

F1316

H69



1020080969

RAJ9 27-II-85

...el mar, las condiciones de vida a bordo de aquellos pequeños barcos, como la Santa Catalina, son inconcebibles para nosotros; por mucha que sea nuestra imaginación, es imposible que alcancemos a medir todo el horror, el sufrimiento, el miedo, el hastío, la incomodidad de aquellos viajes. Basados en testimonios de quienes los sufrieron: Fray Tomás de la Torre, fraile dominico del convento de San Pedro de Salamanca, compañero de viaje de Carvajal y de la Cueva, escribió en su libro "Relación de lo que se hizo en el descubrimiento y pacificación de las provincias de León y Castilla, y de la conquista de las Indias Orientales" (1580) el siguiente relato:

NOTAS Y COMENTARIOS A LA "RELACIÓN" DE LAS PERSONAS NOMBRADAS POR LUIS DE CARVAJAL Y DE LA CUEVA PARA LLEVAR AL DESCUBRIMIENTO, PACIFICACIÓN Y POBLACIÓN DEL NUEVO REINO DE LEÓN. 1580

EUGENIO DEL HOYO

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.

EL DÍA 2 DE JUNIO de 1580 salió de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir, una pequeña nao, llamada la Santa Catalina, fletada por Luis de Carvajal y de la Cueva para traer a tierras de la Nueva España "cien hombres, los sesenta de ellos labradores casados, con sus mujeres e hijos, y los demás, soldados y oficiales (artesanos), para el descubrimiento, pacificación y población de las provincias que han de ser intituladas el Nuevo Reino de León, que es en aquella tierra; sobre que habemos mandado tomar con él asiento y capitulación, sin pedir a ninguno de todos ellos información alguna: que por la presente (Real Cédula del Rey Don Felipe II, fechada en Toledo a 14 de junio de 1579) encargamos al dicho capitán Luis de Carvajal, tenga mucho cuidado de que sean personas limpias, y no de los prohibidos a pasar a aquellas partes, y principalmente, que ningún casado deje a su mujer en estos Reinos...". Cuatro días antes, el domingo 29 de mayo, día de la Santísima Trinidad, por la tarde, se habían embarcado "en el río de Sevilla", en aquellos abigarrados, bulliciosos y populosos muelles, a orillas del Guadalquivir, única puerta autorizada para salir rumbo a las Indias. La Santa Catalina navegó río abajo, hasta la peligrosa barra de Sanlúcar, donde la pequeña nao echó anclas en espera de Carvajal que se había quedado en Sevilla ultimando los arreglos.

Así se iniciaba aquel largo, peligroso y penosísimo viaje, a través del Atlántico, de un nutrido grupo de sefarditas, de la "Raya de Portugal", que salían en busca de "la tierra prometida", bajo el amparo del flamante go-

