

TRIPULANTES DE LA GLOBALIZACIÓN TEMPRANA EN LAS RUTAS TRANSOCEÁNICAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVII

Delphine Tempère¹

Université de Lyon/CLEA Paris-Sorbonne

Hace ya algunos años, Serge Gruzinski afirmó a propósito de la primera mundialización ibérica que “la movilidad de los hombres es la que confiere unidad al espacio monárquico”². Partiendo de esta premisa, puesto que el rasgo profesional principal de la gente de mar era la movilidad, estudiar a los marineros, pajés, grumetes, pero también artilleros y pilotos, permite abarcar a un conjunto de actores que desempeñaron un papel clave en las conexiones planetarias del imperio español.³ El estudio de los “actores en movimiento”⁴ brinda así la posibilidad de aportar una nueva dimensión a la historia global caracterizada

Fecha de recepción: 28 de septiembre de 2020

Fecha de aceptación: 25 de abril de 2022

¹ Agradezco las generosas lecturas de Bernd Hausberger, Belén Hernández Marzal y David Macías Barrés.

² GRUZINSKI, “Les mondes mêlés”, p. 106. La traducción de la cita es nuestra.

³ Sobre los suboficiales como maestres, contramaestres o personal técnico capacitado, como carpinteros, buzos, toneleros... véanse, PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, pp. 88-97; TREJO RIVERA, “Trabajar y morir”, y sobre, por ejemplo, escribanos de nao de la ruta de la Carrera de Indias y del Galeón de Manila, HEREDIA HERRERA, “Los escribanos”; MACHUCA, “Fortuna de mar”.

⁴ HAUSBERGER, *Historia mínima de la globalización temprana*, p. 197.

por las conexiones de larga distancia tales como, por ejemplo, la navegación, el comercio o las expansiones imperiales. A través de las peripecias laborales de los tripulantes de Europa a América, incluso a veces a Asia, no sólo se puede reflejar el proceso de la llamada “primera mundialización” o “globalización temprana”,⁵ sino también descentrar el enfoque al dar visibilidad a los anónimos y marginados tripulantes: a la marinería –como grupo laboral que formaba parte de las clases subalternas–, pero también a los pilotos –en general hábiles marineros que consiguieron superar los exámenes de la Casa de la Contratación.⁶ El análisis de sus trayectorias permitirá entender cómo vivieron y, a la vez, ayudaron a construir la nueva realidad de la globalización temprana.⁷ En este trabajo no pretendemos ofrecer un estudio general de historia global, tampoco un análisis microhistórico de la gente de mar, sino arrojar luz sobre los actores, principalmente peninsulares, de un mundo que se desenclavaba.⁸ El marco histórico es el siglo XVII, el marco geográfico, los océanos surcados por barcos españoles. Un espacio fragmentado (Atlántico/Pacífico), es cierto, con realidades territoriales muy diferentes (España/América/Asia/África), un espacio, sin embargo, unificado por una misma autoridad política (la Corona española),⁹ conectado con sus alrededores (Europa, China, incluso India), un espacio, por fin y sobre todo, unificado por sus actores.

⁵ Retomando las palabras que usó Gruzinski al publicar su libro traducido al español, *Las cuatro partes del mundo*, y las de Hausberger en su reciente síntesis, *La globalización temprana*.

⁶ PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 48.

⁷ La cuestión sobre historia global e historia conectada se estudia, por ejemplo, en SUBRAHMANYAM, “Par-delà l’incommensurabilité”.

⁸ Sobre el concepto de “désenclavement planétaire”, CHAUNU, *L’Expansion européenne*, p. 55. Sobre historia global e imperios, HAUSBERGER, *Historia mínima de la globalización temprana*, pp. 68-88, y por supuesto el libro fundador de GRUZINSKI, *Les quatre parties*, más precisamente la primera parte, “La mondialisation ibérique”.

⁹ CHARTIER, “La conscience”, p. 121.

Como es bien sabido, el dominio ibérico de las rutas oceánicas, atlánticas y pacíficas, representó el primer paso hacia una globalización en la que pronto también los holandeses, los ingleses y los franceses salieron al escenario.¹⁰ En este artículo, nuestro propósito es recordar el papel clave que los tripulantes españoles desempeñaron en un contexto de creciente conectividad del globo. El punto de arranque es el estudio de sus vidas a partir de documentos archivísticos, tal y como Levi insistía, para lograr hacer una historia de las conexiones y de sus actores.¹¹ Una fuente documental peculiar, los Autos de Bienes de Difuntos, depositados en la sección Contratación del Archivo General de Indias, ofrece esta posibilidad. En esta documentación se recogen los expedientes de miles de emigrantes o tripulantes españoles que fallecieron en las Indias, o en el mar, sin herederos a su lado. Una institución –denominada de los Bienes de Difuntos– bajo tutela, en la Península, de la Casa de la Contratación, y en América, de los Juzgados de Bienes de Difuntos, se encargaba de repatriar la herencia o la soldada de la gente de mar a España para entregarla a los interesados, así como cumplir las mandas piadosas.¹² El cuerpo documental proporciona documentos valiosos: el testamento dictado al escribano del galeón, el inventario de bienes al morir un tripulante y las reclamaciones de los herederos en España.

Nuestro propósito reside en estudiar esta fuente documental para obtener una visión global, si no exhaustiva, por lo menos

¹⁰ GRUZINSKI, *Les quatre parties*, pp. 75-76 ; del mismo autor, *L'aigle et le dragon*, p. 10; pero también DOUKI y MINARD, "Histoire globale" o BOUCHERON, *Histoire du monde*, p. 10. Para el siglo XVII, los holandeses y la globalización, véase BROOK, *Vermeer's Hat*. Sobre gente de mar inglesa a través del mundo, OGBORN, *Global Lives*, pp. 143-151 y el conocido libro de REDIKER, *Between the Devil*.

¹¹ LEVI, "Microhistoria e Historia Global", p. 26.

¹² Se puede consultar un estudio y balance crítico de la fuente en BUONO, "Tratándole como paysano", p. 133 y también en TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 58-62.

rica, en cuanto a varios aspectos. Primero, la identidad de los actores (lugar de nacimiento, oficio, estado civil), o sea, los primeros elementos para esbozar el retrato de la gente de mar y deslindar los contornos de sus vidas globales (aunque será preciso matizar lo que entendemos por *global lives*).¹³ Segundo, la vida material y su significación en un mundo que empezaba a globalizarse (mediante el análisis de los inventarios de bienes). Tercero, y por último, las actitudes ante la muerte (por medio de los testamentos redactados en el mar) para descubrir en qué medida sus vidas y sus devociones religiosas reflejaron la conciencia que pudieron tener de un mundo conectado entre Europa, América y Asia. El estudio ofrecerá, a partir de un abanico variado de expedientes, datos cualitativos, así como estadísticos, siempre y cuando lo permita la documentación.

Seleccionamos para el presente artículo 423 expedientes de Autos de Bienes de Difuntos del siglo XVII (de pajes, grumetes, marineros, artilleros y pilotos, todos fallecidos en el mar).¹⁴ El hecho de seleccionar los autos de los que murieron en los océanos ofrecerá la posibilidad de centrarnos en las rutas de la Carrera de Indias y del Galeón de Manila para abarcar las diferentes conexiones españolas por el mundo (aunque debemos advertir que la fuente no facilita la posibilidad de distinguir características específicas del Atlántico o del Pacífico). El análisis de esta variada muestra oceánica nos permitirá definir el perfil de los tripulantes y plantear varios interrogantes. ¿En qué

¹³ OGBORN, *Global Lives*; también HAUSBERGER, *Globale Lebensläufe*.

¹⁴ Elegimos el mar como lugar de defunción, sin embargo, con esta fuente, varios estudios regionales se llevaron a cabo en función del lugar de origen de los difuntos. Al respecto, véanse los artículos citados en TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, p. 60, nota al pie de p. 16. Otros estudios, con una selección de expedientes en función del lugar de defunción, se hicieron para estudiar la vida de los migrantes españoles en América. Podemos mencionar GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Dineros de ventura*, para el virreinato del Perú, o ENCISO CONTRERAS, *Testamentos*, para Zacatecas.

medida actuaron como intermediarios entre continentes? ¿Qué conciencia tuvieron de esta primera globalización?

ESPACIOS Y HOMBRES

Si aceptamos que en el siglo XVII se afianzaron de forma duradera las conexiones de larga distancia entre las diferentes partes del mundo, indudablemente los marineros desempeñaron un papel clave en la globalización temprana. Europa, América, Asia y África estuvieron comunicadas por barcos gobernados por hombres, todos actores de un mundo que se iba transformando. Los estudios históricos que enfocan su mirada en las vidas globales son ahora múltiples y fuente de debate historiográfico.¹⁵ Si nos interesamos en los tripulantes, la definición sintética que propone Brice Cossart de las vidas globales, la de “individuos que estuvieron involucrados en interacciones de larga distancia entre varias partes del mundo”,¹⁶ podría corresponder a nuestro propósito. Sin embargo, una vida “global” se caracteriza también por las andanzas, voluntarias o forzadas, de algunos individuos que tuvieron que desplazarse por el mundo cruzando fronteras espaciales, culturales, religiosas o políticas. En nuestro estudio no es el caso o, por lo menos, sólo de forma muy limitada. Los marineros se movieron por océanos, pero aparte de cruzar mares, no cruzaron fronteras. Se desplazaron por rutas marítimas que dominaban los españoles y que conectaban espacios conquistados desde hacia más de un siglo. Llegaban a puertos asiáticos (Cavite en Manila) o americanos (Acapulco, Veracruz, Cartagena de Indias, Portobelo, El Callao, La Habana...) que ya poseían una infraestructura marítimo-militar y

¹⁵ TRIVELLATO, “Microstoria, Microhistoire, Microhistory”; LEVI, “Micro-historia e Historia Global”; PLANAS, “L’agency des étrangers”; PONS, “De los detalles al todo”; TORRE, “Micro/macro”.

¹⁶ COSSART, “*Global lives*”, p. 8. La traducción de la cita es nuestra.

administrativa (política y religiosa) española.¹⁷ Los marineros, artilleros y pilotos de la Carrera de Indias y de la Nao de China conocían el espacio marítimo que cruzaban y sus rutas ya estaban bien establecidas.¹⁸ Sabían cuánto tiempo (más o menos) iban a tardar: en definitiva, salían de un puerto español para llegar a otro en territorios americanos o asiáticos bajo tutela española. Viajar por el Atlántico o el Pacífico ya no era para ellos una experiencia tan singular como para los marineros del siglo xvi. Los tripulantes del siglo xvii fueron los artífices de un mundo cada vez más conocido y sobre todo conectado gracias a su labor.

En este artículo nuestro propósito consiste, primero, en recordar cómo los tripulantes –individuos pertenecientes a un grupo profesional emblemático de la globalización temprana– participaron en el afianzamiento de las conexiones de largo alcance; segundo, en averiguar si dicha experiencia pudo cambiar su percepción del mundo; y, por último, en ver qué margen de oportunidades, o al contrario, qué límites les ofreció o les impuso este nuevo escenario de la globalización temprana. La muestra seleccionada es de 423 individuos que fallecieron en el océano Atlántico o en el Pacífico durante el siglo xvii, si bien es cierto que sólo refleja una parte ínfima de los que murieron en el mar.¹⁹

¹⁷ Sobre los imperios que ofrecen las estructuras de poder para facilitar intercambios, pero también formas de dominación, véase YUN CASALILLA, *Historia global*, p. 117.

¹⁸ Aunque, es cierto, la ruta del Pacífico era mucho más larga y peligrosa que las del Atlántico. SCHURZ, *El Galeón de Manila*, pp. 55 y 239, recalcó: “ninguna otra línea de navegación ha sido tan arriesgada y peligrosa como ésta” y añadió; “[sin embargo] el viaje que realizaba el Galeón de Manila significaba la ruta marítima regular más larga del mundo”. Véase también CALVO, *Espacios*, pp. 72 y 259.

¹⁹ La documentación de los Autos de Bienes de Difuntos no refleja la totalidad de los marineros que murieron en el mar, ya que muchos fallecieron en los océanos sin que se estableciera un auto. Para los siglos xvi y xvii fueron

Tabla 1
OFICIOS

Oficio	Número	Porcentaje
Marinería:	314	74%
-Marineros	194	
-Grumetes	100	
-Pajes	20	
Artilleros	67	16%
Pilotos	42	10%
Total	423	100%

El grupo, como aparece detallado en la tabla 1, se compone de 314 marineros, grumetes y pajés, 67 artilleros y 42 pilotos. Hemos seleccionado estos expedientes ya que representan los principales –aunque no únicos– oficios marítimos, del escalón más bajo, el paje, al más alto, el piloto.²⁰ Podríamos empezar esbozando rápidamente el perfil profesional de estos tripulantes. Primero, los que conformaban la “marinería” eran marineros, grumetes y pajés. Se encargaban de efectuar las principales labores en alta mar, además de cargar y descargar los barcos estando en puerto.²¹ Los pajés eran muchachos de unos 10 años que se alistaban para “irse habilitando y ascendiendo a las plazas de grumetes y marineros”.²² Se dedicaban en realidad a

sin embargo más de 10 750 hombres (gente de mar, de guerra y pasajeros) los que desaparecieron, tan sólo en naufragios, según los datos recogidos por PÉREZ-MALLAÍNA, *El hombre*, p. 106.

²⁰ Sobre la división del trabajo entre oficiales, gente de mar y guerra en los galeones del siglo XVII, y más precisamente en el navío *Nuestra Señora del Juncal* (1631), véase TREJO RIVERA, “Trabajar y morir”.

²¹ PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, pp. 84-86. TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 93-97.

