

*M*aufragios en
la Carrera de Indias
durante los
siglos XVI y XVII

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA BUENO

Naufragios en
la Carrera de Indias
durante los
siglos XVI y XVII

El hombre frente al mar

UNIVERSIDAD DE SEVILLA
u eus
Editorial Universidad de Sevilla

Sevilla 2015

Serie: Historia y Geografía
Núm.: 298

COMITÉ EDITORIAL:

Antonio Caballos Rufino
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Eduardo Ferrer Albelda
(Subdirector)

Manuel Espejo y Lerdo de Tejada
Juan José Iglesias Rodríguez
Juan Jiménez-Castellanos Ballesteros
Isabel López Calderón
Juan Montero Delgado
Lourdes Munduate Jaca
Jaime Navarro Casas
M^a del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Adoración Rueda Rueda
Rosario Villegas Sánchez

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla

Motivo de cubierta: Portulano del Pacífico en 1622 por Hessel Gerritsz,
Biblioteca Nacional de Francia (Paris)

© Editorial Universidad de Sevilla 2015
Porvenir, 27 - 41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno 2015

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-1761-8
Depósito Legal: SE 522-2015

Diseño de interior y maquetación: Mateo Sánchez
Diseño de cubierta y retoque fotográfico: Fernando Fernández
Impresión: Gráficas Galán, S.L. // galan@graficasgalan.com

A Inés, ahora como siempre

Índice

PREFACIO PARA UNA NUEVA EDICIÓN	11
INTRODUCCIÓN	15

ANTE EL PELIGRO Y LA MUERTE

Capítulo Primero	
¿SOLUCIONES TÉCNICAS O PLEGARIAS FERVOROSAS?	29
Capítulo Segundo	
¿QUIÉN DEBE SALVARSE?	43
Capítulo Tercero	
¿CÓMO SE AFRONTA LA MUERTE?	61
Capítulo Cuarto	
LAS CAUSAS DEL DESASTRE	87

PÉRDIDA DE VIDAS Y HACIENDAS

Capítulo Quinto	
EL ESTADO Y LA RESTAURACIÓN DEL ORDEN ROTO	115
Capítulo Sexto	
LA INSOLIDARIDAD DE QUIENES SALVAN LA CARGA	133
Capítulo Séptimo	
EL VALOR DE LAS VIDAS HUMANAS	149
Capítulo Octavo	
EL CASTIGO DE LOS CULPABLES	179

LA FORTUNA EN LA DESGRACIA

Capítulo Noveno	
CUANDO LA MAREA ARRASTRA RIQUEZAS.....	199
Capítulo Décimo	
LOS SERVIDORES DEL ESTADO PASAN FACTURA	213
Capítulo Undécimo	
CUATRO EJEMPLOS DE COMO APROVECHAR EL INFORTUNIO AJENO.....	225
Capítulo Duodécimo	
LA FORTUNA DE LOS INFORTUNADOS	233

APÉNDICE DOCUMENTAL

RELACIÓN DE FUENTES SOBRE NAUFRAGIOS EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS SIGLOS XVI Y XVII	251
---	-----

Prefacio para una nueva edición

No queda demasiado para que se cumplan las dos décadas de la primera edición de esta obra dedicada a analizar los naufragios en la Carrera de Indias bajo una perspectiva distinta a la usual. En ese tiempo, el tema no solo no ha perdido vigencia, sino que puede decirse con toda claridad que está en el punto de mira de la prensa, de la opinión pública y hasta de no pocos políticos, además, como es lógico, de los académicos profesionales de la arqueología y de esos otros profesionales no tan académicos como son los cazadores de tesoros.

No hace mucho, concretamente en mayo de 2014, en un largo artículo de la sección cultural del diario El País se informaba a doble página sobre el acuerdo al que habían llegado los gobiernos de España y México para tratar de realizar una investigación conjunta sobre el hundimiento del galeón Nuestra Señora del Juncal, una tragedia a la que se le dedicaron varias páginas en la primera edición de este libro, y cuyo intento de rescate estaba en la agenda de las conversaciones que los presidentes Enrique Peña Nieto y Mariano Rajoy pensaban mantener en junio de ese año en Madrid.

Y es que después la conmoción surgida en España tras observar cómo la empresa de buscadores de tesoros Odissey se llevaba, primero a Gibraltar y luego a los Estados Unidos, el tesoro expoliado de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes, cualquier tema que tenga que ver con el rescate del patrimonio arqueológico sumergido provoca el interés y levanta no pocas suspicacias. Para una buena parte de la opinión pública los cazatesoros son los nuevos corsarios que, además de compartir con ellos su origen anglosajón, se llevan la plata de los galeones con idéntico descaro. Rápidamente

salen a relucir los nombres de Robert Marx y el galeón Nuestra Señora de las Maravillas, o el de Mel Fisher y el Nuestra Señora de Atocha, que consiguieron extraer del fondo del mar los tesoros de los viejos galeones españoles sin que las autoridades españolas pudieran hacer algo por evitarlo. El panorama ha cambiado sustancialmente tras el éxito que para el gobierno español y los intereses culturales de nuestro país significó la recuperación judicial de cerca de 600.000 monedas procedentes de la fragata Mercedes; pero, ¡ay!, casi todas las piezas devueltas son de reales de a ocho en plata y muy pocas son las valiosas piezas de a ocho escudos de oro...

