

JOSÉ RONZÓN*

“Galeón” Una mirada a la navegación del siglo XVII

La novela *Galeón. Las aventuras de un navegante español del siglo XVII en la travesía del Atlántico*, de la pluma de Jesús Sánchez Adalid, publicada por la editorial La esfera de los libros en abril de 2011, ocupó rápidamente un lugar entre los títulos más vendidos en España durante el verano del mismo año.¹ El éxito es atribuido a la originalidad del tema, la agilidad de su lectura y la novedosa composición del texto. La obra resulta renovadora al ser presentada en dos formatos paralelos: la narración literaria de un navegante, quien cuenta sus hazañas durante el viaje al Nuevo Mundo, y el relato histórico de los momentos en que se desarrollan las aventuras de este navegante ficticio. La parte correspondiente a la narración literaria imita un *memorial de servicio* del siglo XVII que simula un pergamino gastado y dañado por el paso tiempo, lo cual le otorga una percepción curiosa, diferente y fresca.

Galeón es un texto de divulgación literaria que se inscribe en la novela histórica contemporánea.² Se trata de una propuesta integral entre el quehacer literario y la reflexión histórica bien lograda, sobre todo si se toma en cuenta que el relato del pasado no es un discurso aislado y diferente, que únicamente acompaña a la creación, sino el complemento necesario y explicativo.

Sánchez Adalid se propone analizar y desarrollar el momento histórico para exponer y responder una pregunta: ¿cuál era la situación de la navegación española durante ese periodo?³ Periodo en que la Corona española había conseguido definir una estructura

Sánchez Adalid,
Jesús. *Galeón. Las aventuras de un navegante español del siglo XVII en la travesía del Atlántico*. Madrid, La esfera de los libros, 2011.

* Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

¹ Jesús Sánchez Adalid, *Galeón. Las aventuras de un navegante español del siglo XVII en la travesía del Atlántico*.

² Una interesante propuesta de cómo se interrelacionan la historia y la literatura en un fin común, que es la comprensión del pasado, es expuesta en el texto de Nicole Giron, “Historia y literatura: dos ventanas hacia un mismo mundo”.

³ Es de señalar que la visión histórica utilizada para la novela fue retomada, principalmente, de un pequeño texto de Gonzalo Zaragoza titulado *Rumbo a las Indias*, el cual resulta de lectura rápida e informativa sobre cómo eran los viajes de España a América española, y viceversa, durante el periodo colonial temprano.

de las formas y maneras para comunicarse con sus posesiones de ultramar. El autor se aproxima a un proceso del pasado, poco conocido y que aún espera se ocupen de él historiadores y demás estudiosos de las ciencias sociales y las humanidades, con el fin de proporcionar mayores elementos que contribuyan para saber qué pasaba en esos largos trayectos de exploración, conquista y comercio de la Corona española.

La novela cuenta en veintidós capítulos, y se aprecia desde el título, las proezas de un navegante español del siglo xvii, en su travesía por el océano Atlántico. Representa, así, la oportunidad de acercarse a las visiones del mundo español durante el periodo intermedio de la prolongada etapa colonial. De igual forma, significa aproximarse al mundo de la navegación y echar una mirada tanto a las formas de organización de los viajes con destino a la América española como a la vida cotidiana en los barcos que surcaban las aguas del Atlántico. Significa, también, comprender cómo aquellos hombres buscaban nuevos horizontes, oportunidades, riquezas y formas de vida totalmente diferentes a las que habían tenido en la península. Esto enmarcado en la encomienda de ir y “haced la América”.

El texto es de lectura ágil, amena, entretenida e ilustrativa. Se vale de un personaje masculino originario de Trujillo, Extremadura, que se traslada al puerto de Sevilla en donde será autorizado por La casa de contratación, para viajar a Portobelo en busca de fortuna. Está narrado en primera persona y en forma de relato dirigido a “Vuestra señoría”⁴ que, se puede inferir, era una alta autoridad española quien le encarga al navegante contarle cómo hizo el viaje.

Por medio de este personaje, el autor permite conocer parte de las nociones que en territorio español prevalecían sobre la América española. ¿Cuáles eran los conocimientos que predominaban entre los habitantes de la península respecto a los territorios de ultramar? Ésa es una de las primeras interrogantes que le surgen al lector cuando inicia la lectura de la novela, y que coincide con el momento en que el relator toma la iniciativa de trasladarse a Sevilla, único puerto autorizado para la partida y llegada de la flota

⁴ Como se mencionó, el autor recurre al formato de los *memoriales de servicio*, que durante los siglos xvi y xvii fueron los instrumentos para proporcionar los informes necesarios al rey, a las cortes, a los consejos, etcétera. Con ello es posible comprender que el relato de la novela *Galeón* pudo haber sido dirigido a alguna de esas autoridades, quizá en especial al rey Felipe III, pues se firma como “El último y más miserable de vuestros criados”.

española que viajaba al continente americano. Los puntos de llegada en el Nuevo Mundo eran Portobelo, Cartagena y Veracruz, con sus debidos contactos en las islas del Caribe (San Juan –más tarde denominada Puerto Rico–, la Española –después llamada República Dominicana– y Cuba) y otros puertos tanto en las islas menores como en plataforma continental.

Con el pretexto de la llegada del navegante aventurero a Sevilla, en la novela se recrea ampliamente la vida cotidiana y el movimiento comercial de la plaza. El puerto andaluz llegó a ostentarse como uno de los lugares más ricos del mundo debido a los ingresos que allí se percibían. El lector encontrará un panorama y referencias al gran comercio ultramarino, el comercio cotidiano, el mercadeo, los servicios portuarios y lo variopinto de los habitantes del lugar, de diferentes procedencias y orígenes. En fin, *Galeón* muestra una Sevilla activa, tal cual debió ser por la afluencia de los capitales y riquezas que llegaban y se custodiaban en sus afamadas torres del oro y de la plata, así como por la actividad desarrollada por la élite político-mercantil que allí residía.

El personaje cuenta cómo fueron sus días en la plaza sevillana, en espera de que las autoridades dieran la salida de flota en la cual viajaría. Detalla las grandes embarcaciones apostadas en el Guadalquivir y la forma como eran cargadas con los pertrechos, las mercancías que se venderían en América (vinos, vinagres, pescados, aceitunas, semillas, quincallería, mercería, etcétera), los animales para el viaje (cerdos, cabras, ovejas y gallinas, entre otros) y los animales de trabajo que se utilizarían en el Nuevo Mundo, como caballos y bueyes. La organización del cargamento se determinaba de la siguiente manera: primero asignaban lugar para cargar lo no perecedero y abrían espacio para pescado salado, carne salada, oleaginosas y cereales, siempre con el cuidado de que estuvieran libres de humedad; luego, y ya próximos a la salida, animales de consumo que se degustarían en la primera fase del viaje; al final incorporaban lo que se consumiría primero por ser perecedero, como semillas delicadas, pescado, carnes frescas, frutas y verduras.⁵

⁵ Un ensayo sugerente respecto de los productos intercambiados entre Europa y América es, de Carla Rahn Phillips, "Mercado, modas y gusto: los cargamentos de ida y vuelta en el comercio atlántico de España", pp. 187-202. La autora analiza el éxito y gusto de productos llevados a Europa, como el chocolate y la vainilla, que cambiaron hábitos de consumo y tradición en el viejo continente. También analiza los productos traídos de Europa a América, como las telas y el vino, que mantenían una gran demanda en la sociedad novohispana. Gonzalo Zaragoza, *op. cit.*, pp. 7 y 8.

En el relato histórico, Sánchez Adalid documenta al lector y explica cómo se estructuraba el sistema de flotas hacia la Nueva España, el cual surgió ante la necesidad de proteger los viajes y el comercio de la carrera de indias. La flota estaba compuesta por barcos de viaje, naves de carga, navíos de la armada y galeones mercantiles. Se contaba con normas para elegir a la gente que viajaría en la flota: tripulación, autoridades políticas, militares y religiosas; cirujanos y sangradores; trabajadores y pasajeros.⁶ También se determinaban las fechas de viaje: una flota salía de la península en primavera y otra, en verano, y ambas regresaban al año siguiente; había dos destinos finales, una de las flotas se quedaba en los puertos de Cartagena de Indias, Portobelo y La Habana; la otra llegaba a Veracruz.⁷ En el retorno, ambas flotas se juntaban en La Habana y de allí se dirigían a la península. El sistema de flotas mantenía un protocolo de orden y columna de viaje: al centro generalmente se encontraban los barcos con mercancías, pasajeros y autoridades; al costado, los de guerra de menor calado y mayor rapidez, cargados con armamento y listos para defender de cualquier ataque, como la piratería.

El viaje se realizaba con fundamento en los conocimientos de la ciencia marítima, que eran debidamente autorizados por la corte española. Para esa época, La casa de contratación de Sevilla contaba con una infraestructura en términos de conocimiento de los mares, mediante el fomento y desarrollo de la cartografía y la astronomía.⁸

En la novela que nos ocupa, la flota, que hace las veces de escenario del relato, se componía de diez barcos de diferente calado y naturaleza. Antes de partir, el narrador cuenta y detalla la vida urbana, social y cultural de Sevilla, así como el transcurrir diario, mientras espera a que se autorice la salida de la flota. Mediante su mirada y descripción se recrea la vida sevillana en el mercado, las casas, los hostales, los comedores, los bares, las

Vale la pena recordar que hay dos momentos significativos para la regulación de la navegación y los viajes al nuevo continente: en 1503 se crea La casa de contratación de Sevilla y en 1524, el Consejo de Indias. Ambas instituciones fueron las encargadas de normar y vigilar el tráfico entre la península y las posiciones americanas. Sobre el primer tema, véase el trabajo de Ramón María Serrera, "La casa de contratación en Sevilla (1503-1717)", pp. 47-64.

⁷ Gonzalo Zaragoza, *op. cit.*, pp. 71 y 72.

⁸ Respecto al conocimiento desarrollado para la navegación de la época, dos investigaciones sugeridas: Luisa Martín-Merás, "Fabricando la imagen del mundo: los trabajos cartográficos de La casa de contratación", pp. 89-102, y Pablo E. Pérez-Mallaina Bueno, "El arte de navegar, ciencia *versus* experiencia en la navegación trasatlántica", pp. 103-119.

tabernas y en las plazas; se reconstruyen largas horas de espera, cuando se mataba el tiempo en paseos a orillas del Guadalquivir, con la mirada puesta en los imponentes barcos detenidos y abastecidos con lo necesario para el viaje; en ocasiones, era la época del año en que privaba un calor sofocante.

Cuando, finalmente, se autorizaba la salida de la flota, se realizaba una serie de liturgias religiosas, militares y festivas. La liturgia religiosa consistía en confesar y hacer comulgar a quienes viajarían, y en celebrar misas y rezos con los que imploraban la protección de la flota. Por lo que hace al ámbito militar, se buscaba cumplir con los protocolos de inspección de las embarcaciones; la normatividad marcaba, por lo menos, dos revisiones exhaustivas a las naves, una en Sevilla y otra en Sanlúcar de Barrameda; con estos escrutinios se intentaba evitar el contrabando y a los viajeros no autorizados; pero éstos se constituían en polizontes y, generalmente, salían de su escondite en el mar abierto e incluso después de la escala en Las Canarias.⁹ En cuanto a los rituales festivos, la partida de las flotas era motivo para conglomerar a una gran cantidad de gente; las autoridades encabezaban la fiesta y todos, entre manifestaciones de emoción y alegría, halagaban la partida de los barcos.

Sánchez Adalid documenta la estructura portuaria entre Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda; el primero era el único puerto habilitado para la salida y entrada de las flotas con destino al Nuevo Mundo, y los otros dos eran resguardo y alternos al de Sevilla. Los tres puertos constituían una especie de sistema de puntos de comunicación entre la península y el mundo trasatlántico; Sevilla y Cádiz con una infraestructura bien establecida y Sanlúcar de Barrameda con una posición geoestratégica, punto final del Guadalquivir antes de hacerse a la mar, rumbo a las islas Canarias.

El camino a las indias iniciaba con navegación lenta, por las aguas del Guadalquivir y hasta alcanzar el océano; luego se tomaba

⁹ La legislación de la época prohibía viajar a mujeres solas, sin permiso del marido o sin justificación para alcanzarlo en las nuevas tierras. También estaba restringido el viaje para varones casados que no contaran con el permiso firmado por la esposa, con una duración mínima de tres años. De igual forma, La casa de contratación establecía que sólo autorizaba el viaje de quienes comprobaran una reputación intachable y probados sentimientos religiosos, esto último se hacía mediante una declaración de fe. La propia legislación establecía penas para quienes se embarcaran incumpliendo estas disposiciones, sin embargo, muchos lo hicieron en calidad de polizontes y lograron llegar a América. Gonzalo Zaragoza, *op. cit.*, pp. 9 y 28.

velocidad en la parte conocida como Mar de las Yeguas, hacia Las Canarias. En la isla La Palma se encontraba el puerto de La Santa Cruz, en donde se abastecían nuevamente de insumos necesarios: comida preparada, pescado fresco, verduras y frutas que allí se cultivaban, agua, vino y aceite. En este punto retomaban el viaje, para iniciar el tramo más largo y peligroso de la travesía, el océano Atlántico.¹⁰

Después del recorrido por puertos y ciudades de La Santa Cruz, en la isla La Palma, y por San Cristóbal de la Laguna, en la isla de Tenerife, cuenta la novela cómo se retoma la travesía por el Mar de las Damas, conocido así por la tranquilidad de sus aguas y lo suave de su navegación. El autor recrea cómo durante los primeros días de viaje la experiencia resultaba interesante para los tripulantes y los pasajeros, que en su mayoría vivían la novedad de recorrer aquellas aguas que aún eran poco conocidas. Habría que decir que en varios viajeros del siglo XVII prevalecían en su imaginario, historias de misterio, mitos y situaciones fantásticas que, se decía, sólo llegarían a verse en la navegación de ese océano. Pero, poco a poco, la novedad comenzaba a desvanecerse con el ritmo cotidiano al interior del barco, marcado por las rutinas de navegación, el mantenimiento y limpieza de las naves y el convivir de la gente embarcada, que ocupaba ese espacio pequeño en donde tenían que realizar todas sus actividades, como dormir, comer, asearse y distraerse. Conforme avanzaban los días se acostumbraban a las normas y medidas de navegación; por ejemplo las comidas tenían un horario, mientras que el menú y raciones estaban dispuestos por el orden y cantidad del almacenamiento disponible. En la cocina sólo se preparaban alimentos al fuego si las condiciones climáticas y del movimiento de la nave lo permitían, pues hacerlo en medio del mar en movimiento podía provocar incendios u otro tipo de accidentes. Las distracciones también eran establecidas, controladas y limitadas; únicamente se permitían tertulias pequeñas, como sesiones de cuentos, cantos o bailes; algunos juegos como los naipes; lecturas autorizadas de pasajes bíblicos y vidas de santos, y ritos religiosos como los rosarios, además de las misas programadas.

Los experimentados navegantes describían y consideraban los viajes en dos categorías: los buenos y los malos. Ello a partir

¹⁰El puerto de La Santa Cruz adquirió tal importancia que estuvo a la par de los de Cádiz y Amberes; se le describía como un territorio de confluencia de comerciantes, exploradores y navegantes de diversos orígenes, que hicieron de la plaza un lugar cosmopolita.

de las condiciones que favorecían la travesía, la cual podía ser de uno, dos o más meses, dependiendo de la fuerza de la corriente o la falta de vientos que impulsaran las embarcaciones hacia la dirección correcta.

Para el siglo xvii, los conocimientos náuticos mostraban adelantos importantes y combinaban avances científicos con técnicas producto de la experiencia, como el nacimiento, el punto más alto o la puesta de sol, que eran puntos de partida para saber la orientación requerida. Otra técnica era la posición de las estrellas y en esa época la cosmografía era de gran ayuda para determinar por dónde dirigirse. De igual manera, La casa de contratación de Sevilla daba a los navegantes portulanos, mapas, cartas náuticas e instrumental necesario para orientar la navegación. Así, por ejemplo cuando se determinaba la salida de la flota se daba cita a los capitanes de barco para entregarles en mano las cartas de navegación con las cuales debían regir el viaje y al regreso, debían entregarlas con las anotaciones que hubieran hecho a lo largo de la travesía. Junto a esos conocimientos y medidas, el navegante del siglo xvii ya contaba con instrumental como la bombilla de tiempo, el cuadrante astronómico, el astrolabio y la brújula, que fueron de gran utilidad para estas encomiendas. Sin embargo, no escapaban de situaciones adversas y en ocasiones, como en días nublados o noches con lluvia, el sol y las estrellas no podían dirigir a esos barcos en las aguas del Atlántico y el instrumental resultaba insuficiente.

La travesía relatada en *Galeón* era buena, con vientos a favor, y la tripulación vio transcurrir el trayecto con fluidez, sobre todo cuando se narran los primeros días de la ruta en el Mar de las Damas. Sin embargo, en las travesías reales esa tranquilidad resultaba preocupante, pues al no soplar el viento con fuerza, uno, no impulsaba las velas y dos, no generaba corrientes que condujeran las embarcaciones. Esos momentos llegaron a conocerse como *la calma chica*, la cual resultaba un problema mayor pues se consumía más cantidad de provisiones, el tiempo pasaba y los alimentos entraban en proceso de descomposición, el agua de consumo escaseaba y el calor hacía insoportable la convivencia en ese pequeño espacio.

Otro escenario probable en los viajes era encontrarse con los terribles y temidos temporales, totalmente impredecibles para la época. Conforme se avanzaba hacia el archipiélago antillano, las aguas perdían su calma y los nubarrones acechaban siempre a la flota que se aproximaba al Nuevo Mundo. Las tormentas variaban de intensidad y permanecer estables o unidos en formación

resultaba cosa difícil, además el temor al naufragio siempre estaba presente.

Un peligro más en el trayecto era la aparición de enfermedades que eventualmente se convertían en epidemias. El vómito negro, la viruela, la influenza, el tifus y el escorbuto tenían presencia y causaban verdaderos conflictos y pérdidas, tanto en la tripulación como en los viajeros. Estas enfermedades estaban asociadas al hacinamiento, la falta de higiene, condiciones insalubres, consumo de víveres en mal estado y el desequilibrio alimenticio. Estas situaciones propiciaban infecciones y baja de defensas en la gente que viajaba en esos barcos; incluso, al escorbuto se le llegó a conocer como la enfermedad de los navegantes. Su presencia se debía a la carencia de vitamina C, que se encontraba principalmente en las frutas, las cuales no resistían la travesía y por lo tanto era muy poca su ingesta. La sintomatología era inflamación y gangrena de pies, piernas y glúteos; encías hinchadas y ensangrentadas; así como pérdida de la dentadura. A bordo de las embarcaciones iban cirujanos y sangradores que se ocupaban de la salud de los tripulantes y de administrar tratamientos para los enfermos; en el caso del escorbuto, por ejemplo, ante la ausencia de medicamentos para combatirlo, generalmente determinaban sangrar al enfermo para limpiarlo de lo putrefacto.¹¹

Un problema adicional en esos largos viajes era el cansancio y hastío que en diversas ocasiones propició conflictos y motines a bordo. La disciplina del barco estaba a cargo del capitán y sus oficiales, quienes seguían las normas establecidas por las autoridades de la Corona. Sin embargo, no siempre lograban controlar a los viajeros, cansados y enfrentados por diversas circunstancias, como la falta de comida, agua, disputa por los espacios vitales e incluso por “el mal de amores”.

En la novela, la llegada a las Antillas fue por la isla de Dominica, justo en el medio del arco insular. A los viajeros de *Galeón* les llamó la atención y fue motivo de admiración la riqueza natural de “las Indias”. Desde los primeros años de la época colonial, las islas del Caribe se convirtieron en paso obligado de la navegación, centro de abastecimiento, lugar de bodegas y almacenes, y plazas mercantiles de productos propios y de los traídos tanto de Europa como del continente americano. Para las flotas, llegar aquí

¹¹ Gonzalo Zaragoza, *op. cit.*, p. 49. Este mismo autor advierte que el escorbuto atacaba generalmente a los pasajeros, no así a la tripulación; la cual, por disposición de la normatividad de navegación vigente, mantenía una dieta diferente en la que se incluía higos, uvas, pasas, ciruelas, botes de mermelada o confituras.

significaba limpiar las naves, abastecerlas de nuevos productos y agua suficiente para continuar el último tramo del viaje. Aun cuando las aguas del Caribe se caracterizaban por lo bravío de sus corrientes, en ocasiones más que las del Atlántico, quizá la posibilidad de reabastecimiento de alimentos y de descanso, entre otras ventajas, hacían que este trayecto se percibiera de otra manera y menos pesado para aproximarse a los destinos finales.

En la novela, el destino era Portobelo, en donde el aventurero extremeño se quedaría para emprender su nueva vida. El arribo de las flotas constituía otro ritual caracterizado por la festividad de la llegada de nuevas personas, productos, noticias de la península, etcétera. En *Galeón* se recrea la vida de Portobelo como puerto receptor de una de las flotas. La narración es generosa en descripciones del espacio portuario, su composición urbana, su organización política y social, y la recreación de un espacio de confluencia cultural. El personaje narrador será quien documente el arribo a tierra americana, con lo cual se concluye la parte literaria.

El sistema para que las flotas regresaran de América también estaba regulado y establecido, ambas flotas debían de juntarse en La Habana y de allí regresar a la península por la ruta del norte, que comprendía Las Bermudas, mar abierto, Las Azores y finalmente Sevilla. El tornaviaje no era menos complejo que la ida, pues significaba llevar las riquezas y contribuciones de las colonias hasta el puerto de Sevilla. Con su regreso se cerraba el circuito del sistema de flotas novohispano.

Para finalizar, habrá que decir que la novela es una invitación a conocer y recrear una parte fundamental dentro de la historia común entre España y América, a través de la vida marítima del siglo xvii. Embarcados en la lectura de *Galeón* se transitan los puentes que se tendieron entre el Viejo Continente y las tierras ultramarinas; su lectura es recomendada por el abordaje de estos temas poco tratados por la historiografía americanista.

Bibliografía

- Giron, Nicole. "Historia y literatura: dos ventanas hacia un mismo mundo". *El historiador frente a la historia, Historia y literatura*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.
- Martín-Merás, Luisa. "Fabricando la imagen del mundo: los trabajos cartográficos de La casa de contratación". *España y América, un océano de negocios. Quinto centenario de La casa de la contratación, 1503-2003*. Sevilla, Real Alcázar y Casa de la Provincia-Sociedad Estatal de Conmemoración, 2003, pp. 89-102.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. "El arte de navegar, ciencia versus experiencia en la navegación trasatlántica". *España y América, un océano de negocios. Quinto centenario de La casa de la contratación, 1503-2003*. Sevilla, Real Alcázar y Casa de la Provincia-Sociedad Estatal de Conmemoración, 2003, pp. 103-119.
- Rahn Philips, Carla. "Mercado, modas y gusto: los cargamentos de ida y vuelta en el comercio atlántico de España". *España y América, un océano de negocios. Quinto centenario de La casa de la contratación, 1503-2003*. Sevilla, Real Alcázar y Casa de la Provincia-Sociedad Estatal de Conmemoración, 2003, pp. 187-202.
- Serrera, Ramón María. "La casa de contratación en Sevilla (1503-1717)". *España y América, un océano de negocios. Quinto centenario de La casa de la contratación, 1503-2003*. Sevilla, Real Alcázar y Casa de la Provincia-Sociedad Estatal de Conmemoración, 2003, pp. 47-64.
- Zaragoza, Gonzalo. *Rumbo a las indias*. 2ª edición. Madrid, Anaya, 1993.