²² VEITA LINAGE, *Norte de la contratación*, libro 2, cap. 2, n. 39.

limpiar las cubiertas del barco, rezar oraciones o darles la vuelta a los relojes de arena.²³ Los grumetes, adolescentes entre 15 y 20 años, aprendían el duro oficio de la mar. Los marineros, cuya edad podía oscilar entre 20 y 50 años, eran los más expertos y diestros en su oficio. Poco considerados al ser trabajadores manuales, se les tenía por sospechosos por llevar una vida inestable y movediza en los márgenes de la sociedad y del mundo. Los artilleros, a continuación, ocupaban un lugar ligeramente diferente, puesto que eran marineros especializados en la defensa de los galeones;²⁴ sabían manejar las armas y los cañones, por lo que cobraban una paga más elevada.²⁵ Los pilotos, por último, formaban parte de los oficiales. Eran los expertos de la navegación, en general “marineros con pericia demostrada”²⁶ que habían ido adquiriendo a lo largo de los años conocimientos prácticos y científicos, por lo que solían ascender a esta plaza a partir de los 30 años.²⁷ Se les confiaba la difícil tarea de gobernar las embarcaciones e intentar, como decía Diego García de Palacio en sus *Instrucciones*, “llevar en salvo tantas ánimas y haciendas” por los mares.²⁸

Si nos centramos ahora en los diferentes espacios recorridos, la mayoría de los documentos consultados mencionan el lugar de defunción y a veces la edad de los tripulantes. Los marineros de nuestra muestra morían en torno a los 27 años, los grumetes a los 20, los pajes a los 14 y los artilleros a los 25; para

²³ TEMPÈRE, “Vida y muerte”, p. 107.

²⁴ “Un mero marinero especializado, experto en cañones”, decía a propósito del artillero; MARTÍNEZ SHAW, “La historia marítima”, p. 47.

²⁵ PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 87. COSSART, “Los artilleros”, pp. 201-224.

²⁶ SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas*, p. 225.

²⁷ PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 90 y RAHN PHILLIPS, *Seis galeones*, pp. 199-205.

²⁸ GARCÍA DE PALACIO, *Instrucción náutica*, citado en TREJO RIVERA, “El barco como ciudad flotante”, p. 147.

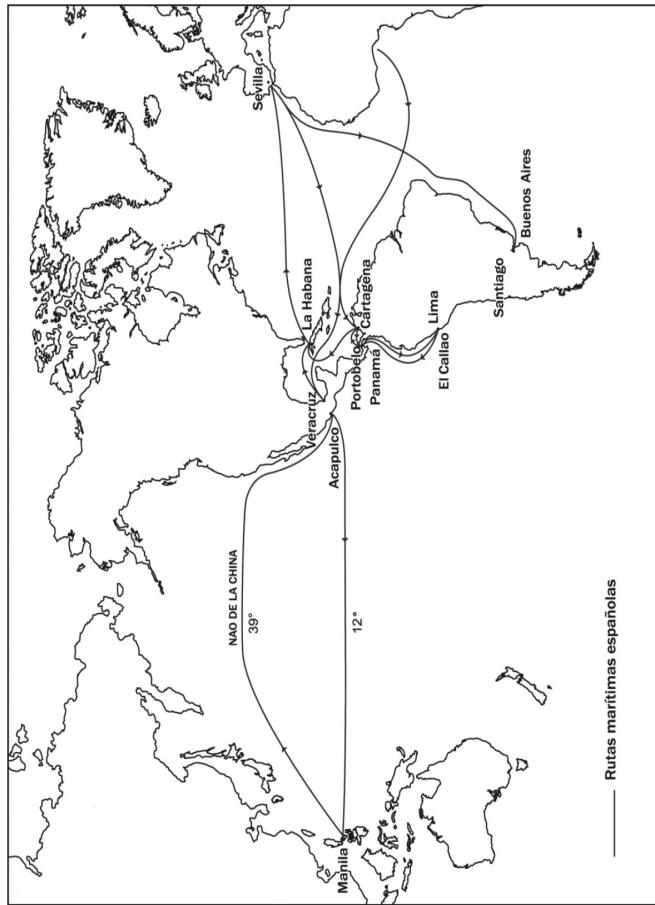
los pilotos no fue posible determinar la edad media.²⁹ Observamos en la tabla 2 que 84% de los actores marítimos seleccionados trabajaban en las rutas atlánticas; o sea, las dos principales conexiones marítimas que permitían, cada año, desplazar en conserva a centenares de galeones que se dirigían a Veracruz y a Cartagena de Indias principalmente: la flota de Nueva España, la conexión entre España y Nueva España establecida desde 1543, y la flota de Tierra Firme, la conserva de barcos que traían de vuelta la plata americana, acompañados por los galeones de la Real Armada de la Guarda a España. Las rutas pacíficas están menos representadas (2% de la muestra, cifra que se explica por la fuente que manejamos):³⁰ se trata de la ruta de la Nao de China, la más larga de todas, la que desde 1565 enlazaba a Filipinas (Cavite-Manila) con América (Acapulco), y la ruta del Mar del Sur, que conectaba al virreinato del Perú (El Callao-Lima) con el puerto de Panamá.³¹ Debemos mencionar, además, las rutas de algunos barcos negreros (entre Angola y el Caribe) y las de los navíos sueltos a diferentes partes de América (Buenos Aires, Santo Domingo, Cuba...). Observar tan sólo las rutas en las que los marineros ejercían su oficio permite englobar rápidamente las diferentes vías de comunicación imperiales, de Europa a Asia pasando por América, que los españoles habían creado y luego mantenido a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.

²⁹ La documentación no suele indicar la edad de los tripulantes fallecidos salvo, en algunos casos, cuando se incluye el acta de bautismo o cuando se especifica la edad por una razón especial.

³⁰ Al estar la Institución de Bienes de Difuntos localizada en la Casa de la Contratación en España, los autos de los tripulantes (incluso de los pasajeros) son mucho más numerosos cuando fallecían a bordo de un barco del Atlántico, sobre todo durante el viaje de regreso a la Península.

³¹ Sobre rutas y flotas españolas en el Atlántico, HARING, *Comercio*, sobre la ruta de la Nao de China en el Pacífico; SCHURZ, *El Galeón de Manila*; sobre el concepto del Pacífico como “lago español” o “lago indiano”, BONIALIAN, *El Pacífico*; sobre la ruta que conectaba el virreinato del Perú con Panamá, TORRES RAMÍREZ y PÉREZ-MALLAÍNA, *La Armada del Mar del Sur*.

Mapa
RUTAS ESPAÑOLAS



Elaborado por la autora en su libro *Vivre et mourir*.

Tabla 2
FLOTAS ESPAÑOLAS

Flota	Número	Porcentaje
Galeones de la plata y flota de Nueva España	353	84%
-Flota de Tierra Firme	116	
-Real Armada de la Guarda y Patache de la Margarita*	43	
-Flota de la Nueva España	194	
Galeón de Manila (o Nao de China)	5	1%
Flota del Mar del Sur	5	1%
Barcos negreros	5	1%
Navíos sueltos	51	12%
Sin precisar	4	1%
Total	423	100%

* El Patache de la Margarita se desprendía de la flota para ir a la isla de la Margarita (Venezuela) mientras los demás barcos iban a Cartagena de Indias”.

Si nos centramos ahora en la procedencia de los tripulantes, los datos señalan que la mayoría de ellos eran oriundos de España: una característica que se debe, en parte, a la documentación de los Autos de Bienes de Difuntos que, por ser casi exclusiva de los emigrantes o marineros españoles, raras veces incluye a la marinería u oficiales oriundos de América o de Filipinas. En las flotas del Pacífico, sabemos que muchos tripulantes filipinos se enrolaban; sin embargo, su presencia no se ve reflejada en la documentación estudiada.³²

³² Sobre marineros filipinos, la mayoría de ellos esclavos en el Galeón de Manila, véanse OROPEZA KERESEY, “La esclavitud asiática”; PINZÓN Ríos, “Los hombres”, p. 33; CALVO, *Espacios*, pp. 74-75. Sobre la presencia de grumetes japoneses en la Nao de China, véanse las referencias documentales en GIL, *Las Indias*, p. 345.

Tabla 3
PROCEDENCIA

Lugar de origen	Número	Porcentaje
España peninsular:		
-Andalucía	345	81.5%
-País Vasco	287	
-Galicia	20	
-Otras regiones ³³	12	
	26	
Extranjero:		
-Portugal	53	12.5%
-Reino de Nápoles	38	
-Francia	5	
-Génova	3	
-Otros ³⁴	2	
	5	
Sin precisar:	25	6%
Total	423	100%

Los datos sacados de la tabla 3 permiten esbozar el retrato de la gente de mar que era mayoritariamente española, 81.5%, más precisamente de Andalucía, del País Vasco y de Galicia (319), o sea, los espacios geográficos españoles más vinculados con tierras marítimas. Sin embargo, resulta significante la participación de extranjeros (12.5%)³⁵ a pesar de las prohibiciones.³⁶ La presencia

³³ El resto lo conformaban tripulantes de Canarias (5), Castilla (4), Cantabria (4), Baleares (3), Extremadura (3), Asturias (2), Cataluña (2), Murcia (1), Valencia (1), Navarra (1): 26 en total.

³⁴ Inglaterra (1), Dinamarca (1), Flandes (1), Ducado de Saboya (1), Papado de Aviñón (1): 5 en total.

³⁵ Aunque algunos tripulantes vivían en reinos españoles fuera de la Península.

³⁶ Si las leyes prohibían a los extranjeros emigrar a las Indias, varias cédulas durante el siglo XVII y peticiones de los oficiales de la Casa de la Contratación ofrecieron cierta flexibilidad para que tripulantes extranjeros pudieran alistarse en los galeones. Esto se explica sencillamente por la penuria de marineros. Véanse al respecto VEITA LINAJE, *Norte de la contratación*, libro II,

elevada de portugueses llama, por supuesto, la atención.³⁷ Durante el periodo de Unión (1580-1640), a pesar de las leyes restrictivas, participaron activamente en las flotas hispánicas. De hecho, reclamaban no ser considerados como extranjeros, como lo demuestra el testimonio de la madre de Antonio de la Vega, un tripulante portugués. Declaró en 1621: “el dicho difunto no era extranjero de estos reinos por ser natural del Algarve”.³⁸ Se enrolaban también marineros de Flandes, de Dinamarca, de Francia o de Inglaterra, cuyos idiomas plantean el interrogante de la comunicación entre la tripulación. Para remediar este problema, los que dominaban dos idiomas actuaban como intérpretes. Así cuando el marinero flamenco Andrés Agustín redactó su testamento, le ayudó un paisano suyo como “intérprete y lengua”.³⁹ Encontramos otra referencia en el Galeón de Manila con la presencia de un pregonero intérprete que cantó, en el puente del barco, la almoneda de los bienes de un difunto pasajero: “Diciendo quién da más por tal cosa por voz de Pedro Lima intérprete”.⁴⁰ En realidad, desde el principio del siglo xvi, en los galeones españoles, convivía una pluralidad cosmopolita

capítulo II, n° 48, y CHAUNU y CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, vol. 4, t. 6/4, p. 312.

³⁷ Sobre portugueses en la Carrera de Indias véanse, por ejemplo, MATEUS VENTURA, “Joao Fernandes”, p. 136 y SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas*, p. 226.

³⁸ AGI, C, BD, año 1621, leg. 345A, n° 10, fol. 60. Reclamación del apoderado de la madre del difunto que, retomando las palabras de la madre, añadió “que por serlo [portugués] su Majestad siempre ha dado licencia para que puedan navegar a las Indias en las flotas y armadas que van a estos reynos”.

³⁹ AGI, C, BD, año 1599, leg. 254, exp. 4, ramo 2, fol. 2. Testamento: “Todo declaró el dicho Antonio López intérprete y lengua que juró a Dios y a la cruz en forma de derecho que ha dicho y declarado la voluntad del dicho [Andrés Agustín] y es su voz...”.

⁴⁰ AGI, C, BD, año 1607, leg. 277, n° 1, ramo 1(4), fol. 23. Almoneda. La cita sigue de esta manera y permite ilustrar una escena de la vida cotidiana: “habiéndose juntado mucha gente y diciendo el pregonero a luego pagar e luego rematar se remataron las cosas siguientes...”.

de naciones.⁴¹ Gente de mar inglesa, francesa, italiana, incluso griega se enrolaba en las flotas del Imperio hispánico.⁴² Estos datos son indicios, aunque tenues, de un mundo que poco a poco se iba transformando en los auspicios de la primera globalización.

¿Fueron, sin embargo, los marineros y los pilotos conscientes de este fenómeno? ¿Cómo experimentaron estas vivencias que hoy podríamos calificar de “globales”? Si nos detenemos en el estado civil para seguir esbozando su retrato, es sorprendente –aunque la fuente altera en cierta medida los resultados– constatar que la mayoría de ellos estaban casados.

Tabla 4
ESTADO CIVIL

Oficio (número)	Casados	Porcentaje
-Marineros (194)	100 ⁴³	52.5%
-Artilleros (67)	47 ⁴⁴	70%
-Pilotos (42)	33 ⁴⁵	78.5%

Estos datos, con porcentajes notables de hombres casados, parecen indicar que el enrolamiento en los barcos españoles representaba una salida laboral para los que no encontraban en la Península los recursos necesarios para mantener a su familia. La tripulación en su mayoría no buscaba viajar para emigrar a territorios extranjeros,⁴⁶ sino ejercer su oficio en el

⁴¹ Así como en los barcos ingleses. REDIKER, *Between the Devil*, p. 156.

⁴² PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 62.

⁴³ Entre los 194 marineros, 98 estaban casados y 2 viudos. Los datos no incluyen a los pajés y grumetes por ser todavía niños o adolescentes.