Por otra parte, la actualidad del tema no parece decaer debido a que todos los informes pedidos a los historiadores expertos en estudiar los hundimientos de buques en los bien conservados y catalogados archivos españoles, reseñan la existencia de centenares de pecios que todavía esconden infinidad de caudales. Además, las técnicas de búsqueda y recuperación se han perfeccionado de manera asombrosa: radares de barrido, escafandras y sistemas autónomos de buceo que permiten descender a decenas de metros y, para ir más allá, están los pequeños sumergibles tripulados o simplemente guiados por cable, que pueden alcanzar centenares de metros bajo la superficie. Con ellos no será difícil llegar a encontrar esos barcos míticos, esos El Dorado de las profundidades, que son, además del Nuestra Señora del Juncal, hundido frente a las costas de Yucatán en 1631, otros como el famosísimo San José, que explotó en un combate con los ingleses ocurrido en 1708 frente a las islas de Barú, no lejos de Cartagena de Indias, o el Jesús María, el galeón más grande de la Armada del Mar del Sur, que se perdió en 1654 en los bajos de Chanduy, junto a Guayaquil. Todos esos buques y otros muchos más, tienen por supuesto en común el que se hundieron cargados de barretones de plata, tejuelos de oro y miles de monedas de reales, pesos y escudos...

Pues bien, en este libro que nuevamente se reedita no vamos en busca de ese tipo de riquezas, aunque reconocemos que el producto de sus excavaciones, si se hace con las pertinentes garantías científicas y supervisados por arqueólogos profesionales, contribuirá a acrecentar los patrimonios de los museos y a ensanchar nuestros conocimientos. En este libro se va detrás de un tipo de tesoro distinto, que por ser inmaterial no es menos valioso: conocer el interior del alma humana, aprovechando la rotura que las situaciones límites, y un naufragio lo es sin duda, produce en esos velos de comedi- miento, de buenas maneras, de falsas apariencias con los que todos

nos envolvemos para ocultarnos y protegernos. Así que quien pretenda utilizar esta obra para localizar cajones con barras de plata, tal vez se decepcione, pero si su interés se centra en averiguar cómo las personas se enfrentan a sus miedos, a sus fracasos, o su ruina y, también, cómo se sobreponen a todo ello logrando sobrevivir ante la naturaleza desatada, o arrancar de la olas, poco antes de que estas intenten tragárselos, esos bienes por los que lucharon durante media vida, entonces, éste sí será su libro.

Introducción

SOBRE LA INTENCIÓN DE ESTE LIBRO

En las páginas que siguen les invito a realizar una inmersión en el pasado; un buceo en las aguas del tiempo que se fue. Sin embargo, mi propósito no es la búsqueda de tesoros materiales, sino adentrarme en lo más hondo e íntimo de las actitudes, de los juicios, de los valores y de los sentimientos de los individuos ligados al tráfico transoceánico entre España y América cuando sus personas y sus bienes sufrían el feroz ataque de las fuerzas de la naturaleza.

Dicho en pocas palabras: me gustaría reflexionar sobre la actitud ante la desgracia (representada por un desastre naval) de los hombres que en los siglos XVI y XVII navegaban o traficaban en la llamada Carrera de las Indias. Ahora bien, no voy a detenerme en cualquier tipo de desastre, sino en aquellos cuyas causas son más inexplicables e impredecibles y cuyas consecuencias resultan más indiscriminadas, es decir, los ocasionados por fuerzas naturales o accidentes imprevistos. Dejo para otra ocasión los hundimientos de buques provocados por el ataque de los enemigos, porque, en estos casos, los análisis sobre las causas del desastre son mucho más evidentes y, por lo tanto, resultan menos enriquecedores para mi intención principal.

Esta no es otra que presentar aquí un estudio de eso que viene llamándose “historia de las mentalidades” y, desde esta perspectiva, los naufragios de la Carrera de Indias actuarán como catalizadores para provocar la reacción que permita observar cual es la asunción interna de la dramática realidad exterior; cual es el balance íntimo de alguno de los grandes problemas que preocupan universalmente al ser humano al enfrentarse con la muerte o la ruina.

Pero el naufragio, además de ser ocasión para realizar una introspección en el alma humana, es también una magnífica oportunidad para descubrir alguno de los aspectos más inaccesibles de la realidad exterior. Al igual que un terremoto pone al descubierto las capas más profundas de la corteza terrestre, así, cuando un barco se hunde, salen a flote conflictos latentes en las reglas económicas, en las relaciones sociales, en los sistemas administrativos, que, normalmente, permanecen ocultos. Incluso es posible descubrir comportamientos vividos pero no confesados y realidades que van más allá del propio discurso que la sociedad hace sobre si misma.

