

# LOS BARCOS OCEÁNICOS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI. VIDA Y MUERTE EN LA MAR

Bartolomé CÁNOVAS SÁNCHEZ



## Introducción



OSIBLEMENTE esta puede ser una de las épocas más apasionante de la era de la navegación, por muy diversas circunstancias, por el riesgo, los limitados conocimientos cartográficos y técnicas de navegación, o por las duras condiciones de vida a bordo de los minúsculos barcos, por las enfermedades a que se veían sometidas sus dotaciones y pasajeros, por las largas separaciones familiares. Por ello parece oportuno dar a conocer las durísimas condiciones de vida de las gentes que se embarcaban en este tipo de empresas y a su vez dar un reconocimiento de su importante labor. Cabe resaltar como, muy sabiamente, definía esta situación el padre Las Casas del siglo XVI que nos dice:

«La gente de los navíos estaba tan molida, turbada, enferma y de tantas amarguras llenas que, como desesperada que deseaba más la muerte que la vida, viendo que todos cuatro elementos contra ellos tan cruelmente peleaban. Temían el fuego por los rayos y los relámpagos; los vientos, unos contrarios a otros, tan furiosos y bravos y desmesurados; el agua de la mar que los comía y la de los cielos que los empapaba; la tierra por los bajos y roquedo de las costas no sabidas que hallándose cabe el puerto donde consiste el refugio de los mareantes.»

Muestro mi conformidad con Esteban Mira, en el sentido que en esta época se documentaron bastante bien las grandes hazañas llevadas a cabo por mari-

nos ilustres, diferentes tácticas navales y muchas otras, pero sin embargo no existen muchas fuentes que relaten la vida cotidiana a bordo y su dureza. Por esta razón se trata de dar una visión general de todas esas calamidades sufridas por las gente que se atrevieron a surcar los tenebrosos mares y océanos en esa época. Analizaremos; aunque sea de forma somera, los aspectos más cotidianos tales como: las condiciones ambientales, donde habitaban, su alimentación, higiene, juegos, tiempo de ocio, religiosidad y como no, el papel tan desconocido de las mujeres a bordo.

### ¿Cómo eran los alojamientos a bordo?

Las fuentes existentes de la época en ocasiones no hacen gran diferencia entre los barcos de guerra propiamente dichos y los que se utilizaban de transporte de mercancías y personas. Sin embargo, es curioso mencionar que en esta época se solían alquilar embarcaciones como fue el caso de los barcos que descubrieron América.

De forma general el tipo de embarcación que se utilizaba en esta época era de una única cubierta. Tan solo disponían de unos pocos y muy reducidos compartimentos protegidos, que normalmente correspondían al capitán, piloto, maestre, contra maestre o a personas muy importantes. También se daba el caso que en ocasiones algunas de estos deseados compartimentos eran alquilados, eso sí, a un muy alto precio. Esto no quería decir que tuvieran una mayor protección a las duras condiciones del viaje, pero si una mayor intimidad, que es un factor muy a tener en cuenta cuando se viaja y convive en un espacio tan limitado. En el libro de Martínez Hidalgo se describe como podría haber sido la cámara del comandante, concretamente la de la *Santa María*, que posteriormente sería la del almirante del siguiente modo: «... la *Santa María* debió de tener una cámara o chupeta sobre la cubierta de la tolda (1) que formaba el castillo de popa rematado por la toldilla, se continúa describiendo dicha cámara como que debía ser pequeña y de uso exclusivo del almirante, no cabrían muchos muebles que se reducirían a una mesa, silla, taburete, arca, cofre, enseres de escritorio y servicio de mesa, lavamanos y cama con una colcha o arambel». Los oficiales dormían en condiciones muy diferentes. Para ello utilizaban colchonetas o transpontines sobre simples tarimas o esteras, bajo la cubierta de la tolda y cerca de la caña del timón, eso sí, teniendo muy en cuenta que no impidiera la maniobra de este. Lógicamente durante el día se arrollaban dichas colchonetas en petates de esparto, estibados a las bandas o en la

---

(1) Este vocablo de la época definía la cubierta de popa, justamente encima de la principal, que en el caso concreto de la *Santa María* parece ser que inicialmente no la tenía, siendo de cubierta corrida.

