

FÉLIX LUNA

*Fracturas
y continuidades*
EN LA HISTORIA ARGENTINA

stockcero

982 Luna, Félix
LUN Fracturas y continuidades en la
historia argentina.- 1ª.ed.-
Buenos Aires : Stock Cero, 2002.
372 p. ; 26x18 cm.

ISBN 987-20506-2-7

I. Título - I. Historia Argentina

Fecha de catalogación: 18-11-02

Diseño de tapa e interior:
Schavelzon | Ludueña. Estudio de diseño

© Félix Luna, 1992

1º edición: 2002
Félix Luna – Stockcero
ISBN N° 987-20506-2-7
Libro de Edición Argentina.

Hecho el depósito que prevé la ley 11.723.
Printed in the United States of America.

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta,
puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna
ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de
grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

stockcero.com
Viamonte 1592 C1055ABD
Buenos Aires Argentina
54 11 4372 9322
stockcero@stockcero.com

Amigo lector:

Estoy seleccionando algunos de los trabajos que publiqué en revistas y diarios a lo largo de la década de 1980 y en los dos primeros años de la década que corre. Y esto me pone nostálgico. Asocio ciertos temas con determinadas circunstancias de mi vida y también advierto que algunas páginas podrían haber recibido un mejor tratamiento, así como otras me salieron redondas. Pero son míos, los reconozco como tales, no abjuro de ninguno porque todos forman parte de la evolución de mi pensamiento. Estos trabajos son jalones de una larga peregrinación intelectual en el campo de la historia que tuvo tropiezos y traspiés, pero también algunos logros, y que sigo transitando sin fatiga.

Quien como yo suele usar los medios masivos de comunicación para transmitir sus mensajes, debe resignarse a la fugacidad que es propia de su naturaleza. Pero esta resignación tiene sus límites y en mi libro Conflictos y armonías en la historia argentina recogí muchas notas periodísticas de mi autoría aparecidas en la década de 1970. Ahora, este volumen hace lo propio con los de la década siguiente. Debo considerarme afortunado por ser destinatario del ofrecimiento para salvar del olvido estas contribuciones al conocimiento del pasado y las reflexiones que me inspiraron algunos de sus personajes, situaciones, acontecimientos y procesos. Como es obvio, la posibilidad de otorgarles una sobrevida por medio del libro no garantiza su vigencia indefinida. “Nada envejece más que un libro de historia”, decía Menéndez y Pelayo, y esta evidencia debe ser un recordatorio de humildad. Pero nunca se sabe la capacidad de una línea, un párrafo o una página para suscitar nuevos análisis, indagaciones, ampliaciones y también cuestionamientos fecundos. Esta posibilidad justifica la aparición del volumen que el lector tiene en su mano.

He dividido estos materiales en tres secciones, aunque admito que el agrupamiento es bastante arbitrario. La primera, “Crónicas e imágenes”, está constituida por trabajos de divulgación histórica que exhuman temas olvidados o poco conocidos. La sección “Análisis y reflexiones” contiene piezas que, en general, se caracterizan por originarse en – o resbalar hacia – terrenos innegablemente políticos. Esto tiene su explicación: en la década de 1980 era difícil soslayar una actualidad muy marcada con el signo político y la historia podía servir como un yacimiento de respuestas

a los interrogantes que a cada momento planteaba la realidad cotidiana, pues la recuperación del sistema democrático debía alimentarse con muchos nutrientes, entre ellos las sugerencias del pasado. La última sección, "Mirajes y perspectivas", incluye aproximaciones a temas en cierto modo permanentes que reclamaron, a mi juicio, una reflexión desde la base de la historia.

Todos, desde luego, tienen el sello de la década en que fueron escritos. Y debo recordar que lo que va a leerse fue elaborado en los intersticios de tiempo arrebatados a la creación de dos libros de ensayo (Buenos Aires y el país, 1982, y Fuerzas hegemónicas y partidos políticos, 1984), los tres volúmenes dedicados a Perón y su tiempo, que fueron apareciendo entre 1984 y 1986, y finalmente Soy Roca, que vio la luz en 1989. De modo que los materiales que se exponen en las páginas que siguen fueron producto de una vocación de expresarme a través de medios masivos, que siempre marchó paralelamente a mi vocación de expresarme a través del libro.