Estos conflictos no superficiales, aunque realmente se salen del estricto marco de la historia de las mentalidades, serán el objetivo secundario de este trabajo.

En suma, aunque en las páginas de este libro se harán frecuentes referencias a buques hundidos con fabulosos cargamentos, y aunque se incluya un largo apéndice documental con referencias sobre centenares de naufragios, mi intención no es hallar lingotes de plata o barras de oro, sino ir en busca de la mentalidad de unos hombres que hace varios siglos arriesgaban vida y hacienda en el trato con las lejanas Indias Occidentales. Y cuando vayan surgiendo las actitudes de nuestros antepasados, no perderé la oportunidad de compararlas con las mantenidas por el hombre de finales del siglo XX al enfrentarse a parecidos problemas. Es una buena ocasión para valorar si, como se admite de manera general, la historia de las mentalidades equivale a una historia de permanencias, donde los cambios resultan extraordinariamente lentos¹.



¿Dificultades?; muchas, desde luego. En primer lugar no se puede pretender que el grupo humano que navega en un barco o el que en Tierra está ligado a los intereses marítimos, represente al conjunto social. Es cierto que la pérdida de una flota afectaba a amplios sectores económicos y a la propia política de la monarquía. También es verdad que a bordo de los barcos de la Carrera de Indias viajaban pasajeros de distinto nivel social y de diversa formación cultural; pero, aunque tengamos en cuenta las actitudes de los altos funcionarios o de los religiosos que viajaban a bordo, el microcosmos de los buques no puede llevar a la incongruencia de generalizar los resultados a la globalidad del cuerpo social. El estudio que aquí se presenta

1. Baudilio BARREIRO MALLÓN. "Realidad y perspectiva de la historia de las mentalidades", *Chronica Nova* 18, 1990, pp. 51-76. Véase también el trabajo colectivo dirigido por Peter BURKE: *Formas de hacer Historia*. Madrid 1993.

da, pues, exclusivamente, algunas pinceladas sobre la mentalidad de los hombres vinculados a la Carrera de las Indias durante los siglos XVI y XVII.

Pero aún sin salir de ese marco reducido en el que pretendo moverme, no deja de representar un problema el paso de la mentalidad singular a la colectiva. En un buque viajaban distintos grupos sociales que, por lo tanto, no tenían la misma visión de los acontecimientos. Así pues, será preciso no perder de vista esta pluralidad y sólo cuando sea posible se extraerá el común denominador de la mentalidad colectiva. Con todo, el hecho de que la investigación tenga que partir, naturalmente, de testimonios individuales y pretenda llegar a algún tipo de conclusión general, debe servir para realizar alguna aportación a lo que es una de las perspectivas más recientes de la historia de las mentalidades: la definición de los límites de la libertad y subjetividad individual frente a los sistemas normativos generales que rigen la sociedad. Es decir, esa lucha entre individualidad y estructura que, hasta hace muy poco, se consideraba como un desigual combate a favor de la segunda².

Un tercer factor a tener en cuenta reside en que el naufragio es un hecho extraordinario. Los trabajos de Pierre Chaunu ya demostraron que la siniestralidad fue muy baja en la Carrera de Indias, con porcentajes inferiores al 5% tanto en el número de embarcaciones, como en el de toneladas³. Así pues, el trabajo que emprendo es la antítesis de aquellos otros que se refieren a la “vida cotidiana”. La pregunta es, por tanto, evidente: ¿unos acontecimientos tan infrecuentes pueden constituir los instrumentos adecuados para poner al descubierto una parte sustancial del conjunto de juicios, valores y actitudes que constituyen la mentalidad de un grupo humano? Es desde luego una dificultad a considerar, sin embargo, creo que más que lo extraordinario de la situación, lo importante es la trascendencia que el hecho puede tener para la vida de los que se ven afectados. No hay duda que la muerte ocurre, y quizá haya que decir que ¡gracias a Dios!, una vez en la vida, y sin embargo, obsesiona de tal manera nuestro comportamiento que alrededor de ella giran una buena parte de nuestros planteamientos vitales. Por ello, aún teniendo en cuenta las reservas apuntadas, creo que el naufragio, como representación del mal, de la muerte, de la ruina, es capaz de poner de manifiesto una buena parte de los planteamientos más profundos que una sociedad hace sobre sí misma.

Finalmente, quisiera realizar algún comentario sobre el período elegido. Este ha de ser necesariamente amplio, habida cuenta de las

2. Al respecto de esta cuestión pueden verse las reflexiones realizadas por Giovanni LEVI en su artículo titulado “Sobre microhistoria”, recogido por Peter BURKE en *Formas de hacer historia*. También se recoge esta problemática en la obra de LEVI titulada *La herencia inmaterial*. Madrid 1990. Sobre el mismo asunto véase Ricardo GARCÍA CÁRCEL. “Historia de las Mentalidades e Inquisición”, *Chronica Nova* 18, 1990, pp. 179-189.