bodega. Los marineros dormían en cualquier parte de la cubierta o del castillo, pero estaba prohibido hacerlo en la bodega y siempre vestidos al objeto de estar disponibles para cualquier tipo de maniobra urgente. Fue precisamente en esta época cuando se copiaron las hamacas de los indígenas americanos llegando a adquirir la forma que marineramente se transformarían en los conocidos coys. El resto del personal, es decir, el pasaje, también lo tenía bastante complicado debido al angosto espacio donde se realizaba toda la vida cotidiana y las faenas marineras. Este personal no dormía exactamente a la intemperie porque se cobijaban debajo de los toldos que se instalaban para tal fin, según estima Pablo Emilio



Mesa de derrota en el camarote del capitán.

Pérez-Mallaína, cada tripulante disponía de 1,5 metros cuadrados aproximadamente. En este escaso espacio tenían forzosamente que estibar su baúl, cofre o caja personal con los enseres más básicos y preparar su cadalecho (2) donde pasar las noches. En relación al baúl o cofre es importante remarcar que eran de muchísima utilidad pues además de servir para guardar la ropa y enseres personales como función principal tenía muchas otras aplicaciones como: mesa para comer, de silla para las tertulias e incluso de tablero de juegos. Existía una estricta reglamentación sobre el uso de estos según la categoría (3). En este sentido era aconsejable entrar de los primeros a bordo, pues no había ningún espacio reservado y de este modo se podría escoger un relativo buen sitio, mientras que lógicamente los últimos en embarcar se verían obligatoriamente abocados a asentarse en los peores (Martínez, 1983: 94).

(2) Este es el nombre que se le da a las camas o lechos preparados artesanalmente con ramas, típico en las chozas.

(3) En la Capitulación firmada en 1505 para el viaje de Vicente Yáñez Pinzón, se disponía que los maestros y pilotos pudieran llevar un arca no mayor de cinco palmos de largo por tres de alto; los marineros, una entre dos; los grumetes, una cada tres, y los pajes, una cada cuatro.

### **¿Cómo eran las condiciones ambientales a bordo?**

Es muy difícil hoy en día imaginarnos como era la vida en ese angosto espacio debido al equipaje repartido por toda la cubierta, con el correspondiente mal humor de la tripulación debido a que resultaba muy engorrosa para la maniobra. Además de los elementos estáticos, también viajaban en compañía de animales vivos, en ocasiones se decía que estas cubiertas parecían una verdadera cochinería o corral. Entre estos se podrían destacar: ovejas, cabras, gallinas e incluso cerdos. También viajaron caballos y mulas, aunque estos se situaban en la parte de bodegas bien atados. Desgraciadamente, debido a las insalubres condiciones que presentaban los barcos era lo normal tener que convivir también con otro tipo de animales no exactamente domésticos, como las ratas y ratones. Recordemos esa típica frase marinera que cuando el barco está en peligro las primeras que suben a cubierta son las ratas, por lo que era necesario periódicamente intentar eliminarlas. En relación a las condiciones climáticas no serían lo que hoy denominamos de confort. En principio lo más complicado era la meteorología cambiante, lo mismo se podrían encontrar con frío intenso con humedad, que en otro día aparecería fuerte sol y altas temperaturas, abundantes rociones de agua salada, sin olvidar que la única protección eran tan solo las mencionadas lonas. La situación física no era la más idónea, todo esto era complementado por factores poco deseables como el insoportable olor reinante, que llegaba a ser nauseabundo. En este punto no me resisto a transcribir prácticamente en su totalidad las realistas palabras de Sian Rees, donde se expresa del siguiente modo: «la mayor parte de los barcos eran lastrados con una nociva combinación de arena y grava. Unos tablones dividían el fondo del casco como las secciones de una falda escocesa, cargando una cantidad igual de lastre en cada sección. Este normalmente venía suelto, sin ensacar, haciendo complicado el sacarlo y reemplazarlo, e imposible su limpieza. Sonaba como un rateo constante en la sentina, que aumentaba y se enmarañaba a medida que absorbía los desechos de años de vida a bordo. Ratas y gatos muertos, los restos acumulados de desperdicios de verduras, excrementos, orina, lona podrida y vómitos descompuestos, todo se acumulaba en la cubierta inferior. Para intentar contrarrestar el tema de los malos olores, se organizaban limpiezas periódicas, al menos una vez por mes. Al finalizar, se intentaba perfumar el barco frotando las cubiertas con romero o incluso quemando breva».