Capilla Alfonsina
251
Biblioteca Universitaria
55805

FONDO UNIVERSITARIO

bernador de un soñado Nuevo Reino de León. ¡Cuántas penalidades! ¡Cuánto sufrimiento! ¡Cuán infinita incomodidad! ¡Cuántos peligros y temores les esperaban en el mar! Las condiciones de vida a bordo de aquellos pequeños barcos, como la Santa Catalina, son inconcebibles para nosotros; por mucha que sea nuestra imaginación, es imposible que alcancemos a medir todo el horror, el sufrimiento, el miedo, el hastío, la incomodidad de aquellos viajes. Busquemos testimonios de quienes los sufrieron: Fray Tomás de la Torre, fraile dominico del convento de San Esteban de Salamanca, compañero de fray Bartolomé de las Casas en su viaje a Chiapas en 1544, cuenta con detalle y agudeza y arte de ingenio los pormenores de aquella espantosa travesía: antes de embarcar en Sevilla dice: "...y así nos aparejamos para embarcarnos como para morir..."; y enumera peligros, sufrimientos e incomodidades: "Primeramente el navío es una cárcel muy estrecha y muy fuerte, de donde nadie puede huir, aunque no lleve grillos y cadenas, y tan cruel, que no hace diferencia entre los presos, igualmente los trata y estrecha a todos. Es grande la estrechura y ahogamiento y calor; la cama es el suelo comúnmente, algunos llevan algunos colchoncillos; nosotros (los frailes) los llevábamos muy pobres, pequeños y duros, llenos de lana de perro, y unas mantas de lana de cabra, en extremo pobres. Hay más en el navío mucho vómito y mala disposición, que (las gentes) van como fuera de sí y muy desabridos, unos más tiempo que otros, y algunos siempre. Hay pocas ganas de comer y arróstranse mal las cosas dulces; la sed que se padece es increíble, acreciéntala ser la comida bizcocho y cosas saladas. La bebida es medio azumbre de agua cada día, vino lo bebe quien lo lleva. Hay infinitos piojos, que comen a los hombres vivos, y la ropa no se puede lavar porque la corta (a la lejía) el agua de la mar. Hay mal olor, especialmente debajo de cubierta; intolerable en todo el navío cuando anda la bomba, y anda más o menos veces, según el navío va bueno o malo. En el que menos anda es cuatro o cinco veces al día, aquella (la bomba) es para echar fuera el agua que entra en el navío, es muy hedionda. Éstos y otros trabajos son muy comunes en el navío... Todo se ha de hacer sentados o echados, o algún poco en pie; sobre todo es traer siempre la muerte a los ojos y no distar de ella más que el grueso de una tabla pegada a otra con pez... En breve nos dio la mar a entender que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados como muertos... no se puede imaginar hospital más sucio y de más gemidos que aquél: unos iban debajo de cubierta cojiéndose vivos, otros asándose al sol sobre cubierta, echados por los suelos, pisados y hollados y sucios, que no hay palabras con que explicar...". Después de haber pasado unos días en la isla de la Gomera, escribe: "...y traía-

mos cogido tanto miedo a aquel navío, que pensábamos ser homicidas de nosotros mismos si allí nos metíamos".

Otro viajero, Eugenio de Salazar, que venía como oidor a Santo Domingo, en 1573, nos entrega un vivo y donoso relato de la vida a bordo de aquellas pequeñas y peligrosas naves: él y su familia, como pasajeros distinguidos, fueron alojados en un minúsculo cubil: muchos de aquellos camarotes carecían de luz y ventilación y sólo se entraba a ellos descolgándose a través de reducidas escotillas abiertas en la tolda; pero la mayoría de los pasajeros vivían sobre la cubierta o sobre las toldillas, cuando no asfixiándose y cociéndose en la bodega. Cubierta, tolda y toldilla, estaban llenas de cables, jarcias, calabrotos y cordeles, haciendo que la gente se sintiese "como pollos y capones que se llevan al mercado en jaulas de mimbre". Cuenta el oidor Salazar cómo él y su familia permanecieron desamparados en aquel estrecho y maloliente camarote, presas del mareo, sin fuerzas para tomar alimento, atormentados por la sed, tan débiles que no podían ni siquiera desvertirse ni auxiliarse los unos a los otros, rodeados de toda clase de inmundicias y de bichos que no alcanzaban a exterminar o espantar. Aquel mareo, con altibajos, siguió haciendo presa de ellos durante los cuarenta días que duró el viaje. El licenciado Salazar nos habla de la desesperante lentitud con que se deslizaban los días llenos de hastío y de fastidio; del desgano en el comer y de cómo, para beber su insuficiente ración de agua corrompida y nauseabunda, tenían que cerrar los ojos y prescindir del gusto y del olfato. Nos habla de la indigna, procaz y espantosa promiscuidad, en la que hombres y mujeres, de todas las edades y condiciones, vivían; rodeados de una suciedad indescriptible, sin tener ni siquiera un momento de soledad para satisfacer sus más íntimas necesidades. Nos habla del pesado silencio de las noches de mar en calma, sólo turbado por ronquidos o monótonas oraciones murmuradas, o por el chirriar del maderamen. Del insomnio, que los diminutos y numerosísimos tripulantes del navío, hacía más horroroso e insoportable: ratas, chinches, piojos, pulgas, cucarachas, hacían de las noches algo más que un purgatorio: "¡Ay... que me pica! ¡ay... que me araña! con sus patitas la cucaracha", solían cantar los grumetes y marineros. De día no se podía caminar sobre la cubierta comúnmente impregnada de resina o bañada por la fétida agua de las bombas, sin gran peligro de caer, amén de los estorbos de la jarcia y la cordelería. Se entiende el viejo adagio: "La tierra para el hombre y la mar para los peces".