3. Pierre y Huguette CHAUNU. *Seville et l'Atlantique*, París 1955-1960. Tomo VI-1, pp. 869-871.

diferencias de ritmo evolutivo entre las mentalidades y otros aspectos del desarrollo humano. Los siglos XVI y XVII, correspondientes a la presencia en el trono de la Casa de Austria, poseen más puntos en común que diferencias para el objetivo que se pretende desarrollar. Con todo, las fronteras temporales no son inflexibles, y menos en este tipo de trabajos. El estudio podría haberse continuado cincuenta años más sin que, en mi opinión, las conclusiones hubieran variado sustancialmente. Quizá, la segunda mitad del siglo XVIII podría empezar a proporcionar algún tipo de planteamiento diferente, pero esa es una cuestión que, naturalmente, está por demostrar.

LA HISTORIA DE CÓMO NACE ESTE LIBRO DE HISTORIA

La primera idea, todavía bastante confusa, para escribir sobre naufragios me la proporcionó la lectura del libro de Jean Delumeau titulado *La peur en Occident*. Aunque la primera edición de esta obra era de 1978, yo no tuve ocasión de leerla hasta que, en 1987, realicé mi primera estancia como Director de Estudios Asociado de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales de París. Como es sabido Delumeau dedica su primer capítulo al miedo al mar, al considerarlo como uno de los temores básicos que atenazaban al hombre occidental. En la introducción de esa misma obra, el historiador francés afirmaba que toda investigación histórica, para que sea realmente valiosa, debe contener un principio de introspección, es decir, ser un reflejo de las inquietudes personales y, por qué no decirlo, de los temores de quien la realiza⁴.

Esos dos elementos: miedo y mar, se unían en los naufragios y ambos, representaban para mí un elemento con gran poder de atracción. Pero, a esta inclinación personal se unió una constatación puramente profesional realizada durante mi trabajo en el Archivo General de Indias. En los salones de investigación era rara la época en que no coincidía con uno o dos “buscadores de tesoros” que revolían la documentación sobre barcos hundidos con el exclusivo propósito de recuperar el cargamento de oro y plata de un galeón. Estas “investigaciones” rara vez desembocaban en algo más que en unos libros con un cierto valor periodístico, pero de un nulo interés histórico. Existían excepciones, desde luego, y entre las más destacadas cabe citar los trabajos de Eugene Lyon sobre el galeón *Nuestra Señora de Atocha*⁵, pero en general, la riquísima documentación conservada

4. Hoy existe una versión española de la obra de Jean DELUMEAU que se ha titulado: *El miedo en occidente*, Madrid 1989. Véase p. 45.

5. Eugene LYON, *The search for the Atocha*, Nueva York 1974.

en el Archivo de Indias sobre centenares de naufragios estaba siendo, en mi opinión, lamentablemente minusvalorada.

Por otra parte, existían trabajos de investigadores profesionales que habían tratado el tema y que habían dado lugar a libros muy notables. Ya hemos citado la cuantificación de barcos hundidos realizada por Pierre Chaunu, que, en fechas más recientes, se vio ampliada por la investigación de Denise C. Lakey, la cual, sin embargo, limitaba su marco espacial al Golfo de Cádiz y a la desembocadura del Guadalquivir⁶. En 1991, Fernando Serrano Mangas publicó un libro titulado *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*, que, a pesar de su reducida extensión, constituye la obra más interesante que poseemos sobre este tema. El Dr. Serrano Mangas, y yo mismo, estuvimos pensando en realizar un trabajo conjunto para desarrollar con amplitud los diferentes aspectos que planteaba el tema de los barcos hundidos en la Carrera de Indias. Este gran proyecto no ha sido descartado pero, por el momento, tomé la decisión de atreverme a desarrollar un aspecto concreto: el naufragio como gran tragedia humana y económica, susceptible de ser analizada desde la perspectiva de la historia de las mentalidades.

Comencé las investigaciones basándome fundamentalmente en documentación de carácter judicial conservada en el Archivo de Indias, correspondiente a pleitos entre particulares y a investigaciones ordenadas por la Corona (secciones de Contratación, Justicia y Escribanía de Cámara). Los testimonios directos de los supervivientes de los desastres marítimos me proporcionaban el tipo de datos que iba buscando; sin embargo, he de reconocer que la dispersión de la información era tal, que no había sección del Archivo de Indias que no fuese capaz de contener noticias de interés para mi trabajo. La reciente informatización de los fondos me permitió realizar una búsqueda por materias, que me ahorró una gran cantidad de tiempo ¡¡ gracias le sean dadas a la tecnología contemporánea!!⁷.

Las indagaciones realizadas en los Protocolos Notariales de Sevilla resultaron menos interesantes de lo que *a priori* podía suponerse, pues los datos obtenidos tenían que ver más directamente con el mundo de la financiación y de los seguros en la Carrera de Indias, que con el esquivo mundo de las mentalidades.