### **¿Cómo era la iluminación a bordo?**

Otra cuestión no menos importante a la que tenían que hacer frente era el tema de la iluminación. De día el problema estaba solucionado con las lumbres, aberturas practicadas en cubierta para dar luz y ventilación al interior

del barco. La situación se complicaba por la noche, especialmente en los locales cerrados; en esta época tan solo se disponían de luminarias, que de no ser bien controladas, podrían producir incendios de consecuencias incalculables. A este respecto las ordenanzas de la época eran muy rigurosas, y concretamente se decía de forma textual: «No consientan que haya lampiones sino en la bitácora y posta de bandera y estos cuando fuese muy forzoso; que no haya velas encendidas en las cámaras ni debajo de cubierta si no fuese en linternas o faroles, que no entre lumbre en la despensa ni



Cocina sobre cubierta.

en el pañol de pólvora si no fuese en linternas, para que se excusen las desgracias de incendios a los que están sujetos los navíos». Aunque inicialmente pudiera parecer un poco exagerado, realmente no lo era para la seguridad, ya que fueron muchos los barcos perdidos por culpa de incendios provocados por las luces o los fogones de cocina. Por esta razón el mismo artículo decía «Que los fogones se apaguen al ponerse el sol». A este respecto encontramos una curiosa anécdota recogida por Juan Escalante de Mendoza: «Ha acaecido llegar a la lumbre una cucaracha y encendiéndosele las alas y yendo huyendo llegase a un poco estopa y por allí venirse a quemar la misma nao».

### ¿Cómo era la alimentación?

La alimentación era una parte fundamental de la supervivencia a bordo y lógicamente también fuente de mucha preocupación, tanto por su obtención como el justo reparto y su difícil conservación. Todos los barcos llevaban un encargado de repartir el alimento diario, el conocido y famoso despensero; sus funciones estaban claramente definidas de la siguiente forma (4): «Un hombre de mucha confianza, sufrido, callado y cortés y, como ha de lidiar con tanta

---

(4) *La alimentación en los barcos en la historia. Historia de la Cocina.* <https://www.historiacocina.com/paises/articulos/barcos.htm>.



El pescado capturaba los gusanos.

gente, es necesario que lo fuera para evitar pesadumbres». Su trabajo consistía en «repartir primero los bastimentos que están cercanos a corromperse para que se gasten los primeros, proveer que nadie se quede sin ración, pesar y medir bien lo que diere sin que le quite al soldado o al marino nada de lo que le toca». Existía otro importante cargo relacionado con la alimentación como era el alguacil de agua. A este le correspondía la gran responsabilidad de suministrar el preciado líquido; el reparto lo hacía «echando el agua de una tina a boca de escotilla, donde todos reciban y la vean medir». Cuando se llegaba a una costa el alguacil de agua era el responsable de bajar a

tierra para buscarla, con el apoyo de los hombres que fueran necesarios para tan importante misión. Los alimentos frescos se agotaban rápidamente y para los viajes largos era necesario embarcar animales vivos. Sobre la cubierta a bordo se agolpaban jaulas de aves de corral (patos, gansos, pavos, gallinas), muchas de las cuales morían del llamado «mal de mar». El pan era otro de los alimentos más demandado, un tipo de pan sin levadura que se cocía por segunda vez para conseguir que durase más. Una vez elaborado el bizcocho (5) adoptaba la forma de láminas para su fácil almacenamiento, y por eso se le denominaba galleta o bizcocho. La dotación compartía sus galletas con ratas, gusanos y gorgojos. Así, bromeando los marineros llamaban «boteros» a los gusanos en el sentido de que la galleta era «el bote» y las larvas sus tripulantes. Para evitar en parte que los gusanos llegasen a las galletas (estibadas en barriles y

---

(5) El antiguo bizcocho procede del latín y es una palabra compuesta de *bis-* y *coctus*, es decir, dos veces cocido; en la mar también se conocía con el nombre de galleta. Se elaboraba con harina más o menos blanca, bien amasada con agua y un poco de levadura. Una vez cocida se retiraba del fuego y se enfriaba poco a poco, moviéndola hasta que quedaba totalmente seca, sin migas, dura y frágil. No era raro comerlos a bordo con casi dos años de antigüedad; eso sí, era necesario antes de ingerirlas ponerlas en agua o vino unos minutos.



sacos), ponían un pescado muerto sobre un recipiente encima de aquéllos, y cuando el pescado estaba ya invadido de insectos, se tiraba al mar y se sustituía por otro.