Quiénes hayan tenido la paciencia de leer Conflictos y armonías... y ahora reiteren esa virtud con Fracturas y continuidades... notarán algunos cambios. En el estilo, sin duda, pero también en cierta actitud frente a temas que inevitablemente se repiten. No me avergüenzo de estas variaciones: me limito a recordar que el paso del tiempo con sus naturales mudanzas, el conocimiento más profundizado de los hechos históricos, las experiencias individuales y colectivas de estos años, no han pasado en vano. Dejan su huella y sería un estólido si no las asumiera ni sacara fruto de ellas. Espero que esos cambios me hayan enriquecido y, por lo tanto, también enriquezcan a mis lectores.

Ahora tengo que explicar este título. La obra que recopilaba mis trabajos de la década de 1970 tomó en préstamo el nombre de un libro de Sarmiento: al mencionar los conflictos y armonías de nuestra historia yo aludía a la recurrencia de choques y acuerdos que aparecen a lo largo de nuestra evolución. Ahora he pensado que puedo amparar los materiales que el lector se dispone a recorrer con dos palabras que se relacionan con el oficio del historiador. Pues las fracturas que han ocurrido en el pasado y seguramente ocurrirán en el futuro marcan una constante de nuestra vida como nación, pero debajo de ellas están también las continuidades que forman su tejido conjuntivo, las que dan vertebración, contextura y proyección a la comunidad y son menos visibles pero tienen solidez y permanencia. Si los conflictos y las armonías son el yin y el yang de nuestros procesos fundacionales y organizativos, las fracturas y las continuidades

configuran su equilibrio secreto, son como la clave de una arquitectura delicada y compleja que en definitiva sostiene esta “historia solidificada” – la expresión es de Otto Baur – que es nuestro país. Y el historiador debe desplegar toda su maña para marcar las continuidades, más difíciles de apreciar que las fracturas, casi siempre espectaculares y fácilmente descriptibles. Sin embargo, es el propio lector quien debe descifrar, detrás de lo que contamos, las continuidades y fracturas del pasado, tal como acaso lo hizo en su momento con los conflictos y las armonías. Porque la narrativa histórica es un juego de toma y daca, de ida y vuelta, no admite pasividad en sus destinatarios. Si fuera así, el mensaje perdería todo encanto, se esterilizaría como una botella arrojada al mar que nadie recoge...

Termino de acomodar los materiales que pronto adquirirán su nueva apariencia de libro. Ya no hay nostalgia en mi espíritu. No puede haberla cuando estoy próximo a gozar (como otras veces, pero siempre de distinta manera) la maravillosa experiencia del nacimiento de una obra que es fruto de mis ganas de comunicarme con la gente, ayudándola a entender, mediante el conocimiento del pasado, dónde está parada y qué raíces y fundamentos la afirman en su realidad.

Es una hermosa tarea la del historiador. Influye en su comunidad contribuyendo a modelar la concepción de sus grandes procesos y sus personajes protagónicos. Suscita líneas de pensamiento sobre la actualidad a través del rescate y análisis del sustrato de hechos que constituye su basamento. Ayuda a mejorar los mecanismos de la democracia pues, aunque la historia no sea la maestra de vida que imaginaba Cicerón, es un excelente apoyo para participar mejor, optar mejor, elegir mejor.

Yo bendigo el destino que me permitió volcarme a esta tarea, que convierte a cada uno de los que me leen, me escuchan, me ven haciendo lo que hago, en compañeros de viaje por los caminos de un pasado que para mí nunca será un depósito de cosas viejas, sino un territorio vivo, rico, desafiante, lleno de estímulos e inspiraciones para nuestro propio tiempo.

F. L.

Debido al tono ensayístico de este libro, se han omitido las notas y referencias bibliográficas o documentales que completaban algunos de los trabajos cuando se publicaron originalmente.