Un tipo de información que sí resultó tremendamente útil fue la proporcionada por relaciones de viajeros que tuvieron la desgracia de sufrir algún naufragio o padecer un temporal. Entre alguno de los ejemplos puedo citar el del franciscano fray Antonio de Ciudad Real,

6. Denise C. LAKEY, *Shipwrecks in the Gulf of Cadiz*. Original mecanografiado que se conserva en la biblioteca del Archivo General de Indias. Mayo 1987.

7. En el apéndice documental que se incluye al final de este libro puede verse el resultado de dicha búsqueda.

que contó sus experiencias náuticas cuando acompañó como secretario personal a fray Alonso Ponce, comisario general de la orden y visitador de las provincias franciscanas de la Nueva España⁸. Un caso similar, pero esta vez con un protagonista de la Orden de Predicadores, es el relato del viaje que fray Tomás de la Torre hizo desde Salamanca a Chiapas en compañía del flamante obispo fray Bartolomé de las Casas, durante el cual sufrieron grandes tormentas y la muerte en un naufragio de varios de sus compañeros⁹.

Del mismo modo, me aportaron muchos datos interesantes los relatos de cronistas y conquistadores que tuvieron que enfrentarse a los temporales en sus viajes a las Indias, tales como el ya citado padre Las Casas, pero también Hernando Colón y, como no, Alvar Núñez Cabeza de Vaca y sus famosos *Naufragios y comentarios*. Con todo, el cronista que quizá ofrezca más y mejores informaciones sea Gonzalo Fernández de Oviedo, el cual dedica el último libro de su *Historia General y Natural de las Indias* a los “Infortunios y naufragios acaecidos en los mares de las Indias, islas y Tierra Firme del mar Océano”.

También he utilizado los escritos de marinos famosos que dieron a la imprenta libros sobre la navegación en la Carrera de Indias, en los que recogían experiencias propias y ajenas relacionadas con los desastres en el mar. Me refiero, por ejemplo, a obras como las del general de flota Antonio Escalante de Mendoza¹⁰ y la del piloto mayor de la Casa de la Contratación Alonso de Chaves¹¹.

Finalmente, resultaron de mucha utilidad algunas compilaciones en las que, en siglos posteriores a los sucesos y a manera de antología, se realizaban descripciones de grandes naufragios. Destaquemos, por ejemplo, la del portugués Bernardo Gomes de Brito¹², publicada en Lisboa en 1735 o la del español José Antonio Marqués y Espejo, aparecida en Barcelona en los primeros años del siglo XIX¹³.

A la vez que recopilaba las primeras informaciones, una segunda estancia en L’Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, realizada en 1991, me sirvió para perfilar el planteamiento teórico del trabajo. Allí leí una obra relativamente reciente (publicada el año anterior) que analizaba la mentalidad religiosa de la gente de mar, me refiero al libro de Alain Cabantous titulado *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime. XVI^e-XIX^e siècle* (1990). Al mismo tiempo, me puse en contacto con un grupo de colegas interesados en estudiar la interpretación que en el mundo americano se daba a las catástrofes naturales, siguiendo los pasos del muy conocido trabajo publicado en 1973 por Carlo Cipolla sobre las repercusiones de la peste en la

8. Fray Antonio de CIUDAD REAL, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España, siendo comisario general de aquellas partes*, México 1976, dos tomos.