La primera luz del amanecer, muchas veces esperada con ansia, después de una espantosa noche de insomnio, era acogida con una salmodia y varias oraciones cantadas a gritos por el grumete; oraciones y salmodia que se

repetían a lo largo del día, como un estribillo que acompañaba los trabajos rutinarios de la tripulación. El día transcurría largo, pesado, interminable y monótono para los infelices pasajeros adormilados o atacados del mareo, hacinados en grupos promiscuos, tratando de distraerse en interminables conversaciones, preñadas de nostalgia, de morriña, de saudade, de añoranzas, en las que las sencillas anécdotas familiares se repetían tanto y tanto, que llegaban a ser tediosas y se diluían en un pesado silencio; o con los no menos interminables y tediosos juegos de naipes o de dados. Las comidas fiambres o mal guisadas en los hornillos de cubierta, la ración de agua, y otra vez la noche con sus horribles horas de incómodo sueño en la caldeada bodega o a la luz de las estrellas, sobre el duro suelo de la cubierta o las toldillas.

Y aquella habitual incomodidad de la nave, llegaba a su apogeo en las terribles jornadas de temporal o de mar gruesa; en que se pasaban los días presa del mareo y del miedo de que el barco se desencuadernase o se hundiese tragado por el mar; sin poder, tan siquiera, ponerse de pie o caminar; sin poder tomar una comida caliente, ni dormir un minuto en un barco barrido por las olas, en el que no debía de quedar ni un sólo rincón seco.

En los días de mar tranquila o en la temida "calma chicha" que alargaba el viaje, tal vez había ánimos para cantar acompañándose de la vihuela, de la guitarra o el salterio, los viejos romances o las canciones de amigo. Tal vez algunos nadasen en torno al navío o se divirtiesen pescando. Tal vez, limpiando y despejando la cubierta, se bailaran fandangos o fados, jotas o muñeiras; se pelearían los gallos de la despensa o se harían ingenuas parodias de toreo, pero, muy pocas y eventuales han de haber sido aquellas diversiones en las travesías trasatlánticas.

El viaje de la nao Santa Catalina, en la que vinieron las gentes de Carvajal, no pudo haber sido una excepción: al contrario, por venir abarrotada de pasajeros, tal vez doscientos o más, entre marineros, hombres, mujeres y niños, siendo una nao tan pequeña, la promiscuidad y las incomodidades han de haber llegado a límites intolerables; no es extraño que todos desembarcasen enfermos en la costa de Pánuco.

Pero dejemos esto y pasemos a hacer el análisis y la crítica de la "relación".

La Dirección General de Investigaciones Humanísticas de la Universidad Autónoma de Nuevo León, inició la publicación de sus ACTAS, en su serie: Documentos, con la "Relación de las personas nombradas por Luis de Carvajal y de la Cueva para llevar al descubrimiento, pacificación y población del Nuevo Reino de León (1580)", cuidadosamente paleografiada por el

ilustre historiador regiomontano Israel Cavazos Garza. El importantísimo documento se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla, con la siguiente signatura: Contratación, número 5538, fols. 473-478, y fue localizado por el Dr. Peter Boyd Bowman, quien obsequió una copia facsimilar a la Sociedad Nuevoleonesa de Historia, Geografía y Estadística, partiendo de la cual se hizo la publicación.

La "Relación" es, sin duda alguna, el documento más importante para la historia del noreste de México en el siglo XVI que se ha descubierto en las últimas décadas (en 1951 se encontró el "Documento del Parral"); y es por eso que creímos pertinente escribir estas "Notas y comentarios".

En nuestra *Historia del Nuevo Reino de León (1577-1723)*. Monterrey, 1972. 2 vols., dedicamos el capítulo IV del primer volumen a estudiar "Las gentes de Carvajal"; y el apartado "e" trata de los pasajeros de la nao Santa Catalina. En dicho apartado, con base en muy variada documentación, principalmente los procesos inquisitoriales de la familia Carvajal y sus allegados, así como los protocolos notariales de la ciudad de Sevilla, intentamos formar la nómina de las personas que se habían embarcado con Carvajal como futuros pobladores del Nuevo Reino de León, y logramos localizar un número muy cercano a la centena. En otras palabras: quisimos, a base de datos dispersos, reconstruir el documento que ahora comentamos.

Creemos que del cotejo de las dos nóminas: la de la "Relación" con la de nuestra *Historia*, pueden resultar cosas muy interesantes.