario, a los dichos navíos y al bergantín que an de hazer»: 7 ½ pesos: a 1 tomín cada uno. 15 novillos para la provisión de la gente de las dos naos: a 11 pesos cada uno= 55 pesos. A otro carpintero: 6 cureñas para 7 piezas de artillería: «las çinco fueron en la dicha armada encavalgadas con sus rruedas y carretas y las otras dos quedaron en la dicha casa de la munición»: 480 pesos. El gobernador ordena al factor del tesoro real que a los «reverdendos padres fray Francisco de Galvez y fray Pedro Maldonado [que iban en la capitana] y fray Joan de Torres y fray Pedro de Lagunas [en la almiranta] diese a costa de la real hazienda senos hornamentos cumplidos para dezir misa para que en cada vno de los navíos lleuasen hornamentos y los proveyese de bastimentos y mantenimientos y de todo lo más nesçesario y mejoras de comida, de más de lo hordinario y regalos, conforme a lo que ellos pidiesen y demandasen, avnque fuesen cosas estrahordinarias». Hay que tener en cuenta que el general, capitán, religiosos, etc. embarcan en la nao provisiones para ellos, aparte de las que se embarcan para todos. Vino para los pilotos: «Y platicado con Diego Díaz, alcalde de la mar y piloto mayor desta mar del sur, y con otros pilotos que tienen yspiriencia dello, qué se suele proveer a los pilotos que navegan en esta mar, paresçió que les devía mandar a dar a cada vno de los dichos pilotos doze botixas de vino, por tiempo de vn año, ques la comisión que lleuan de la dicha navegazió, que montan 48 botixas y que aansímesmo devía proveer al dicho Álvaro de Mendaña y Pedro Ortega Valencia, a quien yo e nonbrado por capitán del navío Todos Santos, que va por almiranta, de otras 24 botixas de vino: 612 pesos. Al herrero que había hecho mucha obra de su ofiçio, así como la artillería que llevaban los navíos y el bergantín: 1123 pesos y 5 tomines. A otro herrero que hizo “las obras de su ofiçio que le fueron mandadas para los pertrechos de la artillería: 1069 pesos» (p. 59).

(8) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 262.

ción de este hecho fundamental para el poblamiento, la evangelización, la educación y la navegación, puesto que, con mucha frecuencia, los lugareños explicaban a los marinos el modo de continuar derrota. Voy a presentar solo unas muestras, lo suficientemente sugestivas para que se tome conciencia.

En la testificación de Sarmiento en la Ciudad de los Reyes, al tornar del descubrimiento de las islas Salomón, explica: «Y luego entendimos dellos esta palabra *eybeine* que quiere dezir “¿cómo se llama esto?” Con lo qual aprendimos mucho de su lenguaje en breue tiempo. Y Sarmiento hizo vn vocabulario de su lengua. Y heran tan curiosos de aprender nuestra lengua como nosotros la suya» (9).

En el Archivo del Museo Naval (10) se guarda la Relación que el general Miguel López de Legazpi hizo de su navegación desde el puerto de Navidad, en México, hasta las isla de Zubú, en Filipinas. En ella, además de la expresión de derrotas, posición de los astros y señales respecto a tierra, relata la llegada a una isla, de cuyos habitantes y de cuya lengua hace una dilatada descripción:

La manera de su hablar es la siguiente: chamor = amigo =, baquimaqui = sabroso, jo = azeite, juay = tierra, churu = coco fresco, coca = navío, ruro = sal, tupotipor = pescado, tali = ojos, chuzo = agengibre, burgay = ven acá, hembean = estrella, vitan = luna, uran = sol, su manera de contar [del 1 al 10] es: acha, gua, tero, farfur, nimi, guanan, funton, gua, agua y manete (11).

