

RESEÑAS

DE LIBROS

VIAJEROS TRANSATLÁNTICOS

Si tradicionalmente el historiador se ha ocupado de los grandes acontecimientos políticos y sociales de la vida humana, en años recientes se ha dado cuenta de la conveniencia de atender también a lo que podríamos llamar "la pequeña historia": la vida cotidiana del hombre común y corriente de tal o cual época, ese ser aparentemente insignificante que la gran historia, al ocuparse de las figuras consagradas, suele pasar por alto. *Pasajeros de Indias*, de José Luis Martínez, es un excelente ejemplo de lo estimulante que puede resultar este nuevo enfoque. Como indica el subtítulo del libro, su estudio está dedicado a los viajes transatlánticos que hicieron los españoles y portugueses en el siglo XVI; pero, en lugar de volver a contar las grandes hazañas realizadas por figuras como Cortés y Magallanes, el autor hace algo mucho más original y también mucho más difícil: reconstruye las condiciones bajo las cuales todos los viajes transatlánticos de esa época se llevaron a cabo. ¿Cómo llegaron los pasajeros a los puertos de embarcación? ¿Cuánto les costaba el viaje? ¿Qué llevaban consigo? ¿Cómo se adaptaban a la vida marítima? ¿Cuáles eran los peligros con que se enfrentaban? Todo esto y mucho más lo explica Martínez al recrear, con una eficacia realmente admirable, uno de los momentos más decisivos de la historia moderna.

Al hacer esta reconstrucción el autor maneja una bibliografía inmensa, extrayendo de ella lo que mejor sirva a su tema; pero también saca buen provecho de las crónicas de la época. Tres textos le resultan especialmente útiles: el *Libro de los inventores del arte de marear* (1539) del cronista de Carlos V, Antonio de Guevara; la *Historia de la venida de los religiosos de la provincia de Chiapa*, crónica que escribió fray Tomás

de la Torre del viaje a Chiapas que hizo el obispo Las Casas, acompañado por otros dominicos, entre 1544 y 1545; y el texto de una carta escrita en 1573 en la que Eugenio de Salazar relata a un amigo suyo un viaje que hizo de Tenerife a Santo Domingo. Por referirse a viajes hechos, no en naos y a través del Atlántico, sino en galeras y por el Mediterráneo, el testimonio de Guevara podría parecer poco representativo; sin embargo, el autor cree justificado aprovecharse de él "porque, a pesar de que las navegaciones en el mar interior pudieron parecer más civilizadas y menos riesgosas, esto sólo es relativo y las incomodidades que (refiere) son las mismas que los pasajeros transatlánticos sufrían aumentadas" (p. 16). En su libro Martínez no sólo reproduce pasajes clave de estos testimonios sino, anticipando el vivo interés que sus citas habrían de despertar, en un Apéndice documental también presenta los textos en su forma completa.

El libro empieza con un estudio de los viajes previos por tierra para llegar a los puertos de embarcación. Esta fue, seguramente, la parte más cómoda del viaje. Aunque en esa época los caminos transitables para vehículos eran muy escasos, en Europa se podía ir a casi todas partes a pie o en una buena cabalgadura; además, los caminos estaban bien servidos de ventas, donde los viajeros podían comer y descansar. Y, desde luego, en el siglo XVI era otro el concepto que se tenía del tiempo. Al padre Las Casas y su séquito no les importó tardar treinta y tres días en caminar desde Salamanca a Sevilla. Por otra parte, como señala Eugenio de Salazar, el viaje en sí podía resultar muy divertido por la variedad de experiencias que conllevaba:

El caminar por tierra en buena cabalgadura y con buena bolsa es contento; vais un rato por un llano, subís luego un monte, bajáis de allí a un valle, pasáis un fresco río, atravesáis una dehesa llena de diversos ganados, alzáis los ojos, veis volar diversas aves por el aire, encontráis diversas gentes por el camino, a quien preguntáis nuevas de diversas partes. (p. 19)

Ya que el empedrado del camino entre México y Veracruz (el puerto principal en el Nuevo Mundo) no se hizo hasta el

siglo XVII, este viaje —de unos 430 kms— también solía hacerse a pie, a caballo o en mulas; aunque (y es un dato que me deja asombrado) ante la relativa escasez de mulas y caballos, parece que algunos lo hacían a "lomo de indio", es decir, sentados en una silla que cargaba en la espalda un indio. Por lo visto, esta forma de transporte, que se extendió por muchas partes de América Latina, siguió utilizándose hasta muy avanzado el siglo XIX; una de las ilustraciones más impresionantes del libro presenta al explorador francés, Désiré Charnay, cruzando la cordillera así, todavía en 1880.