El agua representaba el elemento más complicado para todas las marinas. De forma general, se podría decir que cada hombre consumía por término medio tres litros de agua al día (uno para la bebida, uno para la sopa y uno para la preparación de las comidas). Mención especial merece la denominada ración de queso, que tan solo se suministraba con temporal y mala mar, debido a que los fogones tenían que permanecer apagados por el riesgo de incendios y la supervivencia del cocinero.



Barricas de agua.

Curiosamente, en esta época tanto la cocina como el horno de panificar estaban instalados a popa del palo trinquete, en la cubierta del combés, por lo que guisar en los buques era una fuente de problemas. Este riesgo venía de la necesidad de mantener el fuego encendido y la gran cantidad de leña que era necesario almacenar en cubierta, cerca de la cocina. Debido a la religiosidad manifiesta de la gente mar, se respetaba en la medida de lo posible la Cuaresma, y para ello se elaboraba un menú especial, consistente en ración de bacalao el viernes y sábado de cada semana que duraba la Cuaresma. También es importante mencionar que existía una dieta especial para enfermos, consistente en bizcocho blanco, gallina y carnero.

La alimentación formaba parte de la remuneración de las tripulaciones, las calorías que se ingerían en la mar eran superior a la de un obrero que trabajara en tierra, es decir, por encima de las 5.000 calorías por hombre y día; el problema radicaba en que las raciones suministradas eran monótonas y con falta de vitaminas que, era lo más peligroso.

### ¿Cómo eran las condiciones sanitarias a bordo?

Hay que reconocer que en los barcos de aquella época el hacinamiento y el inadecuado vestuario contribuían al desarrollo de enfermedades; la vida a

bordo resultaba agobiante, no pudiendo emplear agua dulce para su aseo personal, debido a que estaba reservada para la alimentación. Además, se veían obligados a compartir sus espacios vitales con los anteriormente mencionados roedores e insectos, que se movían por todas partes. Lógicamente, todo este ambiente producía efectos desoladores en la salud de las dotaciones. En este ambiente casi irrespirable, en una atmósfera viciada, complementada con los nauseabundos olores procedentes de la sentina, unido a la ingestión de alimentos en malas condiciones o no frescos, era frecuente la aparición de enfermedades como avitaminosis, el tifus, disenterías y escorbuto, que terminaban por diezmar las dotaciones de estos barcos.

También es necesario reconocer que la dotación rehusaba bañarse y lavar su ropa con agua de mar, por lo tanto, aguardaban varias jornadas en espera de la lluvia, la cual era recolectada en recipientes colocados sobre cubierta. La precariedad de la limpieza corporal conllevó el establecimiento obligatorio de peinarse todas las mañanas con el objetivo de eliminar múltiples parásitos que invadían sus cabellos; además afeitarse, lavarse los pies «a menudo» y cambiar de camisa dos veces a la semana (el domingo y jueves), aspectos que no se cumplían con rigurosidad. Estas condiciones desastrosas de higiene favorecían la propagación y la transmisión de enfermedades.

Podemos decir que el escorbuto era la enfermedad más común en aquella época. Desgraciadamente, se presentaba en tan solo seis semanas de no ingerir frutas y vegetales frescos. Por esta razón, uno de los objetivos principales en la despensa era embarcar el mayor número de limones posibles, a modo de prevención.