En realidad no sabemos si ese era, efectivamente, su modo de hablar, porque el general Legazpi se encontraría allí, de seguro, con los mismos problemas con que toparon los misioneros en América. Y era que, como explica fray Juan de Torquemada, los misioneros «se ponían a jugar con los niños con pajuelas o pedrezuelas los ratillos que tenían descanso, y traían siempre papel y tinta en las manos. Y, en oiendo el vocablo al indio, lo escribían y el propósito [con] que lo dijo. A la tarde, juntábanse los religiosos y comunicaban unos con otros sus escritos, y lo mejor que podían conformaban a aquellos vocablos el romance [o sea, la palabra en español] que les parecía convenir. Y acontecíales que lo que hoy les parecía que habían entendido, mañana les parecía no ser así» (12).

Pero lo importante no es si la adaptación fonética era perfecta, sino la preocupación de los marinos por compilar un Arte, es decir, una gramática de una lengua. Incluso sus conocimientos de gramática comparada. En otro documento leemos: «La quenta destes yndios es muy parecida a la quenta de la China, porque asta siete es de la misma manera» (13). Esto significa que los del navío sabían los números en chino.

(9) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 279. No hay que olvidar que Sarmiento ocupó la Cátedra de Gramática en la Universidad de Lima.

(10) AMN, ms. 11, fls. 185 – 206.

(11) fl. 192 r y vº.

(12) TORQUEMADA, fray Juan de: *Monarquía indiana*, t. III, cap. XIV, p. 32.

(13) Relación de fray Munilla: *Australia Franciscana*, I, p. 54.

Al arribar a una de las islas de la Mar del Sur, explica la relación documental que «el taurique se llegó al general. Y, para hazer amistades, preguntó el taurique al general cómo se llamaua y dixo su nombre. Y, por señas, dio a entender que trocasen los nombres. Y, de allí adelante, Mendaña se llamó Biley y Biley, Mendaña. Esto çelebran estos indios por vn bínculo solene de amistad» (14). Cambiar el nombre significa cambiar la identidad, de modo que atacar u ofender al nombre es hacerlo a la persona. Por eso ninguno de los dos grupos puede atacar al jefe contrario, porque es como si lo hicieran al propio, y así garantizan la paz. O sea, y en la base del tabú, hay una identificación con el nombre, porque el nombre toma el poder de aquello que representa.

Y esto a pesar de que en el *Itinerario de navegación* de Escalante, el piloto afirma que «en lo más general no sabemos gramática y usamos de muy poca retórica».

Los oficios de etnógrafo, de geógrafo y de antropólogo, que tan extensamente han ejercido los marinos, merecen una conferencia en sí mismos y merecen, también, una esmerada revisión, pues son de una hondura, de una precisión y de lo que, anacrónicamente, llamaríamos un criterio antropológico y democrático muy, muy difíciles de superar. Desde luego es importante hacer la historia social de la marina, pero no lo es menos hacer una historia de las descripciones etnográficas y etopéicas que nos han transmitido los marinos, así como de su convencimiento profundo de la aplicación de lo que la reina Isabel denominó el Derecho de gentes.

Y es preciso explicar que, al menos hasta el siglo XVIII, la mayoría de los marineros de las provincias del rey de España sabían leer y escribir; hecho que destaca sobre la media de los súbditos de la Corona. ¿Y esto por qué lo sé? Porque en la documentación los fiscales requieren testigos para premiar a un general o a un piloto, o para dirimir si hay culpa o ineficacia en la pérdida de una nave, o para docenas de casos diversos. Los testigos deben firmar su declaración y raramente el fiscal escribe: «Y no firmó porque dixo que no sabía firmar».

En cierto modo relacionado con la escritura está el oficio de cartero. No en la capacidad que podría imaginarse de trasladar las cartas en un barco, sino en el de –propiamente– recogerlas y entregarlas. Y digo «propiamente», en el sentido de un propio, de una persona que expresamente se envía de un punto a otro con una carta o con un recado.