Crónicas e imágenes

Pasajeros de Indias

Una de las dificultades más grandes para comprender procesos históricos es la que se refiere a las formas de vida y hábitos de la gente. Han cambiado tanto a través de los siglos, que intentar revivirlos es una ardua tarea. Se puede comprender, por ejemplo, un rubro político o militar, porque en último análisis la naturaleza humana no ha variado mucho a través de los siglos y la codicia de poder, la ambición de gloria o la malquerencia entre pueblos es, *mutatis mutandis*, siempre igual. Pero la comprensión se hace más trabajosa cuando se trata de reconstruir formas de vida, costumbres o maneras humanas. Piénsese, por ejemplo, en viajes. ¿Hay algo de común entre la forma como viajaba la gente hace cien años y el modo como lo hace ahora? No se trata solamente de medir la vertiginosa diferencia de tiempo que existe entre un viaje transcontinental en avión y uno que se hacía a vela; la diferencia entre ese viaje de antes y el de ahora radica en todos los aspectos.

Este tema se plantea, concretamente, cuando se trata de los viajes que se hacían entre España y América en el siglo XV. Vamos a ver, sucintamente, cómo eran, de la mano de un pequeño y fascinante libro: *Pasajeros de Indias*, de José Luis Martínez (Alianza Editorial, Madrid, 1983), que resume y explica lo que en muchos importantes y difíciles tratados se expone. De modo que lo nuestro será la síntesis de una síntesis y ello disculpará cualquier error u omisión que aparezca en este resumen.

En el siglo XV, ¿quiénes viajaban a Indias? El libro de Martínez hace abstracción de las tripulaciones de las naos, galeones o carabelas, para limitarse a hablar de los pasajeros, los que “pasaban” al otro lado del Atlántico. Eran aventureros, soldados, funcionarios reales o eclesiásticos; mujeres, y a veces mercaderes. Turistas, en el sentido moderno de la palabra, no había; el viaje era demasiado azaroso para que alguien lo hiciera por placer. De modo que al decir “pasajeros” estamos hablando de las personas que viajaban a América llevadas por obligaciones de su oficio o por el anhelo de encontrar riqueza y gloria en el mundo nuevo.

Por supuesto que dentro de este tema hay un elemento protagó-

nico: la nave. Sobre esto existen precisiones asombrosas. Las naves que hacían “la carrera de las Indias” en el siglo posterior al Descubrimiento, tenían un porte de 100 a 200 toneladas como máximo. Eran del tipo de la “Santa María” de Colón, que tenía 100 toneladas (unos 24 metros de largo y 8 metros de ancho) y técnicamente era un galeón, no una carabela; carabelas eran la “Pinta” y la “Niña”, con 52 y 60 toneladas respectivamente. Y ahora, este dato escalofriante: el transatlántico “Queen Elizabeth” tenía 83.000 toneladas... Es decir que la relación entre la descubridora “Santa María” y el moderno buque británico sería la de un ratón con un elefante... Sin embargo, aquel “ratón” descubrió América, y “ratones” similares fueron los que cruzaron el océano infinidad de veces a lo largo del siglo XV, transportando personas, mercaderías, alimentos, libros y, más importante que esto, los valores múltiples de la cultura hispana.

Ya está, pues, la nao ante nuestra observación. Tiene tres mástiles y dos castillos, uno a proa y el otro a popa. Por supuesto, está construida en madera y a los ojos de hoy no es más grande que un buque pesquero común. Supongamos que tiene unas 150 toneladas, pues ya a mediados del siglo XV había aumentado un poco su porte: entonces la manejan unos 60 tripulantes. El que manda es el capitán o maestre – casi siempre, dueño o condómino de la nao – pero en cierto modo no es el más importante, porque el que marca el rumbo es el piloto, del que se decía que “es como el ánima en el cuerpo humano”. De su aptitud dependerá que la nao llegue a buen puerto o termine destrozada en algún arrecife; que aproveche los mejores vientos o sea castigada por las borrascas.

Después viene el contra maestre, que es el encargado de hacer cumplir las órdenes del capitán y del piloto, ocuparse del aparejo de las velas, guardar los estrictos horarios de a bordo y mantener el orden y buena disciplina. Hay, a veces, un alguacil y un escribano, pero en la práctica el que sigue al contra maestre es el dispensero: él tiene la llave del lugar donde están las provisiones, hace encender y apagar el fuego, reparte las raciones y administra el agua potable, además de mantener en hora los cantos de los pajes que anuncian las comidas.

Y después están los carpinteros y otros especialistas.

He aquí la nao donde el pasajero va a trasladarse a América. Pero antes de pisar sus tablas hay que hacer algunas cosas de las que hablaremos, siguiendo siempre la crónica de José Luis Martínez.