### **¿Cómo se divertían en los momentos de ocio?**

La dotación no disponía de mucho tiempo libre, no obstante había excepciones en algunas ocasiones, especialmente cuando eran atrapados en una monótona calma sin viento, algo que solía frecuente al cruzar el Atlántico. Para superar estos momentos tanto la tripulación como el pasaje solían hacer diferentes cosas para su diversión y entretenimiento; además no dejaba de ser una buena forma de olvidar, aunque fuese por un corto periodo de tiempo, el miedo y la angustia con que convivían, y de paso, alejarse de la terrible sensación de desamparo que les producía la inmensidad del océano desconocido. Algunos marineros llevaban diferentes instrumentos musicales como flautas, guitarras, trompetas o chirimías, que tocaban en las noches estrelladas. Esta situación podía llegar a ser ciertamente romántica, pues mientras unos cantaban otros escuchaban con melancolía. En relación a las chirimías además de ser utilizadas lúdicamente, era de obligado cumplimiento llevarlas a bordo debido a que su función principal era transmitir órdenes y tocar himnos en combate. Una paradoja que se producía en este tiempo radicaba en que posi-



blemente uno de los esparcimientos más usados eran los juegos de azar, aunque curiosamente estaban oficialmente prohibidos. Parece lógico que en un lugar con tan pocas posibilidades de ocio se fuera flexible; es más resulta curioso que siempre que se formaba una buena partida de dados o de cartas, incluso los mandos participaban en ella. Eso sí se imponía una condición, y es que dichas partidas tenían que jugarse en la cubierta principal. Es de destacar que todos aquellos que han escrito sobre este tema coinciden en que el mayor y preferido entretenimiento era hablar, cotillear y contar historias ya fueran ciertas o inventadas. En barcos de cierto porte como los galeones eran frecuentes las peleas de gallos, que hoy en día serían inadmisibles pero que en aquella época resultaban muy divertidas para la dotación y pasaje. Otros realizaban actividades más productivas como la práctica de la pesca, para ello iban provistos de aparejos e instrumental de pesca y de este modo además de divertirse podrían prepararse una magnífica cena o comida a base de pescado fresco, lo cual en esas travesías significaba un auténtico lujo. Existían casos, todo sea dicho lo menos, que dedicaban su tiempo libre a la lectura de dos modos posibles en solitario o en voz alta y de este modo el corrillo de marineros que eran analfabetos podían deleitarse escuchando. Lógicamente los representantes de la Iglesia, generalmente frailes llevaban libros sacros con los que deleitarse durante el trayecto. Por el contrario, estaba prohibido silbar, para no confundir a la tripulación con la transmisión de las órdenes que dictaba el silbato del contramaestre (el famoso «chifle» de tiempos más recientes). Lo que nadie ponía en duda es que la mayor alegría se producía con la llegada a puerto en los puntos intermedios de su travesía, como eran las islas Canarias y en el retorno las Azores. En estos puertos podían asearse, lavar las ropas con agua dulce, comer alimentos frescos especialmente verduras y frutas y beber.

### **¿Navegaron mujeres en esta época?**

Podríamos decir que la historia no ha sabido reconocer la importante misión de la mujer en este ciclo histórico y más concretamente su actividad en los largos e interminables períodos de navegación. De forma general tan solo viajaban las esposas o hijas de familiares muy cercanos a hombres, relativamente importantes y poderosos. En el tema de la colonización y conquista de América se cuenta muy poco sobre la presencia y participación activa de la mujer en la conformación del Nuevo Mundo, un tema poco estudiado y mucho más desconocido. Lógicamente para ello tuvieron que navegar en las durísimas condiciones anteriormente descritas. Es importante reconocer que treinta mujeres acompañaron a Colón en su tercer viaje, más de 300 llegaron a Santo Domingo en el primer cuarto del siglo XVI y la población femenina constituyó casi una tercera parte de los pasajeros embarcados con destino a América.

Ancla tipo patente donada por la Armada española en homenaje al navegante y cartógrafo Juan de la Cosa como muestra de amistad con la Armada de la República de Colombia. Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, marzo de 2019. (Foto: Juan Antonio Lago Novás, presidente de la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa).



**ANCLA TIPO PATENTE**

Donada por la Armada Española en homenaje al navegante y cartógrafo Juan de la Cosa por su primer viaje a Cartagena y como muestra de amistad con la Armada Nacional de la República de Colombia.

Cartagena de Indias D.T y C. Marzo de 2019