La separación, la navegación, el ir a hacer las Américas o las Filipinas no implicaba solo el desgajamiento físico y anímico, sino también dejar al otro en una situación personal, familiar o económica de insolvencia. Por eso se debían confiar el dinero y las esperanzas a gente que se considerara honrada. Los documentos lingüísticos de la Nueva España, que es una compilación de miles de cartas de particulares, explican al recibidor de la epístola que se la entrega ese hombre de mar porque es hombre en quien se puede poner la confianza.

En la correspondencia que trataba de lo cotidiano se daban, sobre todo, las noticias sobre la salud, el dinero y las emociones, los sentimientos y los anhe-

(14) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 279.

los de todo tipo, sobre todo la ausencia y el amor. Como la que Juan Lope de Sande, residente en México, manda a su esposa española:

«Señora mía, tu última carta de 14 de febrero recibí y con ella la alegría y el consuelo que debo recibir siendo de aquella a quien en esta vida más amo, y esto se mantendrá hasta la muerte. Y no me lo agradezcas, pues de ley divina y humana estoy obligado a ello. Y así te suplico que, con cualquier navío que venga, me escribas, que este es el mayor consuelo que tengo».

Esa expresión de amor, esa soledad, ese anhelo de la persona querida que siente toda la gente de mar que en la historia ha sido, la experimentan hasta los galeotes. No me refiero, en este caso a los llamados buenas boyas, a los remeros que tienen este oficio por su propia voluntad, sino a aquellos que están «amarrados al duro banco de una galera», a los encadenados que pagaban a un tripulante que les escribiera su poema de amor:

Plega al Coyme de las cumbres
que arribe ya una clarea
en que tus verdes columbres
los avizore y los vea (15)

¿Cómo se llegaba a este forzado oficio de galeote? Es evidente que no era directamente, sino que había un transcurso un «cursus honorum», como lo denominaban los germanos, «los de la heria y pendón verde»; es decir, la organizada sociedad de delincuencia y marginación de los siglos XV al XVII sobre todo. Este *cursus honorum*, este *curriculum vitae*, comenzaba en la niñez con el oficio de *esportillero*, de ladronzuelo de poca monta –de *chorizo*, de *raterillo*, diríamos ahora– que robaba, sobre todo, en los mercados, en las ferias o en cualquier aglomeración, como ver la arribada o partida de las flotas, por ejemplo. Robaban la faldriquera de los dineros con la técnica del «mete dos y saca cinco»; es decir, introducir dos dedos, tirar del cordón de la bolsa de los dineros, agarrarla con una mano y, diestramente, cortarla y arrebatársela al dueño. Aunque su mayor responsabilidad era la de avizorar las casas para ver si vivían ancianos solos, si había criados, si tenían perro, si había varias puertas..., para contárselo a «sus mayores», a los ladrones consolidados en el oficio. Se les permitía hacer trampas en el juego, pero las básicas; aquellas que solo desconocían «los blancos palomos» que se dejaban «desplumar» antes de la media noche; hora en que se abrían los garitos de los tahúres y jugaba la gente experimentada.

Una vez que habían aprendido el oficio, se examinaban, se «desaminaban», ante el trono subido, trío formado por el jefe, el coime, y otros dos rufianes respetados. Si aprobaban, pasaban al escalón siguiente, el de

(15) Trasladado a nuestro registro significa: «Quiera Dios que llegue el día en que pueda contemplar tus verdes ojos y extasiarme en ellos».

mandil o *mandilandín*, criados de una prostituta o de un jayán. Y, así sucesivamente, a rufo de primer tonsura o rufezno de media talla, y bravo o jaque o valentón o jayán. Los castigos leves por los delitos eran de azotes o de destierro. Y se iban incrementando hasta la cárcel, las galeras y la horca.

En la jerarquía de la galera, los remeros eran el escalafón más bajo. En la Ley II del Título XXIV de la Partida II de las Siete Partidas de Alfonso X, el rey explica que «Homes de muchas maneras son meester en los navios (...), así como almirante, que es guiador et mayoral de la armada; et comitres que ha de haber en cada galea, que son como cabdiellos; et otrosi naucheres, que son sabidores de los vientos et de los puertos para guiar los navios; et marineros, que son homes que los han de servir et de obedescer; et sobresalientes, que es su oficio señaladamente de lidiar; et otros muchos».