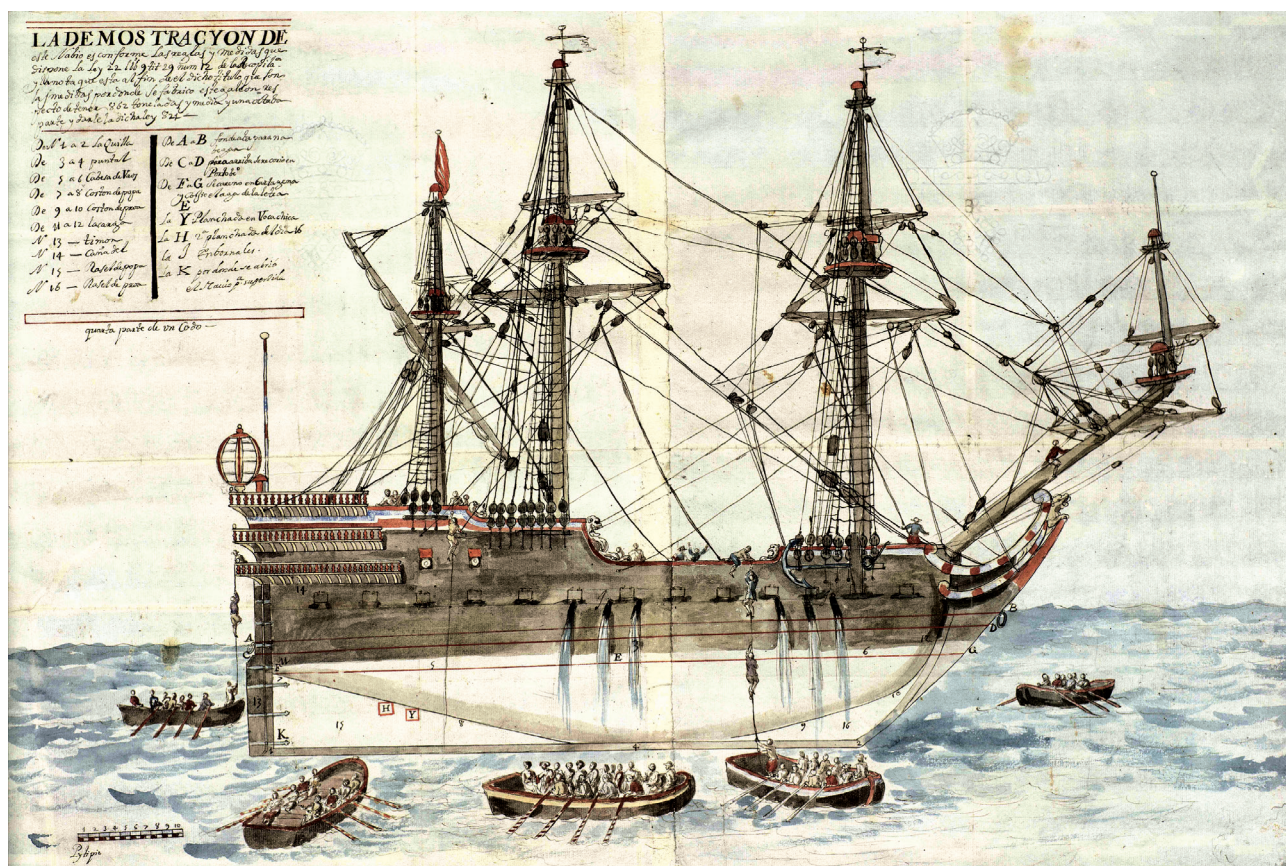
9. Fray Tomás de la TORRE, “Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas)”, en José Luis MARTÍNEZ, *Pasajeros de Indias*, México 1984, Apéndice II, pp. 235-278.

10. Juan ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*. 1575, Madrid 1985.

11. Alonso de CHAVES, *Espejo de Navegantes*. Transcripción, estudio y notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta y Pilar Hernández, Madrid 1983.

12. Bernardo GOMES DE BRITO, *Historia tragico-matitima em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverao as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegaçao da India*, Lisboa 1735.

13. José Antonio MARQUÉS Y ESPEJO, *Historia de los naufragios o colección de las relaciones más interesantes de los naufragios, invernadas, desamparos, incendios, hambres y otros acontecimientos desgraciados sucedidos en la mar desde el siglo XV hasta el presente*, Barcelona 1803-1805.



Galeón *Nuestra Señora del Mar*, de la flota del Marqués del Vado, naufragado en el golfo de Bermuda en 1691. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. AGI, MP-Ingenios y Muestras, 318.

Toscana en 1630¹⁴. Entre quienes formaban parte de este grupo estaban Jean Pierre Berthe, que realizaba un estudio sobre las explicaciones dadas en México a las causas de los temblores de tierra que asolaron la ciudad en 1611¹⁵; Alain Musset, que se interesaba en cómo habían afectado los desastres naturales a los desplazamientos de ciudades en la América española, y que había trabajado una interesante documentación de fondos jesuitas sobre actuaciones realizadas en Guatemala para combatir los terremotos basándose en la interpretación de las causas de aquellos fenómenos¹⁶; o Thérèse Bouysse Casagne y Philippe Bouysse, que habían publicado un interesante trabajo titulado *Volcan indien, volcan chretienne. A propos de l'eruption du Huaynaputina en l'an 1600*¹⁷.

Finalmente, un artículo publicado en 1978 en la revista "L'Histoire" terminó por mostrarme el modelo de estudio que yo quería aplicar a los naufragios de la Carrera de Indias. Aquel trabajo me sirvió de mucho, a pesar de referirse a un tipo de desastre, a una época y a un

14. Carlo CIPOLLA, *Cristóforo and the Plague*, Londres 1973.

15. Este mismo autor ya había publicado anteriormente un trabajo sobre la interpretación de las causas de las enfermedades: Jean Pierre BERTHE, "Les épidémies au Mexique au XVIème siècle", en *Enfermedad y castigo* (J. L. Peset, éd.), Madrid 1984, pp. 257-263.

16. Sus investigaciones culminaron en una importante monografía: Alain MUSSET, *Villes nomades du nouveau monde*, París 2002.

17. En *Journal de la Société des Americanistes*. París 1984, tomo LXX, pp. 43-68.

lugar, muy alejados del tiempo y del espacio que me interesaban: se trataba del análisis de las consecuencias de un incendio ocurrido en París el cuatro de mayo de 1897 y que afectó a un edificio en el que las damas de la alta sociedad parisina tenían montado un bazar de caridad¹⁸.