No es fácil ir a las Indias

Los que crean que la burocracia es una invención moderna deberían consultar la maraña de normas que reglamentaba el pasaje a Indias en el siglo XV – también en los siguientes. Desde 1518 se expedieron cédulas y órdenes para establecer un estricto control de viajeros. Se necesitaba un permiso de la Casa de Contratación para poder embarcar; no era fácil obtenerlo, aunque a veces una oportuna dádiva facilitaba los trámites... Por empezar, no podían pasar a América los extranjeros, los moros, los judíos ni los gitanos. Tampoco los hijos y nietos de quienes hubieran sido quemados o condenados por herejes. Se prohibía viajar a las mujeres solteras y en cuanto a los religiosos, se les exigía autorización de sus superiores; no se daba permiso de pasar a Indias a aquellos frailes que no tuvieran colegas de orden instalados allí. Pero, al mismo tiempo, se subvencionaba el viaje de religiosas, y es curioso comprobar que las prolijas nóminas de viáticos son generosas para los agustinos, jesuitas y dominicos, en este orden, y muy mezquinas para los franciscanos. El autor que glossamos supone que esta diferencia se debía a que las órdenes privilegiadas solían llevar libros, mientras que los hermanitos de Asís sólo portaban sus pobreza...

De todos modos, no hay que tomar al pie de la letra estas vedas porque las excepciones eran muchas y de una u otra manera los interesados en viajar se arreglaban para hacerlo.

Pero supongamos que nuestro pasajero ya está en Sevilla y ha conseguido su permiso. Ahora tiene que escoger la nao en que va a viajar y contratar su traslado con el capitán o el maestre. Deberá tomar noticias sobre el estado de cada navío, la aptitud de su tripulación y, desde luego, el puerto de destino. Para ello, Sevilla le ofrece un mercado infinito. Es “la puerta de las Indias” y en ella se amontonan marinos, astrónomos, pilotos, aventureros, mercaderes, financieros, funcionarios reales y una variada fauna de personajes. A Sevilla llegan viajeros de toda España para pasar a Indias; a Sevilla arriban los navíos que vienen de Indias individualmente o – desde mediados de siglo – en flotas que navegan en determinada época del año trayendo el tesoro de oro y plata que de allí envían los funcionarios del Rey, después de extraer sus propios sueldos y el dinero necesario para mantener el andamiaje del gobierno colonial.

Sevilla es, pues, un puerto atareadísimo, un *clearing* de noveda-

des y descubrimientos, un archivo creciente de conocimientos geográficos, una escuela de tecnología y una aduana implacable para los que van o vienen. Porque el viajero, además de pagar su viaje, deberá oblar un impuesto – la *avería* – que se destina a mejorar las condiciones de seguridad de los galeones y prevenir los ataques de piratas y corsarios.

Finalmente, en Sevilla el pasajero deberá adquirir los elementos indispensables para su periplo, porque bueno es saber que su contrato con el capitán sólo lo autoriza a ser transportado y recibir agua: todo el resto – las vituallas que va a comer, su cama y demás comodidades – debe ser provisto por el interesado. En este aspecto, hay crónicas y relatos de viajeros que detallan con prolijidad el matalotaje que debe llevarse: en primer lugar, los alimentos.

¿Qué comerá el viajero? Vituallas secas y no susceptibles de corromperse: garbanzos, lentejas, arroz, carne salada. Y aceite para freír y vino para evitar beber agua, que en esas naves se hace intomable en pocos días. Tal vez pescado seco, jamón, tocino, pasas, algunos dulces y quizás higos y otras frutas, mientras duren. A veces se llevan gallinas, y hasta vacunos, para poder comer carne fresca; pero esto no es lo habitual. Por supuesto, todo este aprovisionamiento requiere ollas, sartenes y vasijas de diversa clase. Viajeros con alguna experiencia aconsejaban que lo primero que había de hacerse al subir a bordo era “coimear” al despensero para que reservara al pasajero las horas más cómodas para cocinar, porque todos debían hacerlo en el fogón común, colocado en medio de la cubierta, donde se cocía la comida de la tripulación y de los viajeros. De todos modos, a los pocos días las vituallas hartaban por su repetición o se llenaban de moho o sufrían con las visitas de los roedores que infestaban las naves; además, producían una sed permanente, que la escasa agua administrada – dos litros por persona al día – no contribuía a aliviar. Pero de esto hablaremos más adelante.