Al práctico en el oficio de la mar se le conoce por las explicaciones que hace de la tierra y de la navegación. El más capaz, entre todos es el *naucher* (16) medieval; es decir, el piloto, «el sabidor de los vientos et de los puertos para guiar los navíos» (17) que, en muchas ocasiones, era el propio armador. Un hombre capacitado para la navegación, y conocedor de la cosmografía y la cartografía no tenía ningún problema en llegar a ser piloto (18), como Hernán Gallego, por ejemplo, que dice en su Diario de navegación «con auer 45 años que ando por la mar i 30 que soi piloto» (19). «Los que son buenos pilotos y que en la navegación quieren dar buena cuenta de sí y de la nao y gente que es a su cargo siempre velan de noche. Y, si alguna cosa han de dormir, duermen desde que comienza a esclarecer hasta mediodía y todo el tiempo velan» (20). O sea, tal y como leemos en los documentos «han de llevar pilotos de ciencia y experiencia, y no sean pilotos de boca ni de farol» (AMN, ms. 32, f. 90 r y v^o).

El piloto mandaba a los marineros, que lo obedecían y tenían confianza en él (21), entre otras razones porque era quien mejor conocía la tierra, el cielo,

(16) La voz *naucher* o *nauchel*, ambos en las Partidas, están tomados del catalán *nauxer* y este del italiano dialectal *nochiero* (< italiano *nochiero*) que, a su vez procede del griego *vauxleros* 'armador'. 'piloto', compuesto con *xleros* 'bien propiedad'. (DCÉCH, s/v. *nave*).

(17) Alfonso X: *Siete Partidas*, Partida II, Título XXIV.

(18) Como Sarmiento de Gamboa, por ejemplo, que en la expedición de Mendaña va como capitán de la gente de armas, pero después el virrey del Perú le ordena el reconocimiento del estrecho de Magallanes. O, como dice Escalante: «Lo primero, con ser sano y desimpedido de pies y manos y de todos sus miembros, es haber usado mucho el mar desde su tierna edad, y navegando siempre en él». Por esta razón pueden pasar de capitanes a pilotos. Y la edad para ello más competente es desde veinte años hasta los cuarenta, porque, en pasando de ellos, de ordinario, suelen empezar y acudir mal a su oficio de marineros. Y, si es hombre cuerdo y discreto, en pasando de esa edad, será competente para mandador (pp. 47-48).

(19) Diario de navegación del piloto mayor Hernán Gallego, *Australia Franciscana*, III, p. 87.

(20) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales, 1575*. Museo naval, Madrid, 1985, p. 52.

(21) «El señor general dixo a los soldados que thenían poca fee y heran poco constantes, porque los marineros siempre estaban fijos con el piloto mayor» (Relación de Catoira, *Australia Franciscana*, II, p. 209).

el mar y sus señas (22). En muchas navegaciones el piloto no iba solo, sino que llevaba un «piloto compañero» (23). Incluso, a veces, los pilotos iban como pasajeros de vuelta a su tierra, sin ejercer su oficio. Y no es infrecuente leer en la documentación que la providencia quiso que estuvieran pues el piloto titular enfermó o se enloqueció y fue el pasajero quien salvó a la gente y la nave. Era competencia del piloto, asimismo, hacer la carta de marear o modificar las que ya estuvieran, tanto en los accidentes naturales como en las desviaciones de la aguja, así como escribir el diario de navegación, o sea, la relación de la navegación y sus acaeceres, que solo muy modernamente se ha denominado cuaderno de bitácora (24).

Había tres clases de pilotos: de río, de mar y de barras. El de río llevaba la nave hasta Sevilla; el de mar, la llevaba por el mar y el de barra la sacaba por la barra de Sanlúcar. «E si el piloto de la barra dijere que es tiempo de hacer vela, mandará suspender el ancla del fondo y, en estando suspensa, mandará a los que estuvieren encima de la verga lo siguiente: “¡Larga trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas y un solo Dios verdadero, que sea con nosotros, nos guarde, nos acompañe y nos de buen viaje a salvamento” Y, en largando la vela del trinquete, debe amonestar y encargar a todos los que fueren dentro de la nao que cada uno rece un Ave María con mucha devoción, ofrecida a Nuestra Sra. la Stma Virgen M.^a Madre de Dios para que alcance de Ntro Sr, Jesucristo, su precioso hijo, que les conceda buen viaje a salvamento. Y, luego, el piloto del mar debe decir al mismo piloto de la barra lo siguiente: “Señor piloto, haced bien vuestro oficio, hasta donde viéredes que conviene que yo pueda hacer el mío”. Y, para que el piloto de la barra haga bien su oficio, no le debe inquietar nadie; antes se debe mantener que haya todo silencio y que todos estén quietos y pacíficos, cada uno en su sitio y lugar, hasta que la nao esté fuera de los bajos» (25).

Ahora bien, a estas tres clases se refiere Escalante en su Itinerario de navegación, pero cuando la Casa de la Contratación crea la institución del Piloto Mayor, que fue el sistema nervioso central de los estudios geográficos de la

(22) «Porque la tierra nos quedaua a mano izquierda (...). Y, ya que no le quisiese creer a él, que diese algún crédito a tantas pajarerías de rrabiorcados, piqueros y gaviotas que venían de hazia el sur y sudeste por la mañana, y a la tarde tornauan a donde por la mañana auían venido. Y, lo que hera más çierta señal, truenos y relámpagos del sur y sudueste, porque según rregla natural, la gruesa materia que causa semejantes efectos naturales, es causa de los pesados vapores de la tierra, y no de las leues exalaciones de la mar. Y, así, es prouadísima expiriencia que, quando vamos de alto golpho y oýmos truenos y rrelámpagos, damos luego en tierra breuemente, así a la parte que se oyen, porque las tales nubes y meteoros rrompen sobre la propia tierra» (Relación de Sarmiento, *Australia Franciscana*, IV, pp. 266-267).

(23) «Pedro Rodríguez, piloto compañero. 40 años». (Testimonios a favor de Pedro Ortega, *Australia Franciscana*, IV, p. 378).

(24) Tomado del latín *habituaculum* ‘vivienda’, derivado de ‘habitar’, probablemente pasando por el francés *bitacle*, *habituacle* ‘vivienda’ y ‘bitácora’. 1^a doc. *bitacula*, 1538, bitácora. 1587 (DCECH, s/v).

(25) *Escalante, Cit.* p. 63.

Casa de la Contratación de Sevilla (26), se distinguieron otras tres clases de pilotos distintas (27): «Tres puestos ay de pilotos mayores instituidos para la navegación de la carrera de las Indias. A saber: el *Piloto Mayor de la Casa de la Contratación*, que es el oficio que se instituyó para examinar y graduar a los pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación; el *Piloto Mayor de la Armada real de la guardia de la Carrera de las Indias*, que comúnmente se llama de Galeones, y el tercero, el *Piloto Mayor de las Flotas de Nueva España*». Del primero, el piloto mayor de la Casa de la Contratación, dependía la suerte de todas las expediciones y su preparación, que las cartas fueran fiel reflejo de la realidad geográfica, que los instrumentos para la navegación fueran exactos y útiles y que la Casa creara excelentes pilotos.

En los primeros años de los descubrimientos, explica José Pulido, se nombró pilotos mayores a hombres prácticos en la navegación, a marinos que se habían distinguido por sus expediciones. Después, recayó el cargo en hombres que no habían hecho expediciones marítimas, pero que sobresalían en el campo de la ciencia. Es cuando se crea la Cátedra de Cosmografía, con lo que entran en un nuevo periodo los estudios de la casa de la contratación. El nombramiento para este cargo, al principio, fue decisión regia pero, más adelante se accedía a él por oposición. En el piloto mayor se fueron acumulando otras funciones y cargos sumamente importantes: catedrático de cosmografía y cosmógrafo fabricante de instrumentos para la navegación, Arqueador y Medidor de naos; Cátedra de Navegación y de Artillería, Fortificaciones y Escuadrones; Cátedra de Matemáticas militares, etc.