⁴⁴ Entre los 67 artilleros, 46 estaban casados y uno viudo.

⁴⁵ Entre los 42 pilotos, 32 estaban casados y uno viudo.

⁴⁶ Aunque otros sí buscaban emigrar y abandonar su plaza de marinero al llegar a las Indias y no figuran en la documentación estudiada por tratarse de desertores. Véase, por ejemplo, en nuestro libro *Vivre et mourir*, pp. 143-147; también FLORES Moscoso, “Tripulantes de inferior categoría”, pp. 251-269;

mar. Las cifras nos revelan, además, que cuanto más elevado era el sueldo más posibilidades tenían de formar una familia y mantenerla. En el contexto de los de precarios niveles de vida de las clases populares, los ingresos que podía proporcionar un viaje de ida y vuelta a América incentivaban a algunos a alistarse (además de los ingresos que podía ofrecer la venta de unos productos, como veremos más adelante). Así pues, a cambio de unas condiciones de trabajo difíciles y peligrosas,⁴⁷ un marinero, en el siglo XVII, cobraba 4 escudos al mes, cuando la paga de un soldado raso, en tierra, era de 3 escudos.⁴⁸ Encontramos, en la documentación, cifras un poco más elevadas, como la paga que debía cobrar el marinero Juan Fernández en la flota de Tierra Firme, de unos 95 ducados (o sea unos 102 escudos por el viaje de ida y vuelta),⁴⁹ y la del artillero Andrés de los Reyes, de unos 120 ducados (unos 128 escudos).⁵⁰ Sueldos un poco más elevados (además las raciones diarias para alimentarse durante el viaje), como lo recalcaron Pérez-Mallaína y Hamilton, pero que

JACOBS, “Migraciones laborales”, pp. 437-543; SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas*, pp. 211-215.

⁴⁷ HAMILTON, “Paga y alimentación” y PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 124. Los dos subrayaron el hecho de que las pagas proporcionaban una ganancia significativa comparada con el nivel de vida de la época y que el oficio daba algunas oportunidades para mejorar de posición económica.

⁴⁸ SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas*, p. 284; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ y DÍAZ-ORDÓÑEZ, “El reclutamiento”, p. 274.

⁴⁹ AGI, C, BD, año 1627, leg. 955, nº 1, ramo 13, fol. 1-10. Un peso = 375 maravedíes, un escudo = 350 maravedíes, 1 peso = 8 reales, un real = 34 maravedíes según los datos recogidos en Molinié-Bertrand, citados en TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, p. 125.

⁵⁰ AGI, C, BD, año 1623, leg. 952, nº 7, fol. 1-8. Paga para el viaje de ida y vuelta en la flota de Nueva España. Encontramos también la paga mucho más elevada de un piloto principal de la flota de Nueva España de unos 800 pesos (621 escudos). AGI, C, BD, año 1632, leg. 958, nº 15, ramo 15, fol. 1-11. En la ruta pacífica, más larga, un marinero, a mediados del siglo XVII, podía cobrar mucho más, 130 ducados (139 escudos) entre Manila y la Nueva España. Véase MACHUCA, “Fortuna de mar”, p. 338.

suponían ejercer un oficio duro y tal vez morir en el mar. De hecho, cuando fallecían los marineros, las esposas reclamaban la paga insistiendo en su frágil condición económica.⁵¹ Así lo ilustra la reclamación que hizo la esposa del marinero Gabriel Morel, quien murió a los 48 años, subrayando sus grandes necesidades: “por ser como soy muy pobre y con hijos los cuales tengo enfermos, y pasando, yo y ellos, mucha necesidad, a Vuestra Señoría Pido y Suplico se me pague lo que pareciere debérsele al dicho mi marido [...].”⁵² Lejos de ser una actividad atractiva por su peligrosidad (y lo podría demostrar el enrolamiento forzoso de algunos para suplir la falta de tripulantes en un contexto de crisis demográfica en España),⁵³ el oficio de marinero proporcionaba, sin embargo, un medio para ensanchar la condición económica de la familia de los tripulantes.⁵⁴ La temprana globalización amplió, pues, las perspectivas laborales de los más humildes y los incentivó a ejercer su oficio en territorios lejanos.

El relativo atractivo del trabajo en el mar se explica también por tradiciones profesionales, familiares y regionales, en cuyo marco muchos decidían seguir los pasos de sus parientes o de un paisano.⁵⁵ Con el fin de aprender el oficio, para enfrentar tal vez juntos el peligro en el mar, hijo y padre, hermanos, tío y sobrino, podían enrolarse en el mismo galeón. De esta manera,

⁵¹ La esposa del marinero Cristóbal Moreno Polo lo confirmó al declarar: “[soy] pobre de solemnidad y no tengo otra cosa [la paga de su marido] de que sustentarme y alimentarme”. AGI, *C, BD*, año 1673, leg. 5582, nº 88, fol. 1. Reclamación de paga.

⁵² AGI, *C, BD*, año 1632, leg. 958, nº 15, ramo 25, fol. 1. Petición de paga.

⁵³ Sobre levas forzadas de marineros, PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 35 y RAHN PHILLIPS, *Seis galeones*, p. 179. Sobre crisis demográfica y enrolamiento de marineros, TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, p. 140.

⁵⁴ PINZÓN RÍOS, “Los hombres de mar”, p. 27.

⁵⁵ Carlos Martínez Shaw ya recalca que los marineros, españoles, pero también europeos, se enrolaban para mantener una continuidad familiar profesional, pero también para ganarse la vida en una profesión dura. MARTÍNEZ SHAW, “La historia marítima”, p. 54.

las relaciones familiares se mantenían en los barcos ofreciendo a los jóvenes, que iban aprendiendo el oficio, protección y apoyo afectivo, con que se compensaban las rupturas sociales y emocionales que la gente de mar padecía al separarse de su entorno de origen. En 1599, el marinero Cristóbal Bueno se alistó por ejemplo en el barco *Santiago el Mayor*, con su primo, marinero también.⁵⁶ Como señala Alain Cabantous,⁵⁷ estas estrategias (alistarse varios miembros de una familia en un buque) les garantizaban una integración social, les permitían, además, mantenerse como un grupo específico en la sociedad y, sobre todo, preservar una filiación profesional y familiar. Sirva también de ejemplo Andrés Domínguez, marinero, que se alistó en 1664 con su hijo, paje, en el mismo galeón. El primero murió de enfermedad en el mar cuando el segundo fue hecho preso por los turcos después de una batalla cerca de las costas españolas.⁵⁸ Estas dobles desapariciones, padre e hijo, hermanos,⁵⁹ tío y sobrino, muestran que el alistarse juntos podía representar o bien una doble fuente de ingresos o bien un doble peligro para la familia. Pero indudablemente, visto el número de expedientes que señalan estos dobles enrolamientos familiares, los riesgos se desvanecían ante las oportunidades de mantener lazos familiares lejos de la patria chica, de formar a los más jóvenes, y por supuesto de multiplicar las pagas. Trabajar en los galeones formaba parte de una tradición laboral y familiar. Formarse con un pariente

⁵⁶ AGI, C, BD, año 1599, leg. 492A, n°1, ramo 8, fols. 1-2. Testamento. Otro ejemplo sería Miguel Roque, marinero del Galeón de Manila, quien viajó en compañía de su hermano Juan, contramaestre de la nao almiranta *Nuestra Señora de los Remedios*. AGI, C, BD, año 1609, leg. 503A, n°6, fols. 2-6. Testamento.

⁵⁷ CABANTOUS, *Les citoyens*, p. 109.

⁵⁸ AGI, C, BD, año 1665, leg. 972, n° 1, ramo 2, fols. 1-5.

⁵⁹ AGI, C, BD, año 1635, leg. 961, n° 12(1) & (2). Fue lo que les sucedió por ejemplo a los hermanos Miranda, artilleros en la misma nave, *Nuestra Señora del Juncal*, que naufragó cerca de las costas de Campeche en 1631.

o con un paisano⁶⁰ representaba, pues, para los más humildes, una salida, incluso para algunos pilotos que experimentaban en España dificultades económicas. Fue el caso de Gaspar de la Feria, ayudante de piloto de una nave almiranta, retratado como “un hombre muy pobre”.⁶¹ La escasez de la que querían huir algunos tripulantes no era pues exclusiva de los marineros. En el siglo xvi, Sebastián Caboto ya había recalcado que “en todos los oficios hay hombres ricos”, pero entre los pilotos ninguno.⁶² Al fin y al cabo, lo que caracterizaba a los tripulantes como grupo socioprofesional era su condición de pobreza, que les empujaba a mantener tanto lazos familiares como de paisanaje para crear redes de solidaridad ejerciendo un oficio peligroso.⁶³

Si la globalización temprana fue para muchos una salida (económica principalmente, pero también una oportunidad, en algunos casos, para ascender a nivel socioprofesional),⁶⁴ pocos parecían considerar este escenario como excepcional. Sus horizontes se ampliaron surcando océanos y llegando al “Nuevo Mundo”. Sin embargo, si buscamos huellas de la conciencia que pudieron tener los tripulantes de esta nueva realidad, no encontramos rasgos evidentes excepto, por supuesto, el hecho de franquear océanos (aunque se puede deber, en parte, al tipo de fuente que manejamos). Para muchos habitantes de las costas ibéricas, trabajar en los galeones formaba, pues, parte de su vida diaria y de una larga tradición familiar.

⁶⁰ Para el siglo xvi, véanse las mismas características en PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 238.

⁶¹ AGI, C, BD, año 1668, leg. 452, n° 1, ramo 7, fol. 3. Declaración del maestre de ración acreedor del difunto.

⁶² Citado por PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 125.

⁶³ Al respecto, véase MARTÍNEZ SHAW, “La historia marítima”, p. 54.

⁶⁴ Lo que subraya también TREJO RIVERA, “Trabajar y morir”, p. 207, y lo que podemos confirmar al descubrir el ascenso profesional de algunos tripulantes como Juan de Maya, marinero y, a la vez, despensero de nao; y Juan González, marinero y, a la vez, ayudante de piloto. AGI, C, BD, año 1602, leg. 930, n° 23, fols. 1-39; AGI, C, BD, año 1604, leg. 935, n° 12, fols. 1-24 y AGI, C, BD, año 1631, leg. 957, n° 2, ramo 2, fols. 1-5.

El marco de la globalización temprana, sin embargo, se refleja cuando analizamos las causas de defunciones. Vemos en la tabla 5 que, si la muerte por enfermedad, ahogamiento o naufragio era la más común en la documentación consultada, los combates dejaron también su impronta en la vida de los actores marítimos. La gente de mar del siglo XVII vivía en el contexto de competencias imperiales de su época y estaba, pues, directamente expuesta a las luchas por ocupar, controlar y conectar espacios lejanos que se libraron durante la globalización temprana. Sobre todo en el siglo XVII, cuando la Corona española se veía cada vez más debilitada por los holandeses, ingleses y franceses presentes en las costas americanas y españolas, del Atlántico al Pacífico.⁶⁵ Óscar Mazín recordó que, durante el siglo XVII, no solían pasar más de siete años completos sin guerra entre los estados europeos, y como subrayaba Antonio Domínguez Ortiz, “las guerras que sostenía la monarquía española en Europa, repercutían en América y viceversa”, como por supuesto en los océanos.⁶⁶

Tabla 5
CAUSAS DE DEFUNCIÓN

Causas de defunción	Número	Porcentaje
Enfermedad	123	29%
Ahogamiento	75	18%
Naufragio	50	12%
Combate	39	9%
Otras causas o sin precisar ⁶⁷	136	32%
Total	423	100%

⁶⁵ Sobre la Corona española y las presiones extranjeras en América y en los océanos en el siglo XVII, véase, por ejemplo, HAUSBERGER, *Historia mínima de la globalización temprana*, pp. 74-75.

⁶⁶ MAZÍN, “Historia”, p. 90, nota de pie de p. 22 y DOMÍNGUEZ ORTIZ, *El Antiguo Régimen*, p. 343.

⁶⁷ O bien no se especificaba la causa, o bien un suicidio, una pendencia, un rayo o un accidente causaban el fallecimiento. Véase, para más detalles, TEMPERE, *Vivre et mourir*, pp. 338-339.

Así, en los Autos de Bienes de Difuntos, los acontecimientos conflictivos a los que tuvo que hacer frente la Corona española, con los holandeses, ingleses, franceses, incluso con los moros, quedaron registrados, aunque con fórmulas muy lacónicas.⁶⁸ En el expediente de Juan González, ayudante de piloto de 23 años que murió en 1631 en un ataque holandés durante la Guerra de los Ochenta Años, se pueden leer estas escuetas palabras: “le mataron de un balazo”.⁶⁹ Y en el de Antonio Domínguez, que falleció en 1676, esta frase: “murió en la pelea que dicho navío tubo [sic] con tres fragatas de franceses a la salida del puerto de Honduras”.⁷⁰ Los tripulantes formaban, pues, los frágiles eslabones de una gran mecánica de comunicación transoceánica sometida a las condiciones cambiantes de un mundo conflictivo que se expandía a nivel mundial.

CULTURA MATERIAL DE LOS TRIPULANTES EN UN ENTORNO GLOBALIZADO

Para valorar la inserción de la gente de mar en las dinámicas de la globalización temprana, los inventarios de bienes son una fuente de información de gran valor. Ya sea el de un sencillo grumete o el de un piloto mayor, los escasos bienes de uno o los numerosos y curiosos bienes de otro, hacen resaltar las

⁶⁸ En el expediente del artillero Juan de los Reyes, que falleció, por ejemplo, a manos de los ingleses en una reyerta en 1657, se pueden leer estas sencillas palabras, “mataron a el dicho mi marido [...] donde arribó esta batalla y pelea que tuvo la dicha flota con la armada inglesa y murió...”. Y en el auto de Pedro González, marinero, y de su hijo, que murieron en 1675 durante el ataque del navío *San Hilarión* proveniente de la Margarita, encontramos esta frase: “[murieron en el navío] que apresaron los moros”. AGI, C, BD, año 1658, leg. 5581, nº 213, fol. 1. Petición de paga. AGI, C, BD, año 1685, leg. 5583, nº 125, fol. 2. Petición de paga.