Lo que realmente me interesó de este artículo fue comprobar como un mismo suceso era interpretado desde perspectivas absolutamente contrapuestas, las cuales, cuando eran analizadas en su conjunto, proporcionaban un espléndido resumen de la mentalidad de la sociedad francesa de la Tercera República.

El incendio del Bazar de la Caridad desencadenó una guerra de sexos, pues la casi totalidad de los hombres presentes se salvaron empleando su fuerza, mientras que las mujeres y niños perecieron aplastados y quemados. ¿El mundo moderno había terminado con la caballerosidad?, se preguntaron los periódicos. Pero, además, la tragedia tomó tintes de enfrentamiento social cuando se demostró que mientras los caballeros presentes huían, habían acudido al rescate un grupo de artesanos y empleados de un hotel cercano, lo cual también desató una aguda polémica entre la prensa de derechas e izquierdas. La polémica religiosa no fue menos intensa. Algunos miembros del clero católico conservador, entre el que se contó el oficiante de los funerales en Notre-Dame, vieron en el siniestro un castigo divino de los pecados del laicismo imperante. Católicos disidentes también lo consideraron un castigo, pero no dirigido contra los “males del siglo”, sino contra la ostentación de las jerarquías religiosas y la frívola concepción de caridad que se desarrollaba en el bazar. Finalmente, los republicanos vieron en las muertes de personas inocentes una prueba más de la inexistencia de Dios. Incluso a las puertas del siglo XX y en una nación “civilizada” como Francia, surgieron interpretaciones mágicas sobre el suceso y se habló de prodigios que señalaban el mal y videntes que lo habían previsto.

El trabajo terminaba con esta frase: “l’histoire de l’angoisse, immense sujet pour l’historien”. En efecto, la angustia humana; el temor que todos sentimos ante las fuerzas desatadas del destino me parecía un tema de enorme importancia y capaz de prender el ánimo de un historiador, engancho de paso la atención del lector. ¡¡Cuantos ejemplos de angustia humana no podían ser encontrados en los centenares de naufragios de la Carrera de Indias!! Quizá a través de su análisis se pudiera llegar a entrever los elementos más personales de la mentalidad de los hombres que navegaban en los buques hacia las

18. Michel WINOCK, “L’incendie du Bazar de la Charité”, en *L’Histoire* 2, junio 1978, pp. 32-41.

Indias, y también podrían conocerse algunos de los elementos más profundos del sistema de relaciones sociales y económicas. Ese era el planteamiento, quedaba ver si se podría cumplir el objetivo.

UNA EXPLICACIÓN SUCINTA SOBRE EL CONTENIDO

El desarrollo de esta obra se articula en función de tres preguntas básicas, que corresponden a otras tantas partes en las que se divide el trabajo. A su vez, cada una de esas interrogantes se desarrolla en cuatro puntos, dando lugar a doce capítulos en total.

La **primera parte** intenta analizar las actitudes de los hombres que se ven expuestos al peligro de morir en el mar, introduciéndonos, cuando la información lo permita, en sus valoraciones sobre el difícil trance al que los somete el destino. Es decir, aquí se trata de captar la visión de aquellos que, bien a su pesar, actúan como protagonistas de los hechos y, por eso, los cuatro capítulos aparecen en el mismo orden en que se suceden los acontecimientos en un naufragio.

Cuando se presenta el peligro en el mar, ¿cómo se intenta combatirlo: acudiendo a soluciones técnicas o pidiendo el amparo de fuerzas sobrenaturales? Si se elige la ayuda del más allá, ¿se canalizan las solicitudes de auxilio a través de la religión oficial o de las creencias mágicas no reconocidas por la Iglesia? ¿Se combate de la misma manera el peligro en función de la posición social y del estatus que cada cual tiene en la microsociedad de a bordo?

Pero la situación empeora y no queda más remedio que abandonar el barco para intentar salvarse. ¿Qué vale más para la mentalidad de la época, las vidas humanas o los dineros? Y dentro de las vidas humanas, ¿quiénes merecen mayor consideración: los más débiles o los más honorables y ricos; los hombres o las mujeres y niños? ¿Existen uno o varios criterios de prioridad para abandonar un barco en apuros? Y si son varios, ¿cuáles se cumplen, aquellos que marcan las leyes y las costumbres sociales, o los que establecen la realidad de la vida en el mar?

Desgraciadamente, en algunos casos no hay remedio, y muchos deben enfrentarse con una muerte cierta e inevitable. ¿la muerte, que es la gran igualadora, consigue que esa uniformidad se adelante a los últimos momentos de la vida o, por el contrario, cada cual elige su propia forma de enfrentarse al fatal destino? ¿Existe relación directa

entre la actitud ante la muerte y la posición social del individuo, o dicho de otra manera, se intenta encararla como si se tratase del último acto de la vida y no como el principio de algo desconocido donde no son válidas las categorías anteriores? ¿Puede, a la hora de intentar salvarse, ser el honor un lastre tan pesado como una rueda de molino? ¿El miedo a perder la hacienda puede ser superior al de perder la vida?