En los puertos mismos les esperaba a los viajeros un sinfín de problemas burocráticos. Con el propósito de mantener un control político e ideológico muy estricto sobre los nuevos dominios, se prohibía el paso a las Indias de moros, judíos y gitanos: "ningún reconciliado —seguía el decreto—, ni hijo ni nieto del que públicamente hubiera traído sambenito; ni hijo ni nieto de quemado o condenado por la herética pravedad y apostasía por línea masculina ni femenina, puede pasar ni pase a nuestras Indias, ni islas adyacentes, pena de perdimiento de todos sus bienes para nuestra cámara" (p. 32). Las autoridades también controlaban muy cuidadosamente las embarcaciones que iban de Veracruz a Sevilla, aunque se calcula que fueron muchos menos los que regresaban a su patria que los que salían de ella. A los extranjeros, en teoría, se les negaba el derecho de viajar a las colonias españolas; pero, en la práctica, a algunos se les vendían autorizaciones especiales que les permitían comerciar allí, concesiones que a la larga reducían notoriamente los beneficios que traía a España su nuevo imperio.

Superado el problema del permiso, los pasajeros tenían entonces que pagar el pasaje y el impuesto correspondiente. Se sabe que el precio que pagaban los religiosos (que debió ser un poco inferior al de los pasajes normales) era de 18.326 maravedís, precio que incluía la parte de una cámara y media tonelada de equipaje. Convirtiendo este precio en moneda actual, Martínez explica que cada religioso habría pagado "cerca de 539 dólares, lo cual está cerca del precio, con la tarifa mínima, de un viaje sencillo por avión México-Madrid" (p. 52). El autor hace esta con-

versión, basándose en el valor actual del oro y plata que tenían las monedas de entonces; pero reconoce que esta equivalencia resulta un poco engañosa ya que no toma en cuenta ni los salarios ni el valor adquisitivo del dinero. Así que en seguida nos da unos datos muy concretos sobre el costo de la vida en el siglo XVI. En la década de 1520 calcula que un peón (cuando tenía trabajo) ganaba 5.000 maravedís anuales, un ayudante de albañil 6.000 y un maestro albañil 12.000. De ahí deduce que el ingreso diario de un artesano medio variaba, por tanto, entre 13.7 y 27.4 maravedís: lo cual apenas si daba para sobrevivir, ya que por esos años un litro de vino costaba 4.21 maravedís, un kilo de bizcocho moreno 5.43, un litro de aceite 6.96 y un litro de trigo 1.34 (p. 53). Con esta economía un trabajador habría encontrado muy difícil reunir los 20.000 maravedís para pagar el pasaje; y es de suponerse que del promedio de 1.500 españoles que se embarcaban cada año de Sevilla al Nuevo Mundo, la mayor parte eran o nobles o sus sirvientes.

Después de conseguir el permiso y pagar el pasaje, los viajeros tenían que comprarse provisiones para una travesía que podría durar tres meses o más. El barco sólo se encargaba de proveer a los pasajeros de agua, así que ellos debían llevar consigo todo lo demás. Fray Tomás de la Torre recuerda que en Sevilla sus compañeros compraron "ornamentos, colchoncillos, camisas, aceite, vino, garbanzos, arroz, conservas, muchas vasijas de cobre, así como cántaros, ollas, sartenes, aceiteras, jeringas, vino, bizcocho y otras muchas cosas que son necesarias para la mar y para después llegados a tierra" (p. 58). Por otra parte, los pasajeros también tenían la costumbre, cuando podían, de proveerse de vacas, corderos, cerdos y gallinas, para poder comer carne fresca durante el viaje. Finalmente, como último preparativo antes de embarcarse, Antonio de Guevara recomendaba a los pasajeros que tomaran ciertas medidas con respecto a su persona:

Es saludable consejo que el curioso mareante ocho o quince días antes que se embarque procure de alimentarse y evacuar el cuerpo, ora sea con miel rosada, ora con rosa alejandrina, ora con buena caña fistola, ora con alguna píldora bendita; porque

naturalmente la mar muy más piadosamente se ha con los estómagos vacíos que con los repletos de humores malos. (p. 67).

Al subir al barco la primera reacción de los pasajeros habría sido de asombro ante el espacio tan reducido en que debían acomodarse. La mayoría de los navíos de esa época tenían un desplazamiento de tan sólo 150 o 200 toneladas, pero aun así llevaban a cuando menos 30 pasajeros, además de los 30 hombres obligatorios de la tripulación. Esto indica, señala Martínez, que "hasta 60 hombres tenían que apiñarse en una cubierta de unos 23 metros de largo por menos de 8 de anchura máxima, en su mayor parte ocupada por las múltiples instalaciones y aparejos de aquellas naves, y que debía permanecer libre para permitir las continuas maniobras de la navegación" (p. 78). Este espacio resulta aún más reducido cuando se toma en cuenta también los corrales en que se guardaban los animales (los caballos de los señores, los pies de cría y los animales vivos que se pensaba comer durante el viaje). Desde luego, había cámaras; pero aquellos que podían comprarse una, apenas si viajaban más a gusto. Por lo menos, la cámara que les tocó a Eugenio de Salazar, a su esposa y a sus dos hijos, difícilmente podía haber sido más estrecha:

Y allí por gran regalo —dice con característica ironía don Eugenio— nos metieron en una camarilla que tenía tres palmos de alto y cinco de cuadro, donde en entrando la fuerza del mar, hizo tanta violencia en nuestros estómagos y cabezas, que padres e hijos, viejos y mozos quedamos de color de difuntos, y comenzamos a dar el alma... (p. 76).

El palmo —nos explica Martínez— equivalía a 21 cm; así que, durante por lo menos dos meses, la familia Salazar, habría ocupado una habitación que medía tan sólo 63 cm. de altura y 1.05 mt. por cada lado. Por otra parte, como indica el propio Salazar, si el alquiler de una cámara les daba cierta privacidad, no les libraba de los mareos que provocaba el continuo balanceo del barco. Y, en realidad, las incomodidades del viaje —los mareos, el calor, la falta de espacio, la monotonía— las compartían todos por igual.

De las terribles condiciones que prevalecían en las naves hablan casi todos los cronistas, pero quizás nadie con estilo más gráfico que fray Tomás de la Torre. Refiriéndose al barco en que viajaba él y sus compañeros, señala que "no se puede imaginar hospital más sucio y lleno de gemidos que aquél: unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos, otros asándose al sol sobre cubierta, echados por los suelos, pisados y hollados y sucios que no hay palabra con que lo explicar" (p. 106). La vida a bordo, en fin, era bastante dura; cuando no estaban "cociéndose" bajo el sol, ni vomitando, los pasajeros tenían que pelear por guardar su espacio, por proteger sus pertenencias, o simplemente por conseguir un lugar para su olla en el fogón. Y todo el tiempo les acompañaría la terrible sensación de desamparo que sentía Salazar "viéndose al parecer rodeado siempre de un mismo horizonte, viendo a la noche lo mismo que vio a la mañana, y hoy lo mismo que ayer, sin ver otra cosa alguna diversa" (p. 97).

Así era el viaje cuando todo iba bien; es decir, cuando el barco no topaba con piratas, ni pasaba por tormentas, ni sufría plagas y epidemias. Martínez dedica todo un capítulo a la cuestión de la piratería, la cual representaba una verdadera amenaza para los barcos españoles a lo largo del siglo XVI. Por lo visto, tanto los corsarios franceses como los ingleses eran muy organizados. Ya desde antes de iniciar cada expedición, explica el autor, "especificaban la cuota que cada uno, según su rango, debía cubrir por el viaje y lo que les correspondía del botín capturado; precisábanse también las indemnizaciones que recibirían en caso de lesiones o pérdida de miembros en la lucha" (p. 112). La crueldad de los piratas con sus víctimas era legendaria; pero, como Martínez señala, los españoles eran igualmente despiadados con los piratas cuando se les presentaba la oportunidad. Según el embajador veneciano en Londres, en 1604 "los españoles en las Antillas capturaron dos barcos ingleses, les cortaron las manos, pies, narices y orejas a las tripulaciones, les untaron miel y los abandonaron, después de amarrarlos a los árboles, para que las moscas y otros insectos los torturasen" (p. 113).

De las plagas y epidemias no se ocupa mucho Martínez, aunque sí menciona el caso de una flota de 15 naves que, ya en el siglo XVII, fue invadida por una

enorme manada de ratas que, hambrientas, "atacaban a los hombres mientras comían, mordiéndoles las manos" (p. 144). Pero, a fin de cuentas, el mayor enemigo de los pasajeros era el mar. De las 106 naves perdidas durante el siglo XVI, 74 (es decir, un 70%) simplemente se hundieron debido a la violencia del mar; aunque a veces la irresponsabilidad —de las tripulaciones y de los pasajeros— tenían mucho que ver con estas pérdidas. Existían ordenanzas muy precisas acerca de la carga que los barcos podían llevar, así con respecto a las fechas en que se les permitía navegar (junio, julio y agosto eran conocidos como los meses más peligrosos por los huracanes en las zonas del Golfo). Por razones de lucro, de conveniencia o de mala organización, las embarcaciones no siempre respetaban estas ordenanzas, y el precio que pagaban por ello era a veces muy alto. En el caso del viaje entre Campeche y Tabasco que hicieron algunos de los compañeros del padre Las Casas, fueron 32 las personas que perdieron la

vida cuando un huracán alcanzó la frágil barca en la que viajaban. La descripción que hace fray Tomás de la Torre del naufragio tiene todo el dramatismo de un lienzo de Turner:

Como la barca era vieja y muy cargada hacía tanta agua que no la podían los marineros vencer (...). En esto vino una ola grande y como la barca iba muy metida pasó por encima la ola y sumió la barca tanto que les daba el agua a los pechos dentro la barca; los frailes estaban sentados encima de las cajas y como la ola fue grande y furiosa trastornó la barca un poco y dio con las cajas en el agua y con ellas muchos seglares y a fray Agustín y a fray Felipe del Castillo y a fray Pedro de los Reyes ... (p. 273)

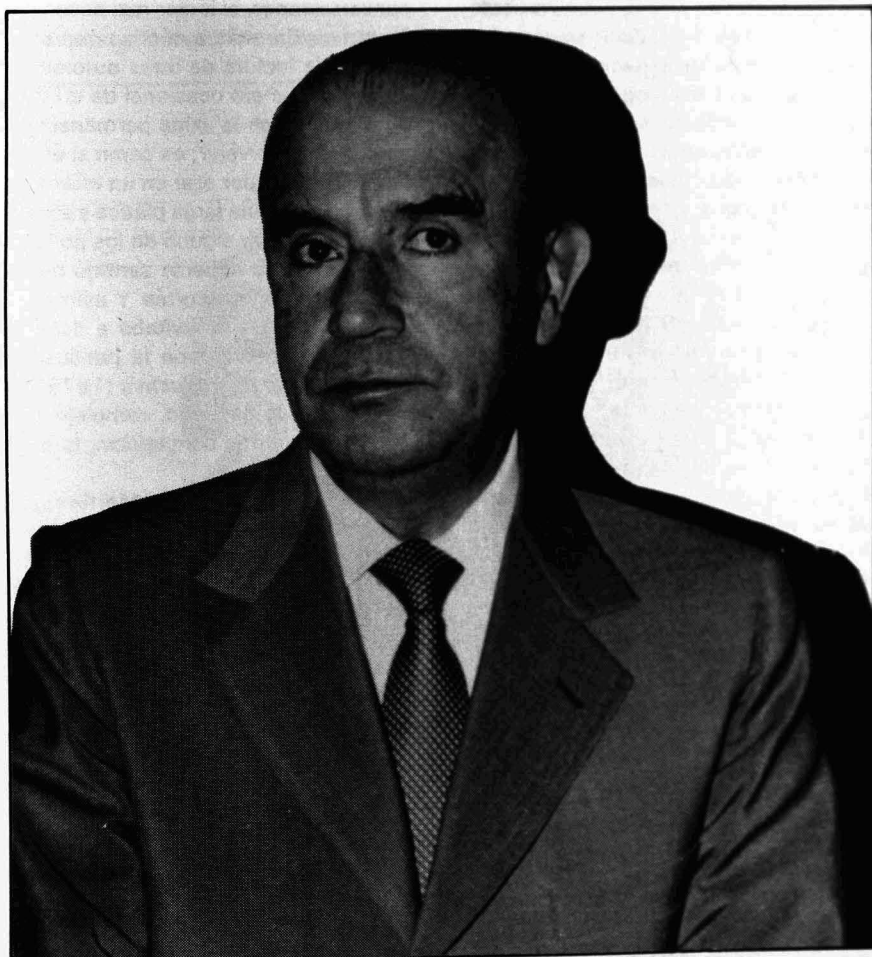
Los últimos capítulos de su libro el autor los dedica al estudio de lo que él llama "el flujo migratorio", análisis que atiende no sólo al número de los emigrantes sino también a su origen geo-

gráfico. Esto necesariamente le lleva a abordar el tema del tráfico de esclavos entre África y el Nuevo Mundo. Los datos que presenta iluminan cada aspecto de esta triste historia: la captura, las caravanas hacia las costas, los preparativos y el transporte, los precios en que los esclavos finalmente se vendían. El libro termina, sin embargo, con una nota más alegre, al referirse el autor a la formación de los nuevos pueblos que resultó de las uniones celebradas tanto entre los negros y los europeos como entre estas dos razas y los indios americanos. Para los españoles los indios tenían un atractivo físico muy poderoso; de ello hablan en sus crónicas una y otra vez. Pedro Mártir de Anglería, por ejemplo, nos ha dejado esta extática descripción de las indígenas que salieron a su encuentro al llegar él y sus compañeros a la isla Española.

Llevan el cabello suelto por encima de los hombros, y una cinta o bandalita en torno a la frente, pero no se cubren ninguna parte de su cuerpo. Dicen los nuestros que su rostro, pecho, tetas, manos y demás partes son muy hermosas y de blanquísimo color, y que se les figuró que veían esas bellísimas Driadas o ninfas salidas de las fuentes, de que hablan las antiguas fábulas. (p. 202)

Ante esta descripción verdaderamente fabulosa de las mujeres del Nuevo Mundo, ¿quién puede sorprenderse de que, después de desembarcar, los primeros españoles se hayan entregado a lo que un comentarista llama una "descomunal actividad genésica"? Después de la larga abstinencia mantenida durante el viaje, por no decir nada de los horrores sufridos a lo largo del mismo, este mundo paradisiaco habría ejercido un encanto irresistible.

En una breve reseña como ésta, resulta imposible comentar todos los méritos de *Pasajeros de Indias*. Si tuviera que resumirlos en uno solo, diría que el estudio tiene la rara virtud de dirigirse no sólo al especialista sino también al lector común y corriente. ¿Cómo no admirarse ante la agilidad con que el autor maneja cifras para replantear, por ejemplo, "el supuesto andalucismo de América"? Pero, también, ¿cómo no sentir fascinación por los relatos de aventuras que acompañan los cuadros y estadísticas? ¡Qué magnífico, por



José Luis Martínez

ejemplo, el pasaje que cuenta cómo algunos naufragos españoles, después de vivir varios meses en unas islas desiertas, al encontrar estiércol de caballo en una playa, se humillaron a besarlo por ver en él señal inequívoca de que se encontraban por fin "entre cristianos" (p. 132). Aunque el pasaje más maravilloso de todos quizás sea aquél que cuenta cómo la esposa del portugués Manuel de Sousa, al ser desnudada por unos "cafres" en una remota playa africana, "tiróse al suelo y cubrióse toda con sus cabellos, que eran muy largos, haciendo un hoyo en la arena, donde se metió hasta la cintura, sin levantarse más de allí" (p. 139). El libro demuestra, en fin, que la historia no sólo no tiene por qué rehuir los relatos más fantásticos, sino que hasta puede nutrirse de ellos: que la erudición puede conjugarse con la imaginación, así como la precisión documental con la elegancia expresiva. Sería difícil escribir un mejor estudio que éste sobre el tema

James Valender

SI TODO FUERA AMOR...

Como Antonio Machado, el poeta Gabriel Zaid inventó un personaje mediante el cual empezó a decir las cosas que no cabían bien a bien en sus poemas y que no podía dejar pasar en silencio: "solución práctica y ambigua a la vez —observa José María Valverde respecto de Machado—; la solución irónica de filosofar en cabeza ajena". Y de la misma forma que cuando Machado inventó a Abel Martín, con sus mismas iniciales, en un "acto de ironía y de humor, un verdadero chiste", el lector que vive en los ensayos de Zaid fue pensado y nació como una necesidad crítica, urgente para su autor, que corría el riesgo de oír en sus poemas otras voces, quizá discordantes allí. Y como sucede con otros personajes apócrifos, el lector inventado por Zaid siempre nos deja la duda acerca de la independencia que mantiene respecto de su autor; es decir, nunca sabemos cuánto de lo que dice pertenece todavía a lo que piensa Zaid y cuánto a sí mismo, a la autono-

mía que toda figura inventada puede exigir de su inventor. Esta estrecha relación entre Zaid y su lector despierta en nosotros, lectores reales, la vaga sensación de presenciar una polémica entre dos autores que han convenido reunirse en un terreno neutral y que sólo hablan, nobles caballeros, de lo que es pertinente en el momento justo. Tampoco sabemos cuál es la figura que corresponde a Zaid y cuál es la del otro. A veces pensamos que Zaid es una persona muy seria, aun pesimista, y de pronto sospechamos que se trata sólo de un recurso de exageración que busca conmovernos con los pormenores de un drama de apariencias. Por lo demás, no dejo de imaginarme a Zaid asomándose a un espejo y encontrando, como Apollinaire, en lugar de su cara, su propio nombre: extraordinaria visión de las dos partes que integran la figura del escritor —la poética y la prosaica, por ejemplo. De este lado del espejo hay un lector excepcional, del otro, un hábil jugador de burlas veras. Ahí el mismo Zaid se propone como un enigma matemático, como un acertijo que recuerda a Lewis Carroll. Pero Zaid queda igualmente fuera de los espacios visibles, es la sustracción o la incógnita. Podría haber sido un filósofo si hubiera nacido cincuenta años antes. Y habría escrito, como Machado: "busca en tu espejo al otro, al otro que va contigo". Busca la imagen de su lector ideal. Vislumbra una idea, escribe un poco acerca de ella y deja intocado un alto porcentaje de las demás posibilidades de esa idea. Discreta lección en un mundo de sabelotodos. A veces parece furioso; a veces, profesor, paciente, y al fin con humor suaviza lo terrible del tema y sus palabras. Cuando la gravedad del caso lo permite, propicia una sonrisa recelosa que acentúa nuestra simpatía, por lo increíble que resulta su actividad, sus discusiones. Y además porque no estamos seguros de que sea él quien reta a su lector o si es éste el que lo conduce a él a enfrentar retos mayores. Por lo menos en dos ocasiones Zaid se ha referido a esto: "En 1971 empecé a escribir un libro sin saber a dónde me iba a llevar" ("Encuesta sobre el título de un libro", 1978); "Debo decir que no me proponía hacer política literaria. Tuve que asumir esa responsabilidad al descubrir que la estaba haciendo y que no podía evadir las consecuencias" (*Cómo leer en bicicleta*, 1975). Puede decirse

que ha sido ese lector que protagoniza los libros de Zaid el que le ha tirado de la mano para llevarlo a encontrar la riqueza de su tarea, que podemos identificar como una crítica de la lectura.

Con motivo de la publicación de uno de los libros de Zaid, Mario Vargas Llosa se preguntaba (1976) si las investigaciones de Zaid no eran un "perverso desperdicio de ingenio", encontrando que "para llegar a los grandes asuntos pasa por los diminutos y marginales". Y citaba la respuesta que dio el mismo Zaid: lo que debe buscarse son soluciones prácticas, que estén de acuerdo con las diferentes opciones de las personas. Sin que el novelista explicara claramente cómo se efectuaba el tránsito de lo diminuto a lo grande, lo cierto es que entrevió parte de la cuestión. Zaid escribe sus propias soluciones prácticas, las que ha encontrado a su alcance, y para lograrlo imaginó un lector con el que puede hablar de todo tipo de asuntos, desde la interpretación de un verso hasta la de tres siglos de historia cultural. Frente a estas sucesivas conversaciones, el lector real desempeña la función, más auténtica que en el caso de la lectura de otros autores, de ser el compañero ocasional de un viaje en el que no se le exige permanecer, y ni siquiera intervenir; es como si el lector real llegara por azar en un momento cualquiera de una larga plática y se retirara antes de oír alguno de los posibles desenlaces, sin haberse sentido nunca un intruso o un descortés. Y esto a pesar de que Zaid lo invitaba a decir su opinión. De hecho, con la publicación de *El progreso improductivo* (1979) fue notorio que lo pequeño, complejo, servía a una enorme concepción, la de la oferta de progreso.

A la invención de Abel Martín siguió la del discípulo de éste, Juan de Mairena, que imaginó a un poeta, Jorge Meneses, verdadero inventor de la Máquina de cantar, y el cual esperaba, como Machado, a los nuevos poetas, a los poetas futuros (que harían una poesía de todos y para todos). Gabriel Zaid, al inventar a su lector, entró a una etapa de espera del futuro. Desempolvó la *Máquina de cantar* (1967) y observó su aparición en otros países, dándole la razón a Machado en lo que se refiere al modo de considerar la presencia del pueblo en la poesía (a través de Hölderlin leído por Heidegger y de Machado leído por García Bacca). "Martín —es-

▲ Gabriel Zaid: *La feria del progreso*. Taurus Ediciones, Madrid, 1982.