⁶⁹ AGI, C, BD, año 1631, leg. 957, nº 2, fol. 2. Petición de paga.

⁷⁰ AGI, C, BD, año 1677, leg. 974, nº 4, ramo 14, fol. 7. Petición de paga y declaración del maestre.

conexiones materiales que contribuyeron a trazar entre Asia, América y Europa. Así encontramos varias huellas de una circulación a escala global de muchos bienes de origen americano o asiático entre la ropa y los utensilios de la tripulación.⁷¹ Sirvan de ejemplo el marinero Alonso Martín Sevillano, que guardaba consigo, regresando de la Nueva España, chocolate y almizcle,⁷² el piloto del Mar del Sur, Pedro Lobato, que transportaba un calabocito de bálsamo,⁷³ y el artillero Juan Festín, que conservaba tabaco.⁷⁴ Las pequeñas cantidades encontradas indican que la gente de mar, o bien deseaba poseer estos objetos que se insertaban en su intimidad convirtiéndose en “cosas banales”⁷⁵ (el tabaco es un buen ejemplo; varios marineros usaban, además, pañuelos de tabaco y cajas para polvos), o bien buscaba manifestar un estatus social ligeramente diferente al adquirir, por ejemplo, tejidos asiáticos⁷⁶ o hamacas.⁷⁷ Se puede afirmar que los marineros eran objeto de las transformaciones producidas por la temprana globalización y, a la vez, a pequeña escala, agentes de transformaciones culturales entre los nuevos territorios y España. Así introdujeron nuevos modos de consumo,⁷⁸ fumando o

⁷¹ Sobre bienes de consumo “globales” véase, por ejemplo, ARAM y YUN-CASILLILLA, *Global Goods*, y más específicamente sobre el tabaco, BROOK, *Vermmer's Hat*.

⁷² AGI, C, BD, año 1619, leg. 949, n° 1, ramo 4, fol. 10-13. Almoneda.

⁷³ AGI, C, BD, año 1602, leg. 264, n° 1, ramo 4, fols. 18-19. Almoneda.

⁷⁴ AGI, C, BD, año 1607, leg. 939, n° 2, fol. 3. Inventario.

⁷⁵ ROCHE, *Histoire des choses banales*.

⁷⁶ Véase el artículo muy sugestivo de ZAUGG, “Le crachoir chinois du roi”, sobre los usos de los productos exógenos y sus nuevas apropiaciones en África.

⁷⁷ AGI, C, BD, año 1670, leg. 454B, n° 5, ramo 2, fols. 1-2. Inventario. El marinero Juan González Mancebo conservaba una hamaca de pita pero también un petape y una frezada para dormir. Las hamacas empezaron a usarse sobre todo durante el siglo XVIII. TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, p. 181.

⁷⁸ Sobre agentes de globalización véase YUN CASILLILLA, *Los imperios ibéricos y la globalización*, pp. 202-213.

aspirando polvos de tabaco en los barcos⁷⁹ y, luego, al regresar a España, bebiendo chocolate en tecomas con pañuelos para este uso,⁸⁰ consumiendo azúcar,⁸¹ o usando para su vida diaria cajetas de Japón, rosarios de México,⁸² cucharas de nácar,⁸³ cocos,⁸⁴ salvaderas de Japón o candados de sangleys.⁸⁵ Estos diferentes objetos de uso cotidiano subrayan las evidentes interconexiones entre Asia, América y Europa y apuntan hacia una “posesión simbólica de las Indias”⁸⁶ que no era, pues, exclusiva de las élites españolas o americanas sino también de los tripulantes.

El estudio de los inventarios de la gente de mar señala, como lo vimos, la presencia de productos extraeuropeos para su consumo (se identificaron por las pequeñas cantidades), pero también para su venta (cuando aparecieron menciones como “panes”, “manojos”, “cajas”...). La pacotilla, así se llamaba la mercancía que podían embarcar los marineros, la conformaban,

⁷⁹ Véase, a propósito del consumo de tabaco en barcos franceses, CABANTOUS, *Les citoyens du large*, p. 125. En cuanto a la prohibición de fumar en los galeones españoles, reflejo de prácticas que se querían erradicar, esta instrucción es elocuente: “Que no tomen tabaco de día en parte alguna salvo en el fogón y que no se tome de noche en ninguna parte”. AGI, C, Auto de Oficio, año de 1626, leg. 93B. Instrucciones del general Jerónimo Gómez de Sandoval.

⁸⁰ AGI, C, BD, año 1619, leg. 949, nº 1, ramo 4, fols. 10-13. Almoneda. Entre las prendas del marinero Alonso Martín Sevillano se inventariaron el pan de chocolate, el tecomate, así como una caja de chocolate. Se puede consultar, sobre la introducción del chocolate y del tabaco en España, BOUMEDIENE, *La colonisation du savoir*, pp. 135-137.

⁸¹ AGI, C, BD, año 1619, leg. 949, nº 1, ramo 4, fols. 10-13. Almoneda. El mismo marinero poseía también azúcar y un pilón para molerlo.

⁸² AGI, C, BD, año 1615, leg. 945, nº 2, ramo 11, fols. 34-35. Inventario.

⁸³ AGI, C, BD, año 1606, leg. 5579, nº 43, fol. 1. Inventario.

⁸⁴ Eran vasos hechos a partir de cocos. AGI, C, BD, año 1611, leg. 5580, nº 3, fols. 1-3. Testamento.

⁸⁵ Así se llamaba a los chinos de Filipinas. AGI, C, BD, año 1638, leg. 396A, nº 4, ramo 9, fols. 25-25. Inventario.

⁸⁶ Retomamos las palabras de BOUMEDIENE, *La colonisation du savoir*, p. 146.

desde América o Asia, manojos de tabaco,⁸⁷ añil,⁸⁸ rulos de China,⁸⁹ cajas de cacao,⁹⁰ panes de azúcar,⁹¹ pimienta,⁹² paños de China,⁹³ grana,⁹⁴ libras de pita,⁹⁵ panes de copal⁹⁶ o papagayos.⁹⁷ O sea, un panel de bienes “globales” que los tripulantes difundieron e introdujeron en Europa al trabajar en las flotas. Esta pequeña actividad mercantil forma parte del relativo atractivo del oficio marítimo, ya que les proporcionaba una fuente

⁸⁷ AGI, *C, BD*, año 1670, leg. 454B, n° 5, ramo 2, fols. 1-2. *Inventario*. El marinero Juan González Mancebo conservaba 8 manojos de tabaco.

⁸⁸ AGI, *C, BD*, año 1611, leg. 5580, n° 3, fols. 1-3. *Testamento*. Lo transportaba el piloto Diego Hernández.

⁸⁹ AGI, *C, BD*, año 1619, leg. 949, n° 1, ramo 4, fol. 10-13. *Almoneda*. Estos bienes los guardaba, entre sus prendas, el marinero Alonso Martín Sevillano. ⁹⁰ AGI, *C, BD*, año 1678, leg. 5583, n° 2, ramo 4, fol. 7-11. *Testamento*. José Carrera, piloto, las mencionó en su testamento. AGI, *C, BD*, año 1667, leg. 451B, n° 5, ramo 1, fols. 6-7. *Inventario*. El piloto principal Gabriel Barrios conservaba para su venta cacao y varios panes de azúcar.

⁹¹ AGI, *C, BD*, año 1621, leg. 950, n° 1, fols. 16-22. *Testamento*. El piloto Juan de Ginebrosa poseía dos panes de azúcar que mandó entregar a su esposa.

⁹² AGI, *C, BD*, año 1609, leg. 503A n° 6, ramo 4, fol. 6. *Codicilo*. El marinero francés Roque Miguel, del *Galeón de Manila*, reconoció haber embarcado estas mercancías, por cuenta de su hermano, tan solo unos días antes de morir, así como panes de azúcar y pimienta.

⁹³ AGI, *C, BD*, año 1609, leg. 503A n° 6, ramo 4, fol. 6. *Codicilo*.

⁹⁴ AGI, *C, BD*, año 1615, leg. 945, n° 2, ramo 11, fol. 36. *Almoneda*. El artillero Juan Bautista de las Casas tenía embarcada grana que se vendió en el barco por un importe, elevado, de 98 pesos.

⁹⁵ AGI, *C, BD*, año 1606, leg. 273, n° 14, fol. 9. *Inventario*. El marinero Antonio Hernández viajaba con 60 libras de pita a su regreso de América a España.

⁹⁶ AGI, *C, BD*, año 1610, leg. 293B, n° 2, ramo 6, fol. 2. *Inventario*. Lope de Yarce, marinero, tenía embarcados 40 panes. AGI, *C, BD*, año 1607, leg. 277, n° 1, ramo 1(7), fols. 5-6. *Inventario*. El marinero Francisco Pérez Montilla transportaba un “pan de copal” que conservaba en su arca con su ropa de vestir.

⁹⁷ AGI, *C, BD*, año 1610, leg. 297, n° 1, ramo 3, fols. 2-4. *Testamento e inventario*. El marinero Juan de Mitre le regaló uno al cirujano del barco por cuidarle durante su enfermedad. Tenía embarcados, además, dos panes de copal. Sobre los papagayos y sus representaciones como mediadores de mundos véase PIEPER, “Papagayos americanos”, pp. 123-134.

de dinero suplementario. De este modo, los marineros, pilotos o artilleros contribuyeron, a pequeña escala, a difundir por Europa bienes extraeuropeos y participaron, de manera discreta, en la difusión de nuevos modos de consumo.

A la par, mientras viajaban a América, ayudaron también a difundir la cultura occidental al dedicarse a la venta de ciertas mercancías culturales. Algunos tripulantes viajaban así provistos de libros para venderlos al llegar a América. Pedro Noguera, un marinero que “no supo firmar” su testamento, atravesó, por ejemplo, el Atlántico con “34 libritos de horas de rezar”: un surtimiento que seguramente no iba a consultar durante el viaje sino a comercializar al llegar a Veracruz.⁹⁸ Nos llamaron especial atención, además, las pequeñas cantidades de objetos de devoción que se inventariaron a modo de pacotilla.⁹⁹ Los marineros, los artilleros,¹⁰⁰ incluso los grumetes¹⁰¹ podían también dedicarse a la venta de estas menudencias religiosas. El caso del artillero Francisco Romero, que viajaba a América, lo ilustra.¹⁰² Entre sus bienes no se inventariaron rosarios sino grandes cantidades de pequeños objetos devocionales de poco valor: “un lío con doscientas medallas para rosarios” y “doce docenas de agnus deyes de plomo y vidrios de colores”. Los rosarios, las medallas, las imágenes eran objetos ligeros y con un fuerte potencial comercial; aunque de poco valor, eran una mercancía apreciada entre ambas orillas del Atlántico. Alonso Martín Sevilla se embarcó de la Nueva España a la Península con

⁹⁸ AGI, *C, BD*, año 1602, leg. 264, n° 1, ramo 8, fol. 9. Inventario.

⁹⁹ Sobre la difusión de imágenes religiosas y su uso durante la Contra reforma en América, véase GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Los mundos del libro*, p. 199.

¹⁰⁰ AGI, *C, BD*, año 1628, leg. 376, n° 5, fol. 3. Inventario.

¹⁰¹ AGI, *C, BD*, año 1627, leg. 373B, n° 2, fol. 6. Almoneda. Leemos en el documento; “rematose en Diego de la Vega calafate una docena de rosarios en 14 reales”, lo que nos indica el valor muy poco elevado de estas mercancías menudas.

¹⁰² AGI, *C, BD*, año 1611, leg. 302, n° 3, ramo 2, fols. 8-9. Inventario.

unos 20 rosarios “de frutilla de colores” y de “coyoles”.¹⁰³ Estas pequeñas piezas devocionales que se intercambiaban entre los continentes¹⁰⁴ ofrecían a la gente de mar la posibilidad de diversificar sus fuentes de ingresos. Esta actividad era, en definitiva, el margen de “agencia”¹⁰⁵ que se le ofrecía.¹⁰⁶ Así, el hecho de dedicarse, además de a su oficio, a la venta de algunos productos –fuesen europeos al viajar a América (objetos de devoción, libros de oración, tejidos europeos, cintas, agujas, botones, espejitos, cordones o peines),¹⁰⁷ o asiáticos o americanos al volver a la Península– era un rasgo característico de muchos marineros, artilleros y pilotos.¹⁰⁸

Entre los bienes inventariados, además de la “ropa de mar”, de algunos pliegos que remitir¹⁰⁹ y de las pequeñas cantidades de mercancías mencionadas, encontramos, pero en muy contadas ocasiones, esclavos. El hecho de que un tripulante poseyese un

¹⁰³ AGI, C, BD, año 1619, leg. 949, n° 1, ramo 4, fols. 10-13. Almoneda.

¹⁰⁴ Un escribano del Galeón de Manila se dedicaba también a la venta de piezas devocionales menudas elaboradas en Asia, “hechuras de niños jesuses pequeños de marfil”, para comercializarlas en América. Véase MACHUCA, “Fortuna de mar”, p. 338.

¹⁰⁵ Véase sobre el tema de la “agencia” estrechamente ligada con la microhistoria y la historia global: PLANAS, “L’agency des étrangers”.

¹⁰⁶ Aunque no era exclusiva de esta categoría profesional. Soldados, capitaines, escribanos podían también dedicarse a la venta de algunos productos. Véanse TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 151-153 y PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 103, que indica que a principios del siglo XVI se llamaba la “quintalada”.