El acomodo de la persona

Además de sus provisiones, el pasajero debía llevar un colchoncito – en realidad, dos paños cosidos con un poco de lana adentro – y alguna frazada para abrigarse. Y por supuesto su equipaje, siempre escaso porque los viajeros eran un suplemento, un elemento

marginal en las naos cuya misión no era transportar gente sino mercaderías, armas o provisiones para los establecimientos españoles en el nuevo continente. El viajero debía, pues, arreglarse como podía: nada estaba hecho para su comodidad y del capitán al último grumete, ninguno en la tripulación se preocupaba por su bienestar.

Sabiéndolo así, nuestro pasajero ha subido a la nao. No conoce con precisión el momento en que se va a partir: todo depende del viento y el estado de las aguas. Mientras tanto, no hay más que esperar.

Hasta que finalmente, en algún momento, todo se pone en movimiento; los marineros, con sus rojos pompones en la cabeza, trepan a las jarcias, izan las velas, gritan y repiten órdenes. ¡La nao echa a andar! Primero por el Guadalquivir, mientras se va borrando la Torre de Oro, la Giralda, los puntos familiares. Luego aparece el mar y la nao empieza a moverse. Y con el movimiento, claro, los mareos, las arcadas, los vómitos... Empieza ese infierno que será el viaje a Indias. El pasajero se ha preparado de alma y cuerpo: ha oído varias misas, se ha confesado y ha comulgado, ha hecho su testamento y arreglado sus asuntos temporales. También se ha alistado físicamente, descargándose con fuertes purgas, pues es una verdad indiscutible de la época que se soportan mejor las orjalías marítimas estando liviano de cuerpo...

Van desvaneciéndose las costas españolas y adelante se ve la inmensidad del horizonte, ¡Allá están las Indias! Y allí va el fraile misionero con su vocación evangélica, el aventurero que sueña con la gloria, el funcionario a ejercer su nuevo poder, el menestral con el tesoro de su sabiduría artesanal, el comerciante y su ansiedad de vender en diez lo que ha comprado en uno... ¡Allá las Indias! A las Antillas o a Tierra Firme, al mágico México o al argentífero Perú... ¿Qué importan las incomodidades, los sacrificios, los peligros? El Nuevo Mundo espera a todos con sus espejismos maravillosos...

Pero, ¿quiénes van a las Indias? Las admirables investigaciones de Peter Boyd-Bowman permiten precisar el pasaje de unos 56.000 españoles de España a Indias desde 1493 a 1600, registrados en buena y debida forma; el mismo investigador supone que este número representa algo menos del 20% del número total de los que emigraron en el siglo XVI. De modo que, aproximadamente, habrán sido unos 200.000 los españoles que pasaron de la península a las Indias, entre el Descubrimiento y el año 1600. Los flujos varían según las

guerras que sostiene España durante esa centuria, y tienen que ver también con las crisis económicas que soporta. Las mujeres, que forman una pequeña proporción a principios de siglo, llegan a casi el 25% de los pasajeros en las últimas décadas. Y en esta corriente, que puede enflaquecer o aumentar según los años, hay, durante estos primeros años de la conquista, una constante: casi la mitad de los viajeros son andaluces. Los siguen los extremeños y luego, a mucha distancia, los oriundos de Castilla la Vieja. Casi no hay vascos ni gallegos, y de los catalanes ¡ni noticias! En los siglos siguientes esta proporción se revertirá, pero parece indudable que la conquista y primera colonización de América fue efectuada, entonces, por las poblaciones meridionales de la península, fundamentalmente andaluces y extremeños. Quede el dato para la vieja discusión lingüística y filológica que sostienen desde hace casi un siglo los eruditos a quienes preocupan las fuentes del habla americana.

¿Por dónde?

Sea como fuere y sean quienes fueren los viajeros, la nao ya está bogando por el Atlántico. ¿Por dónde? ¿Qué rumbo sigue? La respuesta es tan simple como asombrosa: para dirigirse a Indias – nos referimos fundamentalmente a Santo Domingo, Cuba o México y también a la ruta de Panamá, omitiendo los viajes al Río de la Plata – las naves del siglo XV, y también las de los dos siglos siguientes, siguen el rumbo fijado por Cristóbal Colón. Ni más ni menos. Pues el genio del Descubridor consistió, precisamente, en haber encontrado en su primer viaje la ruta óptima para dirigirse a las Indias, apenas rectificadas para mejor en su segundo viaje; y la ruta óptima para regresar, también en su primer viaje. ¿Casualidad? ¿Suerte? ¿O, como tanto se ha conjeturado, conocimiento previo a la derrota que debía seguir? El caso es que desde 1492 en adelante, los navíos que iban desde España a la zona de América Central no hicieron más que repetir el itinerario de Colón. El cual – dicho sea de paso – logró en su segundo y cuarto viajes, récords de velocidad que raramente fueron superados en tres siglos.

El rumbo era el siguiente: desde Sevilla – o Cádiz o Sanlúcar – se iba en dirección Sudoeste, bordeando la costa de África. A la altura del paralelo 28 se torcía directo hacia el Oeste y, si todo iba bien,

se llegaba a la isla Gomera, en las Canarias. Esta primera etapa podía durar siete u ocho días. En Gomera se reponía el agua, se avituallaba la nave, la gente descansaba un poco y todos se preparaban para el gran salto. Luego se partía de nuevo, ahora recto hacia el Oeste y descendiendo lentamente del paralelo 28 al paralelo 16; aprovechando los vientos alisios, en 25 o 30 días, si ayudaba Dios, se llegaba a alguna de las islas de las Indias occidentales. De aquí se tomaba el rumbo hacia el destino definitivo: Cartagena, La Habana, Veracruz, Santo Domingo, etc.

Dicho así, parece muy sencillo, pero en muchas ocasiones el rumbo se desviaba y la nao aparecía en los lugares más impensados: en la temible costa del Dairén, por ejemplo, o en el Yucatán. Es que los instrumentos con que contaba el piloto eran toscos e imprecisos. Desde luego existía la brújula, que se colocaba en el centro del buque, en la “caja de bitácora”, cuya mágica indicación no siempre era cierta porque las agujas, de hierro dulce, solían perder pronto su virtud magnética. Astrolabios y ballestillas daban cuenta de la posición del navío en relación con las estrellas. Una sonda – cuerda de unas doscientas brazas con una plomada de siete u ocho kilos untada con pez para que, al subir, indicara el tipo de fondo existente – traía los datos de la profundidad. Mapas, escasos y fantasiosos. En realidad, sobre la grosera parafernalia tecnológica de la época estaba el instinto y la experiencia de los marinos, que olían la proximidad de la tierra “así como el asno huele el verde” – dice un cronista – y leían en la monotonía del mar el cambio de colores, el ritmo de las olas y los objetos que podía traer el agua – un madero, un tronco, algunas hojas – para saber por dónde estaban navegando. Sin embargo, no faltan viajeros que se burlan de los aspavientos y solemnidades que hacen los pilotos cuando miden la situación de la nave, en comparación con sus imprecisas conclusiones.

“La mar es para los peces...”

En fin, instalémonos con la imaginación al lado del pasajero que va a Indias. Vivamos con él ese mes y medio o dos meses que durará su viaje, desde que sale de Sevilla hasta que arriba a Santo Domingo, Veracruz o Cartagena.

Por de pronto hay que tomar conciencia de una circunstancia: el

pasajero carece de un lugar fijo para establecerse. El único que dispone de una cámara es el capitán, generalmente en el castillo de proa. Los 20 o 30 pasajeros que puede llevar una nao de 150 toneladas, además de los 60 tripulantes, deben acomodarse donde puedan. Generalmente lo hacen bajo la cubierta, al lado de sus petates. Tienen que convivir juntos, en una incómoda promiscuidad. Cuando el tiempo es apacible están en cubierta, bajo el toldo que se coloca entre el castillo de proa y el palo mayor; allí tienen sombra, al menos. Pero cuando sopla demasiado el viento o hay tormenta, el toldo se recoge y entonces cada uno se arregla como puede. Arriba, es exponerse al viento, el frío y el agua que salta por las bordas y encharca la cubierta; abajo, es el mareo.