A todos los pilotos mayores de la Casa de la Contratación, cosmógrafos y maestros de hacer cartas e instrumentos para la navegación y pilotos de la carrera de las Indias, se les exigía obtener la carta de naturaleza, dado que se les entregaban las naves que salían de España y, con ellas, un riquísimo caudal de conocimientos. De ahí la disposición de 2 de agosto de 1527: «El que quisiere ser piloto, a de ser natural de estos reinos de Castilla, y a ningún extranjero daréis el cargo de piloto tal, y ni le consentiréis tener carta de marear ny pintura nynguna de las indias, ni que por otro alguno le sean dadas ny bendidas sin nuestra especial licencia» (Arch. de Indias, 2-5-1/6. años 1508-1593). La Ordenanza 135 exige, además, que sea de más de 24 años y de buenas costumbres; o sea, no tomar vino, no decir mal de Dios y tratar bien a los marineros.

Y para probar su conocimiento de la carrera a las Indias se ordena: «Que qualquiera que quisiese ser Piloto probase por testigos si havia navegado seis años a las Indias, si havia estado en Tierra Firme i Nueva España i la española

(26) PULIDO RUBIO, José: *Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla y CSIC, Sevilla, 1950.

(27) VEITIA DE LINAGE, en su obra *Norte de la Casa de la Contratación* Libro II, cap. XI, pg. 139, Sevilla, impr. Juan Francisco de Blas, 1672.

i Cuba i que tuviese su carta de marear i supiese hechar punto en ella i dar razón de los rumbos i tierras i de los puertos i baxos más peligrosos, i de los resguardos que se le deven dar i de los lugares adonde se podía abastecer de agua, leña i de las otras cosas en tales viajes necesarias. Que tuviese un astrolabio para tomar la altura del sol i quadrante para el Norte, i supiese el uso dentrambas cosas, así en el tomar altura como en el añadir o quitar la declinación del sol i lo que la estrella alça i baxa, juntamente con el conocimiento de las horas que son en qualquier tiempo del día i de la noche» (28).

Antes de tomar posesión de su cargo, el piloto debía jurar: «...recibí juramento conforme de derecho del dho alonso pérez, so cargo del cual prometió que guardará y cumplirá todas las cosas a questá obligado como tal piloto de su mag. tiene mandado por sus reales ordenanzas de la dha casa, e que no dará bandera ny en manera alguna anagenará (sic) la carta de marear ny los demás ynstrumentos de la navegación a nyngún extranjero de fuera destos reynos, ni menos les enseñará las particularidades de lajas, bancos, corrientes y fondos de los puertos, baías y ensenadas de su mag., ny las entradas ni derrotas conocimiento dellos, ny en qué tiempos correrán bientos a propósito para nauegarlos. Y absoviendo el dho juramento, prometió de lo cumplir y guardar» (Archivo de Indias, Contratación, 55^a, 1^o de marzo de 1627).

En 1552 se separa la enseñanza del piloto mayor y se crea la cátedra de cosmografía en la Casa de la Contratación. El 1^o fue Gerónimo de Chaves, maestro y fabricante de instrumentos para la navegación; quizá el cosmógrafo más famoso de su tiempo.

El oficio de marinero

Los marineros eran gente procedente, en general, de lugares costeros, aunque, cuando había falta de personas que tripulasen una nave, se hacían levás incluso en las poblaciones del interior peninsular; si bien su incapacidad para todo el trabajo que exige marear un barco no solo no ayudaba sino que entorpecía a aquellos que tenían el oficio. De modo que fueron continuas las quejas que los jefes de las armadas elevaron al rey o al ministro de Marina. Sobre todas ellas destacan las amonestaciones del marqués de la Victoria.