¹⁰⁷ AGI, C, BD, año 1630, leg. 957, n° 1, ramo 34, fols. 17-18. Inventario. El marinero Juan Gregorio llevaba por ejemplo a América once docenas de peines.

¹⁰⁸ AGI, C, BD, año 1621, leg. 950, n° 1, fols. 16-22. Testamento. El piloto Juan de Ginebrosa regresó por ejemplo de Santo Domingo con dos panes de azúcar.

¹⁰⁹ El artillero Juan Bautista de las Casas viajaba por ejemplo con “una memoria escrita en medio pliego de papel doblado en cuartilla firmada de Joanes de Barrendi”. AGI, C, BD, año 1615, leg. 945, n° 2, ramo 11, fols. 34-35. Inventario.

esclavo, o varios, resulta sin embargo más difícil de interpretar. Antes de sacar conclusiones erróneas, hay que considerar el estatus de la gente de mar. Como ya lo hemos descrito, los tripulantes se alistaban para ejercer su oficio y cobrar su sueldo. Sin embargo, algunos pasajeros se ahorraban el pago de una travesía enrolándose en la tripulación, o bien fingiendo ocupar una plaza, o bien ocupándola tan sólo para un viaje. Entre los marineros y artilleros de la muestra que manejamos sabemos que algunos que conocían al maestre del barco –por cooptación o bien por haber ejercido el oficio unos años antes– no eran verdaderos tripulantes. Fue el caso de Bartolomé de las Cuestas Rucabo, que se embarcó para España como artillero después de haber pasado 35 años en las Indias sirviendo al rey.¹¹⁰ Podríamos mencionar también al marinero Jorge García del Galeón de Manila, que tenía tantas mercancías chinas embarcadas, cadenas de oro, pesos, lujosos objetos de devoción, cuadros religiosos y esclavos, que se nos hace imposible pensar que ejerciera tan sólo su oficio de marinero al viajar de Manila a Acapulco (de hecho confesó en la última cláusula de su testamento haberse “concertado” con un marinero “para que gobernase por él” las veces que le tocó el timón).¹¹¹ Ha de tomarse en cuenta, por lo tanto, esta realidad antes de afirmar que poseer un esclavo en un galeón era algo común para un marinero. Si tomamos el caso de Julio Pacheco, marinero en el Mar del Sur, es razonable pensar que tampoco no lo era. Cuando murió, en 1620, se le inventariaron dos esclavos y gran cantidad de mercancías.¹¹² La venta de sus bienes alcanzó más de 3 000 pesos, ya que Julio Pacheco viajaba seguramente usurpando una plaza de marinero. Con Manuel Andrés, marinero del Galeón de Manila, resulta sin embargo más probable que viajara como verdadero miembro

¹¹⁰ AGI, *C, BD*, año 1615, leg. 945, nº 2, ramo 9, fol. 5. Reclamación y declaración del hermano.

¹¹¹ AGI, *C, BD*, año 1638, leg. 395, nº 8, ramo 4, fol. 30. Testamento.

¹¹² AGI, *C, BD*, año 1621, leg. 520, nº 2, ramo 8, fol. 44. Almoneda.

de la tripulación, ya que poseía tan sólo pequeñas cantidades de mercancías (clavo, medias) y un esclavo “de casta malabar”.¹¹³ Juan Fernández, marinero de un navío negrero del Atlántico, poseía también un joven esclavo, “un muleque que había sacado de Angola”, al que unos días antes de morir mandaba entregar a su esposa con sus escasos bienes.¹¹⁴ En el mar, los tripulantes podían recurrir a los esclavos tanto para que les ayudaran en el trabajo como para que les sirviesen en su día a día. De esta manera, los tripulantes imitaban a las clases superiores que se beneficiaban de un servicio doméstico y lucían un estatus diferente al llegar a un puerto. El hecho de poseer un esclavo representaba, pues, la posibilidad de “parecer más”, pero también una inversión en una persona considerada en aquella época como un “bien mueble”.¹¹⁵ La presencia de esclavos pertenecientes a la tripulación y su procedencia –de África y de Asia– en las flotas españolas del Atlántico y del Pacífico es otro indicio de la circulación de hombres y mercancías extraeuropeas mediante la gente de mar. Agentes de comunicación y de distribución, los tripulantes podían adquirir para su venta bienes “globales” como esclavos, pero también, más frecuentemente, como lo vimos, tabaco, azúcar, cacao, grana o tejidos asiáticos. Es cierto que participaron en una evolución generalizada de los modos de consumo al vivir en contacto con mundos lejanos, sin embargo, desempeñaron un papel, aunque discreto, como intermediarios mercantiles al vender y consumir estos bienes “globales”.

¹¹³ AGI, C, BD, año 1638, leg. 396A, n° 4, ramo 8, fols. 31-34. Testamento.

¹¹⁴ AGI, C, BD, año 1631, leg. 957, n° 2, ramo 12, fol. 30.

¹¹⁵ El artillero Juan Sánchez Florín ejercía su oficio en el Galeón de Manila ayudado también de un “negrillo de casta bengala” que no era suyo pero que tenía previsto vender en Acapulco para el “padre Lorenzo”. AGI, C, BD, año 1638, leg. 396A, n° 4, ramo 9, fol. 35. Memoria de bienes. Véase OROPEZA KERESEY, “La esclavitud asiática”, p. 12, que menciona la posibilidad, para un tripulante, de incrementar sus ingresos al vender esclavos que transportaban pero que no les pertenecían.

Además de transportar productos entre continentes, los tripulantes, ante todo los pilotos contribuían también a la transmisión de conocimientos.¹¹⁶ Encontramos en varios inventarios de pilotos, instrumentos de navegación¹¹⁷—algunos sellados por el cosmógrafo de Sevilla—,¹¹⁸ cartas de marear, derroteros, pergaminos, mapas—por ejemplo, de la costa de Perú—,¹¹⁹ varios libros de regimiento—entre ellos el famoso de Rodrigo Zamorano—,¹²⁰ y padrones como el de la ensenada de la Nueva España.¹²¹ Los mapas, derroteros y compendios que utilizaban los pilotos reflejan la amplia circulación de saberes de índole técnico-geográfica¹²² y la conformación de una red de conocimientos a escala planetaria.¹²³

Al mismo tiempo, los pilotos difundían una parte de la cultura occidental al leer en alta mar otro tipo de libros. Diego Díaz,¹²⁴ piloto de la flota de Tierra Firme, trabajaba por ejemplo provisto de sus instrumentos (una carta de marear, cuatro ampolletas, una aguja vieja de marear), pero se entretenía leyendo *Espejo de consolación* y la *Suma* de Lucio.¹²⁵ Era un hombre de su época, que

¹¹⁶ Véase al respecto NIETO OLARTE, *Las máquinas*, pp. 116-153.

¹¹⁷ AGI, C, BD, año 1647, leg. 967B, n° 5, ramo 6, fols. 4-5. Inventario.

¹¹⁸ El piloto Juan de Ginebrosa detallaba en su testamento los instrumentos de navegación que tenía y precisaba, además: “todos mis instrumentos son sellados por Rodrigo Zamorano cosmógrafo y piloto mayor en la ciudad de Sevilla”. AGI, C, BD, año 1621, leg. 950, n° 1, fols. 16-22. Testamento.

¹¹⁹ AGI, C, BD, año 1602, leg. 264, n° 1, ramo 4, fols. 16-18. Almoneda.

¹²⁰ AGI, C, BD, año 1645, leg. 414, n° 3, fols. 7. Almoneda.

¹²¹ AGI, C, BD, año 1703, leg. 5585, n° 91, fols. 3-4. Inventario.

¹²² ELLIOTT, “Europa y América”, p. 26. Decía a este propósito: “Los mapas se transformaron en un recurso, no sólo para registrar lo que ya se conocía, sino también para abrir nuevas posibilidades que se extendían más allá en el espacio”. Sobre la “modernidad” de los libros de navegación, véase PÉREZ-MALLAÍNA, “Educación y transmisión”, p. 226.

¹²³ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Homo viator*, p. 16.

¹²⁴ AGI, C, BD, año 1608, leg. 283, n° 2, ramo 1, fols. 3-4. Inventario.

¹²⁵ *Espejo de consolación* es un libro de Juan de Dueñas en cuatro partes, publicado en 1552, que trata de historia sagrada; la *Suma* de Francisco Ortiz

se dedicaba a leer libros religiosos y que viajaba, además, con un lienzo de María, aunque “roto”. Pedro Toscano se enroló provisto de mapas, instrumentos y libros de navegación; sin embargo, nos llamó la atención al poseer también “libros de suerte”.¹²⁶ Eran probablemente libros de astrología que se consultaban tanto por sus conocimientos científicos como para adivinar el futuro.¹²⁷ Otros pilotos, más inclinados a lecturas profanas, se entretenían leyendo obras de épica culta como la *Circe* (1624) de Lope de Vega,¹²⁸ o de historia, como *Guerras de Flandes*, por ejemplo.¹²⁹ Estas obras reflejan los gustos literarios de la época, en la que las lecturas profanas empezaron a suplantar a las religiosas.¹³⁰ Los pilotos cruzaban, pues, océanos provistos de sus herramientas científicas, pero también culturales y religiosas. Si no encontramos libros de historia del Nuevo Mundo, sí que se leían en los galeones españoles, ya que descubrimos varios en otros inventarios de escribanos o maestres, como una *Crónica de las Indias*,¹³¹ la *Relación universal del mundo* de Botero¹³² y una *Historia de China*.¹³³

Los pilotos no eran los únicos en leer libros y en representarse los nuevos espacios. En los inventarios de varios marineros encontramos también ejemplares de libros, la mayoría de ellos de índole religiosa, libros de oración, pero no exclusivamente.

Lucio, otro libro religioso, se publicó en 1595.

¹²⁶ AGI, C, BD, año 1647, leg. 967B, nº 5, ramo 6, fols 4-5. Inventario.

¹²⁷ Mis agradecimientos a Pedro Rueda y a Antonio Castillo Gómez por brindarme informaciones al respecto.

¹²⁸ AGI, C, BD, año 1645, leg. 414, nº 3, fol. 4. Inventario. Pero también *Es-carmientos de amor* (1628) de Alonso Castillo Solórzano, que posiblemente fuera una reescritura del argumento de la *Arcadia* de Lope de Vega. Véase CASTILLO MARTÍNEZ, “La Arcadia”.

¹²⁹ Obra posiblemente del jesuita Famiano de Estrada escrita en latín y traducida al español (1572-1640).

¹³⁰ GONZALBO AIZPURU, “Leer de la infancia”, p. 41.

¹³¹ AGI, C, BD, año 1608, leg. 935, nº 17, ramo 2, fols. 1-3. Inventario.

¹³² AGI, C, BD, año 1667, leg. 451B, nº 6, ramo 2, fols. 2-3. Inventario.

¹³³ AGI, C, BD, año 1641, leg. 966, nº 1, ramo 2, fols. 2-3. Testamento.

Un marinero se podía entretener leyendo por ejemplo “un libro viejo del Cid”,¹³⁴ o un artillero un libro de poesía que de tanto hojearlo se inventarió con su tapa y páginas desgastadas.¹³⁵ Saber leer significaba adentrarse durante el viaje en un mundo ficticio para sí, pero también, para los que no sabían leer. Así es como la lectura colectiva era un pasatiempo compartido, en voz alta, entre varios tripulantes y pasajeros. De hecho, se trataba de una práctica social corriente en tierra que se reproducía en las flotas.¹³⁶ Un artillero conservaba, por ejemplo, varios “libros de leyendas” y otros “de entretenimiento de noche”,¹³⁷ que eran tal vez relatos profanos prohibidos (para leer a solas y a escondidas), o más probablemente de leyendas, es decir, de historias que se leían por la noche para sí y los demás.¹³⁸ La lectura privada, una práctica menos corriente e íntima, era sobre todo de índole religiosa. Así se conservaban en las arcas de los marineros libros de horas, en general viejos,¹³⁹ a veces ricamente adornados.¹⁴⁰ Eran los máspreciados entre la gente de mar, ya que ofrecían la posibilidad de rezar e implorar la intercesión celestial en caso de peligro. No podemos descartar, es cierto, la idea de que pudiesen también custodiarse como símbolos sagrados o talismanes por gente analfabeta,¹⁴¹ pero es muy probable que sí fueran leídos por sus poseedores, ya que entre los marineros de nuestra muestra 37% supo firmar su testamento y,

¹³⁴ AGI, C, BD, año 1611, leg. 302, n° 3, ramo 1, fols. 3-4. Testamento.

¹³⁵ AGI, C, BD, año 1611, leg. 302, n° 3, ramo 2, fol. 10. Almoneda.

¹³⁶ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, *Libros y libreros en el siglo XVI*, p. 389; CASTILLO GÓMEZ, *El placer*, pp. 22-23 y TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 199-200.

¹³⁷ AGI, C, BD, año 1615, leg. 945, n° 2, ramo 11, fols. 34-35. Inventario.

¹³⁸ Mis agradecimientos por segunda vez a Pedro Rueda y a Antonio Castillo Gómez por brindarme informaciones al respecto.

¹³⁹ AGI, C, BD, año 1619, leg. 949, n° 1, ramo 4, fol. 13. Almoneda.

¹⁴⁰ AGI, C, BD, año 1612, leg. 309, n° 1, ramo 10, fols. 56-57. Inventario. “Unas horas doradas por las tablas.”