El mareo es una amarga constante en todas las crónicas de los pasajeros de Indias. No es para menos. Si los grandes buques modernos se mueven de un modo que producen el “mal de mar”, piénsese lo que serían esas cascaritas de nuez... El mareo enfermaba de entrada a todos, en cuanto se salía a mar abierto. Y con la angustia y el decaimiento, los vómitos que pronto hacían de la nao una fuente de olores hediondos imposibles de eludir. A los que se sumaban los olores de la sentina, donde el agua de mar que entraba por los intersticios de las maderas se iba pudriendo: como en las cubiertas había algunas bombas para achicar este agua, no se sabía si era más inaguantable el olor a podrido que venía de las entrañas de la nave o el que bañaba la cubierta cuando funcionaban las bombas...

El mareo era una gabela normal con el mar más o menos movido; era una agonía cuando había tormenta. Porque entonces, los pasajeros eran recluidos en la bodega para no obstaculizar las maniobras de los tripulantes y allí se asfixiaban, se sentían morir.

Pero supongamos que todo anda bien y el “mal de mar” se supera o casi no existe. ¿Qué hace el pasajero durante una larga y monótona navegación? En cualquier buque moderno hay algún lugar donde los pasajeros pueden sentarse, leer o caminar. Nada semejante existía en las naos del siglo XV, donde todo espacio estaba ocupado por los elementos propios de la navegación: rollos de cuerdas, velas, toneles, petates de los marineros, animales para consumir, además de la sagrada bitácora y el no menos sagrado fogón para cocinar. Fogón que, dicho sea de paso, se apagaba todas las noches y también, por supuesto, cuando amenazaba tormenta, de modo que los días de borrasca no se comía; al menos, no se comía caliente.

El agua era un problema permanente. Todos se quejan de las escasas raciones de agua que provee la nave; un agua que solía cargarse en las Canarias pero a los pocos días estaba cortada, caliente y salobre. El vino no corría mejor suerte, sobre todo cuando el tiempo cálido aceleraba su avinagramiento. Y como los alimentos eran generalmente salados para que se conservaran mejor, su consumo producía una sed permanente, desesperada, que la tasa del líquido tornaba más angustiada.

Por otra parte, los alimentos sufrían los ataques de un enemigo implacable e indestructible: los ratones. No había nao que se salvara de estar habitada por los roedores, y a los pocos días de viaje la mayoría de las provisiones mostraban la huella de sus dientes, cuando no de sus cagarrutas. Se peleaba permanentemente contra los ratones pero la lucha era inútil: siempre terminaban dueños y señores de la nao. Aunque ocurrió algunas veces que los ratones salvaban a los tripulantes y pasajeros, pues alguna nao que se desvió de la ruta y permaneció demasiado tiempo sobre el mar no tuvo más remedio que comerlos...

La otra plaga asociada a la navegación era la constituida por piojos, chinches y pulgas. La España del siglo XV no era muy adicta a la higiene personal y se sabe que hasta en la Corte abundaban estos parásitos. Pero en las naos, la presencia de estos insectos y también de las cucarachas era escandalosamente abundante. Si los ratones mandaban en la bodega y se apropiaban de las provisiones, las pulgas y los piojos tenían su reino en los colchones, frazadas y ropas de los pasajeros y transitaban libremente por barbas y cabellos.

Las luchas contra estas alimañas habrían de llevar, seguramente, una buena proporción del tiempo de los viajeros. Pero de todas maneras el aburrimiento se hacía sentir en seguida. Sin un lugar donde estar, pisoteados por la tripulación en sus maniobras, calcinados de calor en la cubierta, a oscuras y en medio de un olor repugnante bajo ella, ¿dónde estar, qué hacer en los interminables días de navegación?

Tres cosas pueden hacerse en la nao – solían decir los experimentados. Una era hablar, y ese deporte lo practicarían asiduamente los locuaces andaluces y extremeños. No con los tripulantes, pues éstos eran generalmente levantinos y hablaban una extraña jerga que llamaba la atención a los viajeros; muchas de sus expresiones, ha sostenido Amado Alonso, han pasado al lenguaje común de toda Amé-

rica, a tal punto impresionó durante tres siglos el dialecto marinero a los pasajeros.