Ahora bien, los marineros que solo vivían de este oficio eran relativamente pocos; los demás eran pescadores o trabajaban el campo, en tierras propias o en aparcería, durante los meses en los que el tiempo no permitía salir al mar a pescar o mientras no estuviesen «haciendo el vacallao», por ejemplo; trabajaban, asimismo, como molineros o como ayudantes en la molienda, sobre todo de los molinos de mareas. Salaban y secaban el pescado, tal y como lo hacían los marineros gallegos que elaboraban el pulpo en salazón que –posteriormente– transportaban los arrieros a Zaragoza y Calatayud, vendiéndolo y cambiándolo por el esparto y toda la soguería y cabuyería que

(28) HERRERA, Antonio: *Cit.*, Década IV, lib. II, t. II, p. 29.

precisaban las naves. En los periodos de descanso o, mejor dicho, en los periodos en que no se salía a la mar se ocupaban en trabajos comunales obligatorios, como construir o limpiar la barra del puerto o hacer un fondeadero. En los pueblos de Castilla, estos servicios comunales, que eran abrir caminos, limpiar las riberas de los ríos o construir un abrevadero, se hacían, sobre todo los domingos, a la llamada del «rey pájaro»; pero a las provincias costeras llegaba una orden real (29).

De todo tipo de escritos podemos deducir cuáles son las capacidades y las obligaciones de un marinero, pues están latentes en el desarrollo del texto, pero en algunas obras, como las de Escalante, están patentes, como respuesta a la pregunta de «¿qué debe tener el marinero para usar bien de su oficio?», considerando que dichos marineros eran libres para ejercerlo (30):

«Lo primero, con ser sano y desimpedido de pies y manos y de todos sus miembros, es haber usado mucho el mar desde su tierna edad, y navegando siempre en él. Y la edad para ello más competente es desde veinte años hasta los cuarenta, porque, en pasando de ellos, de ordinario, suelen emperezar y acudir mal a su oficio de marineros. Y, si es hombre cuerdo y discreto, en pasando de esa edad, será competente para mandador.

Tres cosas principales debe saber el buen marinero muy bien sabidas y entendidas: la primera es gobernar muy bien el timón el tiempo que le cupiere y fuere necesario; la segunda, velar su cuarto y hacer su centinela; la tercer, acudir a todos los aparejos, cuando y como conviniere, y a todas las demás cosas particulares y universales, de que pueda resultar bien y provecho de la nao y compañía donde estuviere y navegar. Todo lo cual debe hacer bien y diligentísimamente, sin aguardar a que nadie se lo mande, ni que otro se anticipe en ello.

Y no estarán obligados los marineros a servir personalmente, como algunos pretenden, a ningún capitán, maestre ni piloto, ni a ningún otro mandador, fuera de lo que pertenciere al servicio de su nao, si ellos de su propia voluntad no se cometieren a lo querer hacer» (31).

(29) Por cierto, en el siglo XVI se denominan maestros de ribera a quienes saben construir estas barras, aunque lo habitual es que tal denominación se refiera a los constructores de navíos. Por ejemplo: Documentos relativos a reclamaciones sobre la limpia de la barra de Orio y hacer un fondeadero seguro en su puerto, con una real orden entre ellos para que convocandose la junta que se proponga a S.M. la utilidad de la obra, su coste y demas que espresa (años 1591, 1608 y 1612), AMN, Ms. 80, fls. 32-39.

(30) «E yo he visto, y aún vos, señor, lo veréis, siendo Dios servido, en este viaje que, en mandándoseles cualquier cosa que a ellos no les parezca bien, responden con decir que se busque quien lo haga; porque ellos no son obligados a hacer aquello que entonces se les manda. Y las cosas de esta cualidad ordinariamente causan pependencias, rencillas y disbarates, porque los que mandan siempre pretenden ser obedecidos, y así es necesario que lo sean; y que ellos, así mismo, sepan y entiendan en los casos y cosas que lo deben ser. Y, en efecto, que cada uno sepa su obligación en lo tocante a su mismo oficio» (Escalante, *Cit.*, p 47).

(31) *Ibíd.*, pp. 47-48.

El paso de unos estados a otros lo atestigua, por ejemplo, la petición de inválidos que hace Pedro de Arbas: «Pedro de Arbas, artillero de mar del navío el *Poderoso*, dice que ha onse años que continúa el real sevicio, haviedo tomado principio en la esquadra de Levante con el navío el *Xavier*, en donde sirvió quatro años la plaza de paxe. Y, haviedo venido para Cádiz, le dieron la de grumete, con la que fue de Asogues en el mismo navío para Indias. Y, devolviéndose a España, en la Havana le pasaron al Dragón. Y, haviedo llegado a Cádiz para salir a corso, le dieron la de marinero. Tuvo el combate con los moros; los que, apresados, vinieron a conducirlos a este puerto; de donde fue transmutado al Fernando, con la plaza de artillero, en el qual fue a Nápoles. Y, debuelto a Cádiz se despidió la gente y tomó plaza en el *Dragón*. Hizo el viaxe a América, en él. Que, concludo, vino a este puerto en el mismo navío. Y, despedida la gente, pasó a Guarnizo y tomó plaza en el *Poderoso*. Y restituído a este puerto, le acaeció el haver caído de la verga maior y rompído-se un brazo por dos partes y un muslo por medio; de cuia fractura ha quedado imposibilitado» (AGS, SMA, lg. 260).

Algunos marineros se empleaban como buzos, aunque para este oficio había nadadores experimentados que trabajaban bien por cuenta propia o bien al servicio del Estado, como los pescadores de perlas de la isla Margarita (32), por ejemplo, o los que bajaban a los barcos hundidos a rescatar el oro y la plata del rey; como los que bajaron a la capitana de la Flota de Tierra Firme, que naufragó en la playa de Zahara el 28 de enero de 1555. Venía cargada con el oro y la plata del rey. D. Francisco Duarte, que era el regidor, le explica al monarca que «en esta nao venían de (...) 60 á 70 mil ducados de oro en oro y plata y tostones para V.M. (...). Pero sin falta ninguna, en abonanzando algo el tiempo, con los buzos que yo aquí tengo se sacará todo quanto falta ó la mayor parte; (...) que está casi todo en barras de plata en caxones de madera bien adereçados».

Pero no solo fueron los buzos a recuperar el oro sino que, «luego que la nao dio al través (...), acudió tanta gente de Tarifa y Bejer y de otros lugares á la playa, que en poco tiempo hubo más de quatrocientos hombres de cavallo y de pie, los quales, con achaque de ayudar a salvar la gente y oro y plata, robaban quantas caxas y caxones la mar echaba fuera muy ricos. Y a los que salían, que el mejor librado salía medio ahogado, los acababan de matar por roballes mucha cantidad de oro e dinero, que consigo sacaban atados al cuerpo”. Y que, «porque estando yo, aun no bastó á salvar de la gente de la tierra todo lo que hay derramado por la playa, que cada hora se descubre» (33).

O sea, un hecho que muy bien podría haber podido inspirar otro tanguillo como el de «los duros antiguos» de Cádiz.

(32) «Y porque en la ysla Margarita hay quarenta canoas de pescar perlas y no pescan todo el año por ser estos cosarios continuos allí, de que es daño de los quintos reales de las grangerias de las perlas, en más de cien mil ducados, y de los dueños de las canoas en más de quinientos mil ducados, es necesario que se remedie como digo, con el mayor secreto que se pueda, porque los enemigos no sean avisados, que será ir en gran número juntas muchas naos, y muy mas apercevidas que hasta aquí ivan». (AMN, Ms. 32 fl. 92 r.) Año de 1600.

(33) AMN, MS. 30, fls. 1510–154. Año de 1555.