¹⁴¹ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Dineros de ventura*, p. 75.

entre los artilleros, 40%.¹⁴² Son datos indicativos, pues sabemos que las firmas no son una señal exacta; sin embargo, permiten aproximarnos a los niveles de alfabetización de la época para la gente de mar.¹⁴³ Un marinero como Laureano Ceyala,¹⁴⁴ enrolado en un barco negrero, podría ilustrar al marinero inclinado a literatura devota. Se entretenía en el viaje leyendo “un libro de la vida de Santa Juana de la Cruz”, uno “de horas” y otro titulado *Meditaciones de la muerte*, o sea un panel de libros religiosos en boga en aquella época que no sólo podían leer las clases altas de la sociedad sino también, e incluso, los tripulantes. La literatura devocional –para vivir como buen cristiano y para prepararse a bien morir– era muy preciada en España y América;¹⁴⁵ no es de extrañar, por lo tanto, que Manuel Francisco,¹⁴⁶ otro tripulante, tuviese también en su arca un libro de devoción, pero además “un libro de memorias con su cubierta”. Esta última referencia, el libro de memorias y cuentas, nos permite además entrever prácticas de lectura y de escritura. De hecho, se inventariaron entre los bienes de varios marineros escribanías, cuchillas para cortar plumas y tinteros que atestiguan estas prácticas ligadas a la escritura y al comercio.¹⁴⁷ Los tripulantes, ya fueran pilotos o marineros, se desplazaban entre continentes y, al tejer vínculos entre las diferentes partes del mundo, operaban, pues, como

¹⁴² Retomamos las cifras que aparecen en TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, p. 298.

¹⁴³ Datos para el siglo XVII que concuerdan con la evolución de la alfabetización a lo largo de los años. En el siglo XVI, en el estudio de PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 241, 21% de los marineros españoles sabía firmar; en el siglo XVIII, en Inglaterra, lo hacían 69% de los marineros ingleses según el estudio de REDIKER, *Between the Devil*, p. 307.

¹⁴⁴ AGI, C, BD, año 1679, leg. 975, ramo 1(1), fol. 22. Inventario.

¹⁴⁵ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Los mundos del libro*, p. 86. También RUEDA, *Negocio e intercambio*, subraya el éxito de los libros de devoción en América.

¹⁴⁶ AGI, C, BD, año 1612, leg. 308, ramo 5, fol. 10. Inventario.

¹⁴⁷ El marinero Francisco de Barragán poseía, por ejemplo, escribanías y tinta que se vendieron en la almoneda de sus bienes: “unas escribanías con su herramienta en doce reales”, “una botella llena de tinta en doce reales”. AGI, C, BD, año 1621, leg. 345A, n° 12, fols. 10-12. Almoneda.

intermediarios entre Europa, América y Asia, al llevar con ellos un bagaje religioso y cultural occidental.

ANTE LA MUERTE,
¿QUÉ CONCIENCIA DE LA GLOBALIZACIÓN?

Hasta ahora hemos podido ver en qué medida, aunque ínfima, favorecieron los tripulantes el intercambio de productos materiales y culturales entre partes distantes del globo. Sus modos de consumo se iban transformando, los difundían poco a poco, pero nos gustaría ahora interrogarnos sobre la percepción que tuvieron de este mundo en transformación. A la hora de morir, justo antes del último suspiro, ¿dejaron en sus testamentos huellas de sus trayectorias “globales”, de su conciencia de un mundo que se estaba ampliando y “globalizando”? Para contestar, el análisis de varios testamentos que redactaron los tripulantes permite adentrarnos en ese momento especial de sus vidas. Este documento, en el que se recogen las últimas voluntades –aunque de forma muy codificada–, permite detenernos en los días que precedieron a su muerte; o sea, estudiar un concentrado de vida, un instante característico como si fuera un *snapshot*, según la expresión de Ghobrial.¹⁴⁸ El método, como explican también Bertrand y Calafat,¹⁴⁹ consiste en estudiar un momento como si fuera el punto de observación de una escena más amplia, e indudablemente en nuestro estudio éste era el punto culminante de sus vidas. Los testamentos redactados en el mar brindan información acerca de sus andanzas por el mundo, pero también de sus relaciones familiares y devociones.

Ahora bien, el reto consiste en buscar huellas para ver en qué medida sus vidas y actitudes ante la muerte se vieron modificadas por la temprana globalización. Para entender los datos

¹⁴⁸ GHOBRIAL, “The Secret Life”, p. 55.

¹⁴⁹ BERTRAND y CALAFAT, “La microhistoire globale”, p. 4.

y analizar los testamentos, primero hace falta entender cómo podía surgir la muerte en alta mar. Entre las diferentes causas de defunción, y en concierto con el oficio ejercido (véase la tabla 6), la enfermedad, el ahogamiento, el naufragio y el combate aparecen como los principales factores de fallecimiento en los océanos. Los datos reflejan la realidad social del buque, en que los peligros del mar (ligados a la dimensión líquida del espacio y la conflictividad por dominarlo) se cebaban en los escalones más bajos de la tripulación, mientras que la enfermedad era un factor común a todos.¹⁵⁰

Tabla 6
CAUSAS DE DEFUNCIÓN POR OFICIO

Oficio	Enfermedad	Ahogamiento	Naufragio	Combate	Otras causas o sin precisar ¹⁵¹	Total
Marineros	59 30%	40 21%	17 9%	20 10%	58 30%	194
Grumetes	21 21%	22 22%	14 14%	9 9%	34 34%	100
Pajes	2 10%	5 25%	2 10%	1 5%	10 50%	20
Artilleros	22 33%	3 5%	13 19%	4 6%	25 37%	67
Pilotos	19 45%	5 12%	4 10%	5 12%	9 21%	42
Total	123 29%	75 18%	50 12%	39 9%	136 32%	423

Estas informaciones son valiosas a la hora de analizar la práctica testamentaria. Cuando surgía la muerte de forma súbita, los tripulantes desaparecían en el mar sin poder redactar sus últimas voluntades. Los datos recogidos en los 423 expedientes analizados lo demuestran: tan sólo 112 individuos testaron antes de morir (26.5% de la muestra).¹⁵²

¹⁵⁰ Excepto para los pájares por su joven edad.

¹⁵¹ Véase la nota a pie de p. 67.

¹⁵² De los 194 marineros, 55 testaron. De los 100 grumetes, 19. De los 20 pájares, ninguno. De los 42 pilotos, 19. De los 67 artilleros, 19.

Sin embargo, considerando en primer lugar que los pajes (unos niños) no redactaban sus últimas voluntades y, en segundo lugar, que muchos tripulantes murieron de forma repentina sin poder testar –al caerse del barco, en un naufragio o durante un combate–, hay que retomar los datos y afinar las informaciones. Centrándonos únicamente en los que pudieron y tuvieron tiempo para redactar su testamento, es decir en los enfermos (salvo los 2 pajes), las cifras cambian: de los 121 enfermos, 76% de ellos testaron, como se indica en la tabla 7.

Tabla 7

PRÁCTICA TESTAMENTARIA DE LOS TRIPULANTES ENFERMOS

Oficio	Número de enfermos	Número de testamentos	Porcentaje en función del oficio
Marineros	59	48	81%
Grumetes	21	14	67%
Artilleros	22	15	68%
Pilotos	19	15	79%
Total	121	92	76%

El porcentaje muy elevado de gente de mar que redactó sus últimas voluntades señala que los tripulantes, como cualquier persona de su época o cualquier miembro de la Iglesia, quería morir como buen cristiano y encomendar su alma a Dios. Así, cuando se encontraban muy debilitados por la enfermedad, mandaban llamar al escribano y al capellán si había alguno en el barco. El primero, provisto de papel y tinta, se acercaba al lecho del moribundo y registraba las disposiciones materiales y espirituales del enfermo; el segundo, apartando a los amigos y testigos, confesaba y administraba los santos sacramentos. Todos los documentos redactados en el mar señalan el profundo deseo de expresarse ante Dios y la muerte. El grumete Antonio de Silva lo confirma al presentarse, en las primeras líneas de su testamento, “como fiel y católico cristiano temiéndome de

la muerte que es cosa natural y deseando poner mi alma en camino y carrera de salvación [...]”¹⁵³ Del mismo modo, el piloto Esteban de Palacios quiso encomendar su ánima a Dios “que la crió” y el cuerpo “a la tierra donde fue formado”¹⁵⁴ Lejos de sus parientes, de su parroquia, los tripulantes deseaban profesar su fe, unirse a Dios y, si fuese posible, ser enterrado al lado de sus familiares para unirse con la comunidad de fieles. Esta fórmula retórica y codificada, “el cuerpo a la tierra”, aparece en todos los testamentos, sin embargo, en el contexto oceánico, esta opción de funerales resultaba muy poco probable. Es importante recordar que la muerte en el mar se inscribía en una dimensión peculiar, ya que privaba el cuerpo de una sepultura y lo condenaba a una inmersión en las aguas. Esta perspectiva debió de haber infundido un miedo profundo a los tripulantes que sólo se desvela a través de los silencios testamentarios, ya que en la mayoría de los documentos no se mencionaba el mar como lugar de sepultura. Es como si esta perspectiva angustiosa, la de morir en el espacio líquido, negro, profundo, se negara, como si los océanos no formasen parte de sus vidas.¹⁵⁵ Con frecuencia los marineros indicaban como lugar de sepultura la iglesia del puerto donde llegasen o, a veces, incluso, la iglesia de su parroquia, aunque no existiera ninguna posibilidad de enterrarles allí. El artillero Esteban de Oca¹⁵⁶ indicó por ejemplo una sepultura en la iglesia de Sanlúcar de Barrameda mientras viajaba a las costas americanas, y el marinero Antonio Álvarez,¹⁵⁷ que navegaba por el Pacífico, pidió que su cuerpo fuese enterrado en la iglesia del puerto de Arica, lo que nunca pudo producirse, ya que murió en alta mar. Tener una sepultura en tierra consagrada

¹⁵³ AGI, C, BD, año 1613, leg. 514, n° 2, ramo 10, fol. 1. Testamento.

¹⁵⁴ AGI, C, BD, año 1610, leg. 507, n° 2, ramo 5, fol. 2. Testamento.

¹⁵⁵ Sobre la dimensión simbólica del mar y del miedo en el espacio marítimo véase MOYA SORDO, “El miedo”, pp. 225-253.

¹⁵⁶ AGI, C, BD, año 1670, leg. 454B, n° 5, ramo 1, fol. 4. Testamento.

¹⁵⁷ AGI, C, BD, año 1612, leg. 309, n° 1, ramo 10, fol. 53. Testamento.

formaba parte, pues, de las expectativas de los marineros, y si se mencionaba una sepultura en el mar, las indicaciones eran muy escuetas. Podían aparecer fórmulas lacónicas, tales como “que mi cuerpo sea echado en las aguas de la mar en la forma y según se acostumbra”, sin más detalles. A veces, en testamentos atípicos, se pueden leer formulaciones originales, como ésta del marinero Antonio Hernández, que refleja tal vez la libertad con la que se expresó ante el escribano: “mando que cuando mi alma se arranke de las carnes, mi cuerpo muriendo en la mar sea echado en ella”.¹⁵⁸ Sin embargo, en la mayoría de los casos ni se mencionaba esta evidente posibilidad.

Los tripulantes deseaban, en realidad, como cualquier cristiano, expresar sus últimas voluntades mediante un testamento, codificado, por supuesto, que les ofrecía la posibilidad de distribuir sus bienes materiales para prepararse al más allá.¹⁵⁹ El hecho de morir en alta mar provocaba un miedo más agudo que en tierra, pero el testamento, al fin y al cabo, reflejaba el ansia de vivir y morir como los demás. Pudimos comprobar que en ninguno de los testamentos redactados en el mar, el modo de vivir de los marineros y pilotos, caracterizado por la movilidad y por el espacio infinito de los océanos, cambiaba sus actitudes ante la muerte y su deseo de estar enterrados en tierra.

Cabría entonces preguntarse en qué medida su vida por los océanos pudo modificar su actitud ante la muerte. El análisis de los testamentos, documentos notariales (para repartir los bienes) pero también religiosos (para salvar el alma), no ofrece finalmente detalles significativos al respecto. Es más, parece, al contrario,

¹⁵⁸ AGI, C, BD, año 1606, leg. 273, exp. 14, fol. 7. Testamento.

¹⁵⁹ Los tripulantes solían redactar en el mar sus últimas voluntades, muy pocos lo hacían en tierra (tan solo tres marineros y un grumete en nuestra muestra); los pasajeros actuaban sin embargo de forma muy diferente. La mayoría, asustados por la travesía y deseosos también de repartir sus mercancías o bienes, testaban antes de embarcarse. Véase TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 282-283.

reforzarse la idea según la cual cuanto más se desplazaban los actores de la temprana globalización, más deseaban volver a arraigarse a su tierra.¹⁶⁰ Las mandas piadosas lo señalan claramente. La mayoría debía, según las últimas voluntades de los testadores, realizarse en España. Las actitudes ante la muerte de los marineros nos revelan sencillamente el deseo de formar parte de la comunidad de cristianos a la que pertenecían. Cada marinero, lejos de su tierra, quería actuar como cualquier otro miembro de la Iglesia. En los testamentos redactados en el mar esta frase, recurrente, lo recuerda: “Protestando de vivir y morir en esta santa fe católica como bueno y fiel cristiano”.¹⁶¹ Así, examinando las misas que encomendaban por su alma, vemos que encargaban decirlas, en general, en la iglesia de la ciudad de donde eran oriundos. El amor a la patria chica estaba muy presente y se multiplicaba en función de cada devoción regional.¹⁶² El grumete andaluz Francisco Hernández, vecino de Sanlúcar de Barrameda, pidió, por ejemplo, que se dijeran misas a la Virgen de Regla y también a la del Rosario en la iglesia de Sanlúcar.¹⁶³ El piloto sevillano Diego Hernández encargó diez misas en la iglesia de Nuestra Señora Santa Ana, la iglesia epónima y emblemática de los marineros sevillanos en Triana, cuando el artillero Alberto González invocó en su testamento a la Virgen y al apóstol Santiago.¹⁶⁴ Al fin y al cabo, la piedad de la gente de mar se caracterizaba por sus formas más usuales, aunque

¹⁶⁰ La cuestión del arraigo a la tierra natal se trata en el sugestivo artículo de GHOBRIAL, “The Secret Life”.