La otra cosa que podía hacerse era jugar, y todos los relatos de la época abundan en detalles de los juegos de baraja y dados que entretenían a la gente... y solían despojarla de sus monedas. Finalmente, también se podía leer. Incómodamente y de vez en cuando, pero los religiosos con sus libros piadosos y los seglares con alguna novela de caballería, celosamente guardada y trasladada después a Indias, conseguían, mal que mal, transcurrir las interminables horas. Sin duda era la comida el centro de la actividad en los días de navegación. Los pajes de la nao anunciaban la hora de las comidas con letanías o retahílas de pintoresca factura:

“¡Tabla, tabla, señor capitán y maestre y buena campaña! Tabla puesta, vianda presta, agua usada para el señor capitán y maestre y buena compañía. ¡Viva, viva el Rey de Castilla por mar y por tierra! Quien le diera guerra, que le corten la cabeza. Quien no dijere amén, que no le den de beber. ¡Tabla en buena hora, quien no viniere no coma!”

Las cancioncillas o refranes que entonaban los pajes serían un entretenimiento por algunos días. Después se hacían monótonos. Los decían al amanecer, en las horas de comidas, al anochecer y, durante la noche, cada media hora, cuando se daban vuelta los relojes de arena que marcaban el paso del tiempo:

“Bendita la hora en que Dios nació, Santa María que lo parió. San Juan que lo bautizó. La guardia es tomada, la ampolleta muele, buen viaje haremos, si Dios quiere.”

Y entonces, la guardia que estaba a proa contestaba “con un grito o gruñido” – cuenta el oidor Eugenio de Salazar, uno de los relatores más divertidos de estos trances – para mostrar que no estaban dormidos.

Vida monótona en el mejor de los casos. Sobresaltada algunas veces. Incómoda y sucia, siempre. Sin duda, tal como el mismo Salazar decía, “la tierra es para los hombres; el mar, para los peces”.

De otras no menores incomodidades

Hay otras molestias e incomodidades a las que no se refieren los memoriales de la época sino de manera ocasional y distraída; sin du-

da se tomaban como algo natural. Hoy, en cambio, nos parecen insoportables. Evidentemente, esos pasajeros eran gente dura, recia y sin melindres, y ni se les ocurría quejarse de algunos gravámenes.

Por ejemplo el alquitrán de la cubierta, que se derretía con los solazos del trópico y hacía de esas tablas una superficie pegajosa y maloliente. La higiene personal, virtualmente desconocida, ponía en el rostro y en las manos una capa de roña y sal que sólo se desvanecía cuando se llegaba a tierra; uno de los frailes que acompañó a Fray Bartolomé de las Casas en su último viaje a América, a mediados del siglo XV, relata la felicidad de lavarse la cara cuando llegaron a Santo Domingo.

Y también está el tema que José Luis Martínez llama graciosamente “el descomer”. Pues si comer era un complejo y difícil problema, evacuar el cuerpo no lo era menos. Son pocos los que se refieren a este mísero asunto, pero los que lo hacen testimonian elocuentemente lo difícil del trámite. Fray Antonio de Guevara dice que “todo pasajero que quisiere purgar el vientre (...) este forzoso ir a las letrinas de proa o arrimarse a una ballestera; y lo que sin vergüenza no se puede decir ni mucho menos hacer públicamente, le han de ver todos sentado en la necesaria como le vieron comer en la mesa”. En esa época, las naves que surcaban el Mediterráneo contaban con el “jardín”, una tabla agujereada colocada a popa donde se sentaban los necesitados, a la vista de todo el mundo; pero este “adelanto” no se conocía en las naos que hacían la carrera de las Indias, al menos en el siglo XVI, y había que manejarse de la manera que públicamente cuenta Guevara. El oidor Eugenio de Salazar, con su habitual buen humor, relata este tipo de diligencia en otro tono pero testimonian-do lo mismo. Dice Salazar que “es menester colgaros a la mar como castillo de grumete y hacer cedebones (reverencias) al sol y a sus doce sinos, a la luna y los demás planetas...”. Y prosigue usando el dialecto gallego para las descripciones más escabrosas: “y es tal el asiento que muitas vegadas chega a merda a o ollo de o cu y de miedo de caer en la mar se retira y vuelve adentro como cabeza de tortuga, de manera que es menester sacarla arrastrando, a poder de calas y ayudas”. Es de suponer que las mujeres usarían para su alivio bacinillas y se desempeñarían en la bodega, lo que no agregaría mejores olores a los de este hórrido lugar...

Pero no todo eran estas gabelas. Se sabe que a veces se improvisaban pequeñas representaciones teatrales, parodias de corridas de