Finalmente, una vez que el barco se ha hundido, ¿los supervivientes y los que desde tierra tienen intereses u obligaciones con respecto al suceso, se preguntan por las causas que lo provocaron? ¿Cuáles son las razones que se aducen mayoritariamente: causas naturales, sobrenaturales, mágicas, o mezcla de varias de ellas? ¿De qué manera puede la formación cultural de cada persona influir en el análisis de una catástrofe? ¿De qué forma los intereses personales llegan a conformar las explicaciones de los desastres navales? La socorrida fórmula de achacar el naufragio a la voluntad de Dios y a los pecados de los hombres, ¿es una forma de desviar responsabilidades?; ¿acaso responde a una auténtica fe religiosa?; ¿tal vez constituye un dardo envenenado lanzado contra el competidor o el enemigo?

La **segunda parte** analiza cómo se asumen e interpretan las pérdidas materiales y humanas que el naufragio comporta. En este caso la visión nos la proporcionarán no sólo los supervivientes, sino sus parientes y amigos, así como aquellas instituciones o personas que tenían intereses o responsabilidades con respecto a las embarcaciones que se habían perdido.

En primer lugar, el naufragio es visto por los propietarios de la carga como una alteración de uno de los pilares básicos de la sociedad: la propiedad. Tras el naufragio no se sabe muy bien de quién es cada uno de los objetos que se salvan y, por tanto, cuánto ha perdido cada cual. ¿Quién debe tomar la iniciativa para reconstruir el orden roto por el naufragio? ¿Qué tipo de medidas se usan para restaurar la propiedad? ¿Todo vale para instaurar ese sacrosanto derecho, desde las horcas y los cepos a las excomuniones? ¿Cómo afecta al imaginario colectivo la desaparición de tantas riquezas y la posibilidad teórica de encontrarlas en forma de tesoros escondidos?

Hay maneras de limitar el efecto de las desgracias económicas, pero los sistemas para lograrlo son diversos. Una tradición muy antigua pretendía repartir entre todos el infortunio para que éste fuese menos intenso. ¿Son compatibles las normas del capitalismo

comercial con los principios de la solidaridad? ¿Los viejos sistemas de ayuda mutua respondían a una mentalidad solidaria o eran una demostración de impotencia técnica y financiera?

En los barcos no sólo se pierden bienes, sino que también desaparecen muchas vidas. ¿Cómo se sienten esas pérdidas desde tierra adentro? ¿Qué tipo de compensaciones desean los herederos de las víctimas y cuáles reciben: dinero para las viudas o misas para sus difuntos esposos? ¿Qué miserias humanas salen a la superficie cuando los barcos se van al fondo? ¿Quiénes son más dignos de recibir ayuda: los huérfanos que más lo necesitan o los que más se lo merecen según los valores de la época?

Las pérdidas de vidas y haciendas tienen a veces un responsable humano que recibe un castigo por ello. ¿Puede el estatus y el cargo ser un elemento para delimitar responsabilidades? ¿De qué se puede acusar a un hidalgo y de qué no? ¿Existieron chivos expiatorios? ¿La culpa siempre es “del otro”? ¿Cómo se puede escapar al castigo?

La **tercera parte** se detiene en analizar la posibilidad de que la desgracia de muchos pueda ser aprovechada por ciertos individuos como un guiño favorable de la fortuna.

Para los habitantes de algunas zonas del litoral, el hundimiento de un barco suponía una fuente de riquezas. ¿Desde qué punto de vista se justificaba esta actitud? ¿Hasta qué extremo de violencia podía llegarse para arrebatarse a los desgraciados náufragos sus últimos bienes? ¿Qué elementos contribuyeron a ir atemperando la barbarie de los habitantes del litoral?

Los servidores del Estado eran los directamente encargados de reinstaurar la propiedad y de evitar los desmanes sobre las vidas y haciendas de los siniestrados pero, ¿no fueron ellos mismos causantes de los abusos que debían perseguir? ¿Qué concepto podía tener un funcionario de la época sobre la corrupción? ¿Cuando se consideraba que un servidor público había actuado con eficacia?

Los procedimientos para reconvertir la desgracia ajena en beneficio propio son innumerables. Esto es posible tanto para quienes no navegan en los barcos que sufren los embates del temporal, como para los propios supervivientes. ¿Cuántos maestros se hicieron ricos gracias al hundimiento de sus barcos? A un marinero, perteneciente a los sectores más desfavorecidos de la sociedad, ¿le quedaban muchas opciones distintas para salir de la miseria que aprovecharse de la confusión del naufragio para hacerse con una pequeña fortuna?

Estas son algunas de las interrogantes planteadas y que he intentado contestar en las páginas que siguen. El riesgo es alto, pues la perspectiva escogida es ciertamente atractiva pero escurridiza y siempre discutible. Sin embargo, el empeño merece la pena, y utilizando un viejo dicho que resulta muy adecuado para el tema: “el que no se moja no pasa la mar”.