¹⁶¹ AGI, C, BD, año 1611, leg. 297, n° 1, ramo 3, fol. 2. Testamento.

¹⁶² Sobre devociones andaluzas, véase SUÑE BLANCO, “Religiosidad popular”, p. 168.

¹⁶³ AGI, C, BD, año 1627, leg. 373B, n° 2, fol. 4. Testamento.

¹⁶⁴ AGI, C, BD, año 1611, leg. 5580, n° 3, fol. 1. Testamento. AGI, C, BD, año 1636, leg. 387, n° 2, fols. 1-3. Testamento. Otro ejemplo, el artillero Diego Juárez que mandó decir misas por su alma en un convento de Villalba, de donde era oriundo. AGI, C, BD, año 1609, leg. 287, n° 3, ramo 1, fols. 1-3. Testamento.

muy exacerbadas (tanto los marineros como los pilotos querían redactar su testamento, incluso un joven grumete, pobre, sin parientes, pero que deseaba encomendar su alma a dios y nombrarla como única heredera).¹⁶⁵ Resultó, pues, difícil encontrar especificidades oceánicas en sus mandas o incluso propias del Nuevo Mundo. No encontramos demandas de misas a la Virgen de Guadalupe o a la de Copacabana (resultantes de la hibridación religiosa entre España y América),¹⁶⁶ pero sí descubrimos algunos pocos objetos de devoción fabricados en América o en Asia (rosarios de carey,¹⁶⁷ hechuras de marfil y ébano de Nuestra Señora,¹⁶⁸ por ejemplo). La cultura material de la gente de mar se podía hibridar, pero no sus devociones. Esta ausencia demuestra lo que varios investigadores ya señalaron: el amor a la patria chica en las devociones religiosas¹⁶⁹ y, por supuesto, el amor a los seres queridos que se quedaron en su tierra.

Viviendo sus últimas horas, marineros, pilotos y artilleros se acordaban de la madre, de la esposa o de los hijos que seguían viviendo en España. El artillero Pedro Rodríguez Casado, enfermo en la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, se expresó al respecto, en sus últimas voluntades, con mucha libertad. Quedaron manifiestos tanto su miedo, cuando declaró “temiendo la

¹⁶⁵ AGI, C, BD, año 1606, leg. 938A, nº 3, fol. 3. El grumete Miguel de Silombre nombró, en su testamento, a su alma como única heredera por no tener reales ni parientes a quien dárselos.

¹⁶⁶ GRUZINSKI, *La guerre des images*. Aunque debemos precisar que la devoción a la Virgen de Guadalupe fue más importante a partir de la segunda mitad del siglo XVII y sobre todo durante el XVIII.

¹⁶⁷ AGI, C, BD, año 1638, leg. 396A, nº 4, ramo 9, fols. 25-26. Inventario.

¹⁶⁸ AGI, C, BD, año 1624, leg. 361B, nº 7, fols. 15-18. Inventario que, hay que indicarlo, no era de un piloto sino del capitán de la almiranta del Galeón de Manila. Sobre cultura material entre Asia y América y sus agentes oceánicos, véase, por ejemplo, MACHUCA, “Colima y Manila”. Sobre objetos “globales” asiáticos y americanos, véase GRUZINSKI, *Les quatre parties*, pp. 281-308.

¹⁶⁹ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Dineros de ventura*, pp. 147-150, y RODRÍGUEZ VICENTE, “La patria chica”, pp. 281-289, que se interesó por los emigrantes y las mandas religiosas en España.

muerte y acabamiento de esta vida que es breve y fallecedera de la cual persona alguna no se puede escapar [...]”, como su deseo de nombrar a su fiel esposa que vivía en Sevilla como única heredera.¹⁷⁰ Baltasar Gallegos recordó de forma idéntica los lazos que lo unían a su mujer cuando la instituyó, en Sevilla, como heredera: “por el mucho amor y voluntad que le tengo y buenas obras que de la susodicha he recibido”.¹⁷¹ En realidad, el sentimiento de “extraneidad” que pudieron experimentar los tripulantes estaba ligado íntimamente a la distancia, pero sobre todo a las rupturas familiares y afectivas que sus vidas por los océanos les imponían. La dimensión global de sus trayectorias se desvela finalmente a través del profundo arraigo a la tierra natal y a los familiares que tuvieron que abandonar para ejercer su oficio.¹⁷² Un piloto mencionó, es cierto, territorios extraeuropeos al tener un hijo en Manila y una esposa en Nueva España,¹⁷³ pero en muy contadas ocasiones aparecían América o Asia, a no ser que algún marinero o piloto tuviese acreedores o familiares en estos lejanos territorios.

Los testamentos estudiados ofrecieron, pues, la imagen de unos agentes de la temprana globalización que, a pesar de sus andanzas por el mundo, no expresaron formas singulares de sus vidas “globales”. Es como si las distancias que recorrían para unir territorios muy lejanos reforzaran su condición peninsular y su religiosidad. Eran actores de un mundo en movimiento, pero ansiaban volver a arraigarse en su tierra al lado de sus familiares y parroquia.¹⁷⁴ Todos los tripulantes fueron, al fin y al cabo, individuos que forjaron una cultura marítima

¹⁷⁰ AGI, C, BD, año 1609, leg. 287, n° 1, ramo 2, fol. 6. Testamento.

¹⁷¹ AGI, C, BD, año 1628, leg. 376, n° 5, fol. 4. Testamento.

¹⁷² Véase también MARTÍNEZ SHAW, “Geografías de la emigración”, pp. 151-186.

¹⁷³ AGI, C, BD, año 1610, leg. 507, n° 2, ramo 5, fols. 2-6. Testamento.

¹⁷⁴ Véase GHOBRIAL, “The Secret Life”, pp. 76-80, que saca conclusiones similares sobre su curioso personaje.

empírica basada en duras y peligrosas experiencias laborales compensadas, sin embargo, por redes de solidaridad profesional, familiar y de paisanaje. Las prolongadas ausencias, la falta de consideración social, la apertura al mundo fueron, es verdad, rasgos distintivos de este grupo profesional subalterno, a los que se debe añadir, además, el profundo arraigo a su tierra resultante de su condición laboral paradójica: vivir en el vasto mundo separados de su propio mundo.¹⁷⁵ Al fin y al cabo, buscar en los expedientes de Bienes de Difuntos las experiencias de “extraneidad” en América o en Filipinas, o la conciencia de un mundo globalizándose, resultó bastante difícil, por no decir imposible, ya que los documentos manejados no nos dieron acceso a este tipo de información.¹⁷⁶ Cuando fallecía un miembro de la tripulación, se apuntaba en qué barco, qué flota, qué día había sucedido el acontecimiento, pero no los sentimientos que hubiera podido experimentar al estar en lugares lejanos. En los documentos conservados (el inventario de bienes del difunto, el testamento, las declaraciones de testigos), el hecho de viajar y conectar espacios no cobraba una importancia singular. Las declaraciones de testigos o de herederos tampoco mencionaban la movilidad como una característica. Al contrario, las andanzas de los tripulantes aparecían como “normales”. A menudo buscamos huellas de vidas “globales” para comprobar la dimensión singular de un mundo que se iba transformando, pero la mirada que posamos sobre ellas –reflejo de nuestras preocupaciones actuales al acecho de esta “globalidad”¹⁷⁷ no nos permite afirmar

¹⁷⁵ Sobre cultura marítima, véase MARTÍNEZ SHAW, “La historia marítima”, pp. 54-57; PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, pp. 235-254; CABANTOUS, *Les citoyens*, p. 193 y REDIKER, *Between the Devil*, p. 149.

¹⁷⁶ En algunas ocasiones, pueden aparecer en los Autos de Bienes de Difuntos cartas misivas intercambiadas, por ejemplo, entre el marido y la esposa, en las que este sentimiento puede verse reflejado. Sobre correspondencia véanse, por ejemplo, MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Desde la otra orilla* y, por supuesto, OTTE, *Cartas privadas*.

¹⁷⁷ GRUZINSKI, “Faire de l’histoire”, p. 1091.

que los marineros del siglo XVII experimentaron vivencias que ellos hubieran podido calificar como “globales”. Los marineros se desenvolvían, es cierto, en un entorno marítimo lejano, extraño, movedizo y peligroso, pero recordemos que viajaban y trabajaban en flotas y naves –unos microcosmos españoles– donde se reproducían las estructuras dominantes de la sociedad española.¹⁷⁸

CONCLUSIÓN

El artículo tenía dos propósitos: primero, retratar a los tripulantes para subrayar su papel en las conexiones transcontinentales que fomentaron; segundo, interrogarnos sobre su percepción del fenómeno de la globalización temprana a través de una fuente documental poco usada en este tipo de investigaciones, la de los Autos de Bienes de Difuntos. Su valor heurístico, pero también sus límites han aparecido a lo largo del estudio.¹⁷⁹ No hemos podido reconstruir biografías completas de marineros, tarea por lo general difícil para miembros de las clases subalternas, pero hemos conseguido comprobar hasta qué punto se convirtieron en intermediarios entre mundos distantes. Como ya lo señalaba Pérez-Mallaína, los tripulantes protagonizaron la desaparición de las barreras que separaban tanto a los hombres como los diferentes territorios del globo.¹⁸⁰ No podía ser de otro modo: su oficio de marinero o de piloto suponía cruzar inmensos espacios marítimos y conectar mundos.

¹⁷⁸ TEMPÈRE, *Vivre et mourir*, pp. 163-165 y 335, y TREJO RIVERA, *La flota de Nueva España*, p. 22.

¹⁷⁹ Otras fuentes de la época colonial (procesos de la Inquisición o relaciones de méritos) podrían ayudar para seguir con más detalle las trayectorias de vida de algunos individuos. Véanse varios estudios, el primero con un proceso inquisitorial, los dos siguientes con probanzas de méritos: CREWE, “Transpacific Mestizo”, pp. 463-485; TARRUELL, “Circulations”, pp. 45-57; y TEMPÈRE, “En las fronteras”, pp. 193-214.

¹⁸⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, p. 239.

Ahora bien, esta apertura al mundo contrasta con el profundo arraigo a la tierra natal que los tripulantes expresaron en sus testamentos. La mayoría de ellos, expuestos a la pobreza en España, se alistó en las flotas españolas, viajó por el mundo, pero pensando en volver. Esta decisión, la de cruzar océanos, fue una salida laboral ligada, en general, a una tradición profesional y familiar o a lazos de paisanaje, que se amplió con el escenario de la temprana mundialización; pero como ya señalamos, no vivieron experiencias similares a las de los tripulantes del siglo XVI. Lo que caracterizó sus andanzas por el mundo fue, al contrario, el carácter rutinario de sus viajes, ya que en el siglo XVII mantuvieron conexiones ya existentes entre España, América y Asia a pesar de las distancias y de los peligros. Sus experiencias laborales por los océanos se convirtieron, en realidad, en una característica ordinaria para alimentar a su familia, la preocupación más apremiante de las clases populares del Antiguo Régimen. Sus vidas, retomando las palabras de Grendi, a pesar de formar parte de “lo excepcional normal”¹⁸¹ se pueden calificar de “globales” en el sentido en que materializaron lazos duraderos entre los continentes.¹⁸²

Sin embargo, la conciencia que tuvieron los tripulantes de la globalización, al activar la gran mecánica de comunicación oceánica, no se desveló fácilmente en la fuente que manejamos. Vimos, al contrario, que por efecto de contrapunto, sus vidas “globales” agudizaron el sentimiento de desarraigamiento. Para compensar el alejamiento con sus familiares, la gente de mar se enrolaba a menudo con un primo, un tío, un hijo o un paisano. De esta manera, se mantenía la tradición profesional (familiar y regional) pero, también, se recreaba en el mar un entorno de solidaridad. En realidad, el silencio de las fuentes sobre sus

¹⁸¹ GRENDI, “Ripensare la microstoria?”, p. 544.

¹⁸² ELLIOTT, *España y su mundo*, p. 24. Recalcaba la fluidez y estrechez de las conexiones mientras que las distancias transatlánticas eran, decía, enormes.

andanzas por el mundo puede revelar las dificultades que experimentaron los tripulantes al tener que vivir, pero, sobre todo, morir en lejanos territorios.¹⁸³ El desarraigó, o, mejor dicho, el miedo a no poder volver a arraigarse, refleja las tensiones que la condición de marinero pudo ocasionar: experimentar la temprana globalización al tener que alejarse de su casa y trabajar en los océanos. Ésta es la característica singular de sus vidas globales: crear lazos a través de los territorios rompiendo, el tiempo de un viaje, o para siempre cuando fallecían, lo que les unían a sus deudos en tierra, un desgarramiento para ellos, como si la globalización que conectaba mundos y espacios hubiera sido la que les desconectó de los suyos.

SIGLAS Y REFERENCIAS

AGI, C, BD Archivo General de Indias, *Contratación, Autos de Bienes de Difuntos*, Sevilla, España.

ARAM, Bethany y Bartolomé YUN-CASALILLA (eds.), *Global goods and the Spanish Empire. 1492-1824. Circulation, Resistance and Diversity*, Basings-toke, Palgrave Macmillan, 2014.

BERTRAND, Romain y Guillaume CALAFAT, “La microhistoire globale: affaire(s) à suivre”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 73: 1 (2018), pp. 13-18.

BONALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.

BÖTTCHER, Nikolaus, Stefan RINKE y Nino VALLEN (eds.), *Distributive Struggle and the Self in the Early Modern Iberian World*, Stuttgart, Verlag Hans-Dieter Heinz/Akademischer Verlag, 2019.

BOUCHERON, Patrick, *Histoire du monde au XV^e siècle*, París, Fayard, 2009.

BOUMEDIENE, Samir, *La colonisation du savoir. Une histoire des plantes médicinales du “Nouveau Monde” (1492-1750)*, Vaulx-en-Velin, Les Éditions des mondes à faire, 2016.

¹⁸³ CHARTIER, “La conscience de la globalité”, p. 123.

BROOK, Timothy, *Vermeer's Hat. The Seventeenth Century and the Dawn of the Global World*, Nueva York, Bloomsbury, 2008.

BUONO, Alessandro, “‘Tratándole como paysano y él a ellos’. Pertenencia local, redes supralocales y transmisión de bienes entre el Nuevo y el Viejo Mundo (siglo XVII)”, en *Tiempos Modernos*, 39 (2019), pp. 131-155.

CABANTOUS, Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, París, Aubier Collection Historique, 1995.

CALVO, Thomas, *Espacios, climas y aventuras. El Galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 2016.

CARMAGNANI, Marcello, *Las conexiones del mundo y el Atlántico, 1450-1850*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2021.

CASTILLO GÓMEZ, Antonio, *El placer de los libros inútiles y otras lecturas en los Siglos de Oro*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018.

CASTILLO MARTÍNEZ, Cristina, “La Arcadia en el *Lisardo enamorado*: Castillo Solórzano, lector de Lope”, en *Criticón* 135 (2019), pp. 97-111, <https://journals.openedition.org/criticon/5988>.

CASTRO GUTIÉRREZ, Felipe e Isabel M. POVEA MORENO (coords.), *Los oficios en las sociedades indias*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2020.

CHARTIER, Roger, “La conscience de la globalité”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 56: 1 (2001), pp. 119-123.

CHAUNU, Pierre, *L'Expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, París, PUF, 1969.

CHAUNU, Pierre y Huguette CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, SEVPEN, 1959, t. IV-6/4.

COSSART, Brice, “Los artilleros a escala de la Monarquía Hispánica: el salto cuantitativo de las armadas atlánticas”, en GARCÍA HERNÁN y MAFFI (coords.), 2017, pp. 205-224.

COSSART, Brice, “Gobal lives: Writing Global History with a Biographical Approach”, en *Entremos UPF journal of World History*, 5 (2013), pp. 1-14.

CREWE, Ryan, “Transpacific Mestizo: Religion and Caste in the Worlds of a Moluccan Prisoner of the Mexican Inquisition”, en *Itinerario*, 39: 3 (2015), pp. 463-485.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, Alianza Editorial, 1999.

DOUKI, Caroline y Philippe MINARD, “Histoire globale, histoires connectées: un changement d’échelle historiographique? Introduction”, en *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, 54: 5 (2007), pp. 7-21.

ELLIOTT, John H., “Europa y América en la época moderna”, en SÁNCHEZ-MONTES (coord.), 2000, pp. 23-44.

ELLIOTT, John H., *España y su mundo. 1500-1700*, Madrid, Alianza Editorial, 1990.

ENCISO CONTRERAS, José, *Testamentos y autos de bienes de difuntos de Zacatecas (1550-1604)*, Zacatecas, Tribunal Superior de Justicia de Zacatecas, 2000.

FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Francisco, *Libros y libreros en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982.

FLORES MOSCOSO, Ángeles, “Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII”, en TORRES RAMÍREZ y HERNÁNDEZ PALOMO (coords.), 1985, pp. 251-269.

GARCÍA, Idalia y Pedro RUEDA (comps.), *Leer en tiempos de la Colonia*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010.

GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos (1587)*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1944.

GARCÍA HERNÁN, Enrique y Davide MAFFI (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017.

GHOBRIAL, John-Paul, “The Secret Life of Elias of Babylon and the Uses of Global Microhistory”, en *Past & Present*, 222 (2014), pp. 51-93.

GIL, Juan, *La India y el Lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro*, Sevilla, Biblioteca de Temas Sevillanos, 2011.

GONZALBO AIZPURA, Pilar, “Leer de la infancia a la vejez. El buen orden de las lecturas en la Colonia”, en GARCÍA y RUEDA (comps.), 2010, pp. 21-54.

GONZALBO AIZPURA, Pilar (dir.), *Historia de la vida cotidiana en México*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2005.

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto, *Homo viator, homo scribens. Cultura gráfica, información y gobierno en la expansión atlántica (siglos XV-XVII)*, Madrid, Marcial Pons, 2007.

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto, *Los mundos del libro. Medios de difusión de la cultura occidental en las Indias de los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1999.

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto, *Dineros de ventura: la varia fortuna de la emigración a Indias (siglos XVI-XVII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995.

GRENDI, Edoardo, “Ripensare la microstoria?”, en *Quaderni storici*, nueva serie, 29: 86 (2) (1994), pp. 539-549.

GRUZINSKI, Serge, *L'aigle et le dragon. Démésure européenne et mondialisation au XVIe siècle*, París, Fayard, 2012.

GRUZINSKI, Serge, “Faire de l'histoire dans un monde globalisé”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 66: 4 (2011), pp. 1081-1091.

GRUZINSKI, Serge, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, París, La Martinière, 2004.

GRUZINSKI, Serge, “Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres ‘connected histories’”, en *Annales*, 56: 1 (2001), pp. 85-117.

GRUZINSKI, Serge, *La guerre des images de Christophe Colomb à “Blade Runner” (1492-2019)*, París, Fayard, 1990.

GUIANCE, Ariel (dir.), *La influencia de la historiografía española en la producción americana*, Madrid, Marcial Pons, 2011.

HAMILTON, Earl J., “Paga y alimentación en las flotas de Indias”, en *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de historia económica*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 103-122.

HARING, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

HAUSBERGER, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, México, El Colegio de México, 2018.

HAUSBERGER, Bernd (coord.), *Globale Lebensläufe. Menschen als Akteure im weltgeschichtlichen Geschehen*, Wien, Mandelbaum Verlag, 2006.

HEREDIA HERRERA, Antonia, “Los escribanos de naos”, en *Andalucía, América y el mar, Actas, IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Universidad de la Rábida, 1991, pp. 283-304.

JACOBS, Auke Pieter, “Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de marineros en la Carrera de Indias. 1598-1610”, en *Revista de Indias*, 193 (1991), pp. 523-543.

LEVI, Giovanni, “Microhistoria e Historia Global”, en *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 21-35.

MACHUCA, Paulina, “Fortuna de mar. Enfermedad y muerte en la Carrera de Filipinas. Siglo XVII”, en PINZÓN RÍOS Y TREJO RIVERA (coords.), 2015, pp. 317-342.

MACHUCA, Paulina, “Colima y Manila. Dos ciudades hermanadas por la historia”, en *Portes*, 4 (2010), pp. 7-29.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Carmen, *Desde la otra orilla. Cartas de Indias en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (siglos XVI-XVIII)*, León, Universidad de León, 2007.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas”, en *Drassana*, 22 (2015), pp. 35-64.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “Geografías de la emigración, la distribución espacial de los emigrantes a la América española (1492-1824)”, en MAZÍN (dir.), 2000, pp. 151-186.

MATEUS VENTURA, Maria da Graça A., “Joao Fernandes – Péríplo de um marinheiro entre Vila Nova de Portimao e Santiago de Guayaquil. Ou da importância dos Autos de Bienes de Difuntos para a História Social”, en *A União Ibérica e o Mundo Atlântico*, Lisboa, Edições Colibri, 1997, pp. 127-162.

MAZÍN, Óscar, “Historia en construcción, la historiografía de tema ibérico en México”, en GUIANCE (dir.), 2011, pp. 77-113.

MAZÍN, Óscar (dir.), *Méjico en el mundo hispánico*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2000.

MOYA SORDO, Vera, “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico. Siglos xv-xvi”, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 126 (2013), pp. 225-253.

NIETO OLARTE, Mauricio, *Las máquinas del imperio y el reino de Dios*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2013.

OGBORN, Miles, *Global Lives. Britain and the World. 1550-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

OROPEZA KERESEY, Deborah, “La esclavitud asiática en el virreinato de la Nueva España, 1565-1673”, en *Historia Mexicana*, LXI: 1 (241) (jul.-sep. 2011), pp. 5-57.

OTTE, Enrique, *Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616*, Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1988.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, “Educación y transmisión de conocimientos en la Carrera de Indias en el siglo xvi”, en VACA LORENZO (coord.), 2001, pp. 211-230.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *El hombre frente al mar. Naufragios de la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1992.

PIEPER, Renate, “Papagayos americanos, mediadores culturales entre dos mundos”, en STOLS, THOMAS y VERBERCKMOES (eds.), 2006, pp. 123-134.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe, “Los hombres de mar en Nueva España. Siglos XVI-XVIII”, en PINZÓN RÍOS, 2018, pp. 21-35.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el departamento marítimo de San Blas (siglo XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.

PINZÓN Ríos, Guadalupe y Flor TREJO RIVERA (coords.), *El mar, percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.

PLANAS, Natividad, “L’agency des étrangers. De l’appartenance locale à l’histoire du monde”, en *Revue d’Histoire Moderne & Contemporaine*, 60: 1 (2013), pp. 37-56.

PONS, Anaclet, “De los detalles al todo: historia cultural y biografías globales”, en *História da Historiografia*, 12 (2013), pp. 156-175.

RAHN PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.

REDIKER, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World. 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

ROCHE, Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles. XVII^e-XIX^e siècle*, París, Fayard, 1997.

RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José y Manuel DÍAZ-ORDÓÑEZ, “El reclutamiento militar en España a comienzos del siglo XVII (1600-1625): problemas y soluciones”, en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 50: 2 (2020), pp. 263-286.

RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación, “La patria chica presente en las últimas voluntades del emigrante montañés a América”, en *Segundo Ciclo de Estudios Históricos de la Provincia de Santander*, Santander, Diputación Provincial de Santander, 1977, pp. 281-289.

RUEDA, Pedro, *Negocio e intercambio cultural. El comercio de libros con América en la Carrera de Indias (siglo XVII)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2005.

SÁNCHEZ MONTES, F. (coord.), *La incorporación de las Indias al mundo occidental en el siglo XVI*, Granada, Universidad de Granada, Sociedad Estatal V Centenario, 2000.

SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila* (primera edición, en inglés, 1939), Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, V Centenario del Descubrimiento de América, 1990.

STOLS, Eddy, Werner THOMAS y Johan VERBERCKMOES (eds.), *Naturalia, Mirabilia & Monstrosa en los Imperios Ibéricos (siglos XV-XIX)*, Lovaina, Leuven University Press, 2006.

SUBRAHMANYAM, Sanjay, “Par-delà l'incommensurabilité: pour une histoire connectée des empires aux temps modernes”, en *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 54: 4bis (2007), pp. 34-53.

SUÑE BLANCO, Beatriz, “Religiosidad popular en Andalucía y América (siglo XVII)”, en TORRES RAMÍREZ y HERNÁNDEZ PALOMO (coords.), 1986, pp. 163-186.

TARRUELL, Cecilia, “Circulations entre Chrétienté et Islam. Quelques réflexions à propos des méritos y servicios au service de la Monarchie hispanique (XVI^e-XVII^e siècles)”, en *Diasporas*, 25 (2015), pp. 45-57.

TEMPÈRE, Delphine, “En las fronteras del mundo iberoasiático. Discurso y vida de los agentes de la Corona española en Filipinas (Siglo XVII)”, en BÖTTCHER, RINKE y VALLEN (eds.), 2019, pp. 193-214.

TEMPÈRE, Delphine, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, París, PUPS, 2009.

TEMPÈRE, Delphine, “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII”, en *Iberoamericana. América Latina-España-Portugal*, 5 (2002), pp. 103-120.

TORRE, Ángelo, “Micro/macro: ¿local/global? El problema de la localidad en una historia espacializada”, en *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 37-67.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano y José J. HERNÁNDEZ PALOMO (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América celebradas en la Universidad de Santa María de la Rábida, marzo, 1983*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad Hispanoamericana Santa María de la Rábida, 1985.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano y Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-EEHA, 1987.

TREJO RIVERA, Flor, “Trabajar y morir en el mar. La tripulación del navío *Nuestra Señora del Juncal 1631*”, en CASTRO GUTIÉRREZ y POVEA MORENO (coords.), 2020, pp. 185-210.

TREJO RIVERA, Flor, “El barco como ciudad flotante”, en GONZALBO AIZPURU (dir.), 2005, pp. 141-165.

TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003.

TRIVELLATO, Francesca, “Microstoria, Microhistoire, Microhistory”, en *French Politics, Culture & Society*, 33: 1 (2015), pp. 122-134.

VACA LORENZO, Ángel (coord.), *Educación y transmisión de conocimientos en la historia*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001.

VEITIA LINAGE, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales* (1672), Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Americano, 1945.

YUN CASALILLA, Bartolomé, *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios: el Atlántico, América y Europa (siglos XVI-XVIII)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Excmo. Diputación de Zaragoza, 2019.

YUN CASALILLA, Bartolomé, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2019.

YUN CASALILLA, Bartolomé, Ilaria BERTI y Omar SVRIZ-WUCHERER, *American Globalization 1492-1850. Trans-cultural consumption in Spanish Latin America*, Nueva York, Routledge, 2022.

ZAUGG, Roberto, “Le crachoir chinois du roi: marchandises globales, culture de cour et vodun dans les royaumes de Hueda et du Dahomey (xvii^e-xix^e siècle)”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 73: 1 (2018), pp. 119-159.