

## **El viaje a la Nueva España entre 1540 y 1625: el trayecto femenino**

**Blanca López de Mariscal**

Lo que intentamos comprender es su lugar en la sociedad, su "condición", sus papeles y su poder, su silencio y su palabra.  
Georges Duby y Michelle Perrot.

Desde el primer momento de la colonización, la Corona española propició que viajaran al Nuevo Mundo las mujeres de los colonizadores. De tal forma que se promulgaron leyes y se dictaron disposiciones que obligaban a los colonos a viajar con sus esposas o mandar traer a las que se habían quedado en España(1). Sin embargo, sabemos muy poco sobre los factores que finalmente motivaron a las mujeres a realizar el viaje o sobre las condiciones y los preparativos del mismo. Se trata aquí de narrar las vicisitudes del viaje femenino a la Nueva España y las circunstancias particulares a las que las mujeres se veían sujetas. Se ha dividido la presentación en tres grandes apartados: la motivación, los preparativos y la travesía. En el primero se revisarán los motivos que impelen a estas mujeres a viajar y se hará hincapié en el llamado o el reclamo masculino; el segundo se centrará en el imaginario sobre el viaje a iniciar y el tercero se ocupará de las vicisitudes del mismo, desde la partida de la Península hasta el arribo a la Ciudad de México(2).

### **La motivación**

En 1988 Enrique Otte publicó 650 cartas, escritas por inmigrantes españoles al Nuevo Mundo, que se encuentran en los expedientes de solicitud de licencia del Archivo General de Indias. De ellas, 257 fueron enviadas desde la Nueva España entre 1540 y 1616. Se trata en su mayoría de cartas de "llamado" en las que el familiar, que ya se había establecido en los territorios conquistados por la Corona, reclamaba la presencia de alguno de sus parientes, quien a su vez sumaba la misiva a su expediente para conseguir que se le otorgara permiso para embarcarse al Nuevo Mundo. Noventa y ocho de estas cartas están destinadas a mujeres que en su mayoría son esposas de los remitentes, aunque también hay algunas destinadas a las madres, hermanas y sobrinas. Diecisiete de esas 257 fueron escritas por mujeres.

Las cartas enviadas a las esposas contienen una serie de datos que son de sumo interés para reconstruir el viaje femenino y sus motivaciones. Existe un número limitado en el que el esposo está reclamando, explícitamente, la presencia de la mujer para evitar el pago de la multa o la cárcel, que habían sido estipuladas como castigo para aquellos que habían dejado a las mujeres en España. Juan Díaz Pacheco envía junto con su carta a su mujer, Ana García Roldán, doscientos pesos para que viaje a la Nueva España en compañía de sus hijos, ya que, hasta el momento, la ausencia de la familia le había costado no sólo la cárcel, sino también considerables pérdidas por no poder atender sus negocios: "Prendieronme por casado y me tuvieron preso y con mucha vejación y, vístome en la cárcel, hombres que me debían mi hacienda se me fueron con ella..." (Otte 1996, carta 95)(3). Por todos los medios, Díaz Pacheco trata de convencer a la mujer para que haga el viaje. Le ruega que "no se os ponga nada por delante, sino que vengáis, porque todo mi remedio y el vuestro están en venir vos". Para convencerla le promete una vida agradable y regalada: "Mira que

habéis de ser en esta tierra querida y servida"; y la posibilidad de regresar a España en tres o cuatro años, durante los cuales promete seguir mandando dinero a los parientes de la mujer, que se quedarán en la Península. Para cerrar su misiva utiliza una interesante combinación de frases, tanto desesperadas como lisonjeras.

...os ruego y encargo que no dejéis de venir, mira que será mi total destrucción si no venís, no quiero ser importuno, que para una mujer de tan buen entendimiento como vos me parece que basta. Nuestro Señor os me deje ver y, como dicen, muérame luego. De México, a treinta de abril de ochenta y seis años. Señora mía, vuestro marido que en el alma os ama. (Otte 1996, c. 95)

De la misma forma, Luis Martín advierte a su hijo sobre la necesidad de viajar con la familia para no violentar el orden establecido:

...no vengáis si no fuere que traigáis vuestros hijos y mujer [...], porque si venís de otra manera hay pragmática que hombre casado ninguno que sin su mujer esté en Castilla no viva en esta tierra, sino que le envíen con prisiones a hacer vida con su mujer. (Otte 1996, c. 31)

Son más comunes las cartas en las que el llamado parece obedecer a la necesidad de tener a la mujer y a la familia cerca: "porque en esta tierra es muy estimada una mujer de Castilla, siendo mujer de bien, como vos lo sois..." (Otte 1996, c. 86). En ellas se suele presentar una mezcla de nostalgia por las esposas y los hijos que se han dejado atrás, aunada a la esperanza de reencontrarse con ellos en el Nuevo Mundo. Son cartas en las que se declara la soledad del colonizador y la necesidad de reconstruir el hogar en el espacio recientemente colonizado. Pedro Martín escribe una carta a su hermana y a su mujer en la que da cuenta del contento que tiene de haber recibido noticias de la familia y agrega: "Aunque mucho más recibiera con vuestra visita y la de mi señora y mi Juanico, más yo confío en Dios de ver ese día, que será para mí de alegría y contento" (Otte 1996, c. 86).

Tanto en los encabezados como en las despedidas se utilizan fórmulas cariñosas que seguramente estaban destinadas a vencer la resistencia de las mujeres a viajar, o el miedo a la travesía marítima. No es raro encontrarnos con frases comunes como "el que cómo a sí os quiere, vuestro marido" (Otte 1996, c. 86), o "vuestro marido que más que a sí os quiere y vuestra vista desea" (Otte 1996, c. 87), o bien, "vuestro marido que en el alma os ama" (Otte 1996, c. 95). No debemos perder de vista que seguramente estas fórmulas pudieron haber sido sugeridas por el escribano, pero aún así llama la atención, que en los casos en que el remitente se declara letrado, aparece también un lenguaje cargado de emotividad, destinado a mantener el vínculo matrimonial y a convencer sobre la sinceridad del ausente. Tal es el caso de la carta que envía Pablo Domínguez a su mujer Catalina de Estrada, quien además de llamarla, en el cuerpo de la carta: "mi hija y mi bien", "mis ojos", "mi alma", abre el texto diciendo: "mucho que ha padecido mi corazón y mi alma desde el día que dejé de verte" y después de pedir perdón por la mala letra y lo largo y lo enfadoso de la misiva, la cierra con un "mi bien, tuyo hasta la muerte" (Otte 1996, c. 48). Sé que seguramente se estarán ustedes preguntando a dónde voy con la recuperación de este lenguaje tan alejado de los estereotipos que solemos manejar, por lo que resulta conveniente puntualizar que estas fórmulas sólo se utilizan en las cartas dirigidas a "sus mujeres" y que se encuentran definitivamente ausentes de aquellas cuyos destinatarios son los padres o las madres, los hermanos o las hermanas, los sobrinos o las sobrinas. Roger Chartier en su artículo titulado "Las prácticas de lo escrito" en Historia de la vida privada demuestra cómo las "nuevas modalidades de relación con

la escritura constituyen entre los siglos XVI y XVIII una esfera de la intimidad, a la vez retiro y refugio para el individuo sustraído a los controles de la comunidad" (Chartier 1993, p.113). Por otro lado, para comprender el sistema cultural detrás de las cartas de llamado deberíamos entender, como propone Patricia Seed en Amar, honrar y obedecer en el México Colonial, "dos aspectos de la sociedad española del siglo XVII: las actitudes prevalecientes hacia el matrimonio con respecto al amor, y su opuesto, el matrimonio por dinero" (Seed 1991, p. 70).

Ambas caras de la moneda se encuentran presentes en las cartas de llamado, ya que, si por un lado era importante para el esposo reanudar la vida conyugal en el Nuevo Mundo por cuestiones legales y económicas inminentes, parece ser que, en la concepción cultural de la España del momento, el matrimonio por amor es un valor social difundido, tal y como lo ha documentado en su trabajo Patricia Seed:

Las obras literarias y religiosas de la España de los siglos XVI y XVII reflejaron, una aprobación al matrimonio por amor más fortalecida de lo que aparece en la literatura similar en el resto de Europa. Estaba dado un especial apoyo al ideal del matrimonio en España por la creencia de que el amor era la expresión personal de la doctrina religiosa de la libre voluntad. (Seed 1991, p. 78)

Mientras que, por otro lado, el lucro como único móvil de la relación conyugal era cuestionado por las normas sociales que condenaban la avaricia y éstas "desempeñaban un prominente papel en el amplio menosprecio hacia los matrimonios por lucro" (Seed 1991, p. 80)(4). De ahí que no sea extraño encontrarnos con que existe un predominio de las fórmulas amorosas sobre las fórmulas pragmáticas en las cartas de los inmigrantes a Indias.

Para convencer a la mujer de que debían aventurarse a cruzar el océano se utilizaban todo tipo de argumentos. El más común era la promesa de una vida mucho más holgada que la que se solía tener en España. En el Nuevo Mundo la vida es más fácil ya que la tierra es pródiga, "no se sabe qué cosa es hambre" (Otte 1996, c. 172), "se gana mejor de comer y se casan mejor las hijas" (Otte 1996, c. 131) y como dice Pedro de Aguilera a su mujer: "aun os vestiréis mejor acá" (Otte 1996, c. 66). Constantemente los maridos prometen a las esposas que a su llegada serán servidas y regaladas como las grandes señoras:

...veréis acá muchos amigos que allá pasaban trabajos, acá están con mucho descanso y con esclavas que le sirvan, y no seréis los menos, porque, dándome Dios salud, yo tendré comprada el día que vos viniéredes una esclava que os sirva. (Otte 1996, c. 86)

En otro caso, el padre para endulzar la orden de emprender el viaje que le da a la hija, le hace saber que en la Nueva España "tienes casa y hacienda, que yo he comprado para ti, [...] en donde hallarás negros y negras que te sirvan, [y] donde tendrás todo el descanso que quisieres..." (Otte 1996, c. 216). La vida fácil y regalada es accesible a todos los inmigrantes, con oficio o sin él, ya que la posibilidad de conseguir quien haga las labores pesadas alcanza no sólo a las mujeres sino también a los maridos. Alonso Ortiz dice a su mujer Leonor de González:

Ahora, yo no me descalzo para trabajar, porque tengo ocho indios, que a la contina trabajan, y un negro de mi compañero, que me ayuda muy bien y yo no hago más de solicitar la décima, y vender y comprar [...] y al fin no quiero trabajar más de la solicitud, porque no me de alguna enfermedad, con que se me acabe la vida... (Otte 1996, c. 51)

Claro está que esta vida de delicias muda diametralmente cuando en la carta se percibe la necesidad de disuadir al pariente de emprender el viaje; Cristóbal Moreno de Vergara y Andrea López de Vergara escriben a su madre María de Vargas, en Jerez de la Frontera:

...aunque esta tierra es buena para ganar de comer, no lo es para envejecer en ella, porque es tierra donde se tiene poco contento para poder estar en ella, si no es, como digo, mientras se gana para poder ir a esa buena de Castilla [...] Esta tierra no es para en ella permanecer. (Otte 1996, c. 47)

La misma Andrea en otra carta dirigida a su madre tres años después reitera la idea anterior, diciéndole: "Yo aconsejo que no se haga mudamiento, porque esta tierra está muy diferente de lo que solía, y muy al revés de lo que allá piensan" (Otte 1996, c. 48). Es pertinente aclarar que los razonamientos con juicios negativos sobre la tierra no se encuentran en las cartas dirigidas a las esposas, sino más bien en aquellas que van destinadas a los padres y suegros.

### **Los preparativos**

Como ya hemos visto, junto con la misiva se enviaban dineros destinados a pagar los gastos del viaje, y en muchos de los casos es el esposo quien recomienda a la mujer lo que ha de comprar para la travesía. El agua para beber era seguramente lo más importante, pero a ella se unen una serie de productos que habían de formar el avituallamiento. Los que iban mejor abastecidos llevaban: pescado, carne, ovejas, tocino, jamones, gallinas, vinos, barriles de galleta blanca, cajones de frutas secas (higos y pasas), aceitunas, alcaparras, limones, naranjas, confites, dulces, conservas, mermeladas y toda especie de jaleas de Portugal. Así queda asentado en la factura de lo que habían comprado para consumir a bordo, un grupo de religiosos dominicos con los que viajó Thomas Gage(5).

Además de la comida, el vestido es un renglón fundamental en los preparativos para el viaje. En ocasiones se aconseja a las mujeres llevar un guardarropa abundante y lujoso, ya que los precios en el Nuevo Mundo son muy superiores a los de España. En otras, la razón que se alude es la necesidad de que tanto la mujer como los hijos se presenten vestidos de acuerdo con el nuevo espacio social en que se mueve el marido. Antonio de Blas, en 1566, envió a su mujer trescientos pesos y en la carta le da instrucciones sobre la manera como ha de emplearlos:

...vestiós vos muy bien, y mi hijo Antonio Blas hacerle dos o tres vestidos, para que tenga que romper acá, y de todo lo que fuese menester para su casa venga proveída, porque acá vale todo muy caro. Todo el lienzo que pueda traer traiga, porque a según vale acá es de balde en Castilla. [...] Para mí me trae para un vestido para sayo y capa y calzas, negro, y raso para mi jubón, y si pudiéredes traer un pedazo de paño de Perpiñán, ha de ser de lo muy bueno, porque para vestidos será bueno acá. (Otte 1996, c. 17)

No basta que el vestuario sea apropiado; en ocasiones se especifica que debe de ser también lujoso. Andrea López pide a sus hermanas de Jerez de la Frontera que las ropas y las sayas sean adornadas: "con pasamanos de oro [y] con tres franjas de oro" (Otte 1996, c. 49). Gaspar Vieira, un comerciante en cueros, de Chiapas recomienda a su mujer que: "los trajes que trajéredes sean honrosos, de seda y oro, porque conviene así" (Otte 1996, c. 254).

Un renglón especial merece la ropa interior y la ropa blanca. En las cartas de llamado solemos encontrar indicaciones como: "traeréis la más ropa blanca que pudiéredes"

(Otte 1996, c. 86) o, "en lo que toca a camisas y gorgueras y tocas traigan las que les pareciere que han menester" (Otte 1996, c. 49). Estas prendas jugaban un importante papel en el aseo personal. Debemos recordar que el baño resultaba imposible durante la larga travesía, que solía durar entre once y doce semanas para llegar hasta San Juan de Ulúa. Sin embargo, con una dotación abundante de camisas y gorgueras la carencia de baño no presentaba un inconveniente mayor, ya que en el siglo XVI los baños no formaban parte del ritual diario de aseo. La costumbre indicaba que bastaba con mantener limpia la camisa y la ropa que estaba en contacto con el cuerpo para que fuesen estas prendas las encargadas de remover las impurezas de la piel. Sara F. Matthews en su artículo "El cuerpo, apariencia y sexualidad" cita a un arquitecto Savot, quien en su Tratado sobre construcción de castillos y casas urbanas de 1626 informa que las instalaciones del baño ya no son necesarias: "porque ahora usamos ropa blanca que nos ayuda a mantener limpios los cuerpos con más eficacia que las bañeras y los baños de vapor de los antiguos, privados del uso y la conveniencia de la ropa interior" (Matthews 1993, p. 73).

Se encargaba también a las mujeres llevar consigo aquellos utensilios o implementos que eran difíciles de adquirir en el Nuevo Mundo, desde azafrán, vino y aceite "porque al presente valen mucho en esta tierra" (Otte 1996, c. 79), hasta herramientas propias del oficio como tijeras, espejo, pentinol y escarpidor para un barbero o "una espada y daga, con sus vainas de terciopelo" (Otte 1996, c. 86), para otro elegante caballero.

Es común recomendar a las mujeres que viajen acompañadas. Algunas veces se sugiere la compañía de algún religioso conocido de la familia: "y escribo al padre Diego Sánchez que venga contigo, y sí no, un clérigo deudo de mi señora Doña Isabel..." (Otte 1996, c. 216). Aunque es más frecuente que se les pida que se acompañen o con otras mujeres que como ella han sido reclamadas por sus maridos, o por sirvientes o esclavas que harán el trayecto menos miserable. Antonio Blas le dice a su mujer: "los primeros reales que gastédes sea en una negra, para que os sirva por el camino..." (Otte 1996, c.17). Otro interesante ejemplo nos lo proporciona Francisco Ramírez Bravo, un minero de Taxco quien al pedir que le envíen a su hija aclara que está escribiendo también a la señora Beatriz Ramírez para que "haga merced de venirse con mi hija, por ser la pariente más cercana y más vieja que mi hija tiene y ser mujer tan honrada". Más adelante pide que:

...se busque una mujer honrada, más vieja que moza y un hombre muy de bien aunque sea marido y mujer y si fuese posible sea deudo suyo, que venga con ella, porque tenga quién mire por mi hija [...] y que el hombre que viniese fuese hombre de hecho, porque vienen por la mar, y es viaje largo, y la gente del navío es ruin. (Otte 1996, c. 215)

El resguardo de la honra, que hemos visto ya en otras citas, es un tema constante cuando se planea el viaje de una mujer, ya sea ésta esposa, hermana o madre, porque "ya se sabe que es cosa que en perdiendo no se puede cobrar" (Otte 1996, c. 99). Antonio Blas le dice a su mujer:

y mira como venís, venid en compañía de un hombre casado, que vengáis mucho a vuestra honra, mira que en vos está mi vida y mi muerte, por eso, señora, abrid los ojos, mira que el día de hoy no hay mayor riqueza en el mundo que la honra, más yo estoy tan confiado de vos y satisfecho que lo haréis como quien sois. (Otte 1996, c. 17)

Porque en todo caso la responsable de guardar el honor es la mujer misma, y los menos pudientes no tienen más que confiar en las esposas, como Sebastián de Montes de Oca quien dice a su mujer: "busque compañía con quien venga, y si no la hallare, venga sola, que mujer es para mirar por su honra" (Otte 1996, c. 8). El resguardo del honor es una de las características culturales más distintivas del mundo español en los siglos XVI y XVII. Está ampliamente documentado en las comedias del honor cultivadas por dramaturgos de la talla de Calderón y Lope. Al viajar era prioritario cuidar la honra de la mujer porque de ella dependía la honra de los hombres de la casa: el padre, los hermanos, el marido y hasta los hijos. Rodrigo Prado dice en una de las cartas a su hermano:

... os digo que abréis el ojo en mirar por vuestra hermana, y que se os ponga por delante que es mujer y que su honra es la mía y vuestra y de todos. No os descuidéis punto en mirar por ella, porque el viaje es largo y suele haber mil trabajos en él, dígolo porque sé muy bien, como hombre que lo he visto por mis ojos [...] Dende que os embarquéis con vuestra hermana hasta que salgáis acá en San Juan de Ulúa, si fuese posible no os apartéis de ella. (Otte 1996, c. 15)

En varias ocasiones encontramos que los padres o maridos recomiendan a las mujeres tomar una cámara(6) "porque vengan todas a su placer" (Otte 1996, c. 20). Sin embargo, la cámara puede a su vez convertirse en un espacio para asegurar el resguardo de la honra. A Ana García Roldán su marido le pide que: "no salgáis vos ni vuestras hijas, burlando ni de veras, de la cámara, porque conviene así" (Otte 1996, c. 95). Recordemos que las cámaras amplias no solían tener más de dos metros de ancho por dos y medio de largo.

Por último, y antes de embarcarse, había que vencer el miedo a cruzar el océano. Seguramente las mujeres se habrían enfrentado a una gran cantidad de mitos y aprehensiones que, no sin fundamento, formaban parte del imaginario colectivo entre los súbditos de la Corona. Un alto porcentaje de los que emprendían la travesía no llegaban a su destino con vida, y esa información viajaba en las cartas y se divulgaba en España: "Sólo resta [hablar de] el mucho trabajo y peligro que en el camino hay, que es el mayor que se puede imaginar, y dejando los peligros de la mar las enfermedades de la tierra, que en la flota en que venimos murió las dos partes de la gente que vino" (Otte 1996, c. 57). O como le dice Beatriz de Carvallar a su padre: "Padécese tanto en la mar que no me he atrevido a enviarlo llamar, y también no hay flota que no de pestilencia, que en la flota que nosotros venimos se diezmó tanto la gente, que no quedó la cuarta parte..." (Otte 1996, c. 56).

Nótese cómo en ambas citas se habla por un lado de los peligros de la mar, mismos que estaban relacionados con las condiciones climáticas "por causa de las grandes tormentas de ella" (Otte 1996, c. 61), y por otro, de los peligros causados por la insalubridad de las embarcaciones o por las condiciones de la naturaleza y las propiedades de las tierras visitadas, "porque es tierra enferma" (Otte 1996, c. 125) o "los serenos de esta tierra son muy malos, que en verdad me quitaban los días de la vida" (Otte 1996, c. 44).

### **La travesía**

Aún si las mujeres se embarcaban, y era aquí donde iniciaba su verdadero calvario, la información sobre la travesía puede inferirse, ya de las mismas cartas, o ya de diarios de viajeros que llegaron a la Nueva España entre 1544 y 1625. Contamos para esto con la narración de Fray Tomás de la Torre, que vino en la flota que traía a Fray Bartolomé de las Casas recientemente nombrado Obispo de Chiapas; con

cuatro textos escritos por comerciantes Ingleses(7), publicados originalmente por Richard Hakluyt(8) en 1589 en una colección titulada: *The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation, made by see or overland...*" (9) y también con un texto de otro inglés, Thomas Gage, que viajó con un grupo de frailes Agustinos en 1625. Aunque no son testimonios de mujeres y sus figuras aparecen muy esporádicamente y tras bambalinas, existe en las cartas y en los relatos suficiente información como para que podamos recuperar las vicisitudes del trayecto femenino.

La flota iniciaba sus preparativos en los grandes puertos de partida: Sevilla, San Lucar de Barrameda o Cádiz. Había que cargar las naves con la gran cantidad de implementos que formaban el matalotaje de los pasajeros; operación delicada, ya que si el navío no estaba bien lastrado, se corría el peligro de que se escorara, se volteara, o que su movimiento fuese errático y que no se le pudiese hacer navegar al ritmo del resto del convoy. Las flotas solían estar formadas por diversos tipos de embarcaciones. Fray Tomás de la Torre describe la conformación del convoy en el que hiciera su viaje: "Iban veintiséis navíos, entre naos y gruesas caravelas y un galeón de armada" (Torre 1944, p. 69). En él viajaba, entre otras, la viuda de Diego Colón, virreina de la Isla de santo Domingo(10). La flota en la que viajaba Thomas Gage, en cambio, estaba formada por 41 buques que iban a diversos puertos de las Indias(11).

Era muy importante que se formaran estas flotas ya que "ninguna nave tenía derecho a emprender la travesía por sí sola. La primera razón de la constitución de tales convoyes era la seguridad..." (Baudot 1992, p. 32). De esa manera las naves se protegían en caso de naufragio o de encontrarse con embarcaciones enemigas, de franceses o ingleses, y sobre todo de los ataques de los "turcos y de los holandeses que los españoles temen siempre encontrar en su camino" (Gage 1994, p. 49). Por ese motivo era tan importante la presencia de una escolta de galeones bien armados.

La tarde anterior a la partida, el almirante de los galeones mandaba disparar un cañonazo: que en términos de marina llaman el cañonazo de leva, y sirve para advertir a todos los pasajeros, soldados y gente de mar que al otro día por la mañana todo mundo debe estar a bordo de su respectiva embarcación. (Gage 1994, p. 47)

Los muy previsores dormían desde esa noche en las naves. A partir de ese momento empezaban a tener una idea de las incomodidades que les esperaba a lo largo de la travesía. Las mujeres con mayor capacidad económica se debían encerrar en su cámara, que, como gran mobiliario, podían llegar a tener unos tabloncillos que hicieran las veces de cama. Las que menos tenían, se habían de conformar con "dormir debajo de cubierta como negros y [andarse] sentados y echados por los suelos, pisados muchas veces [...] y con otros trabajos y enojos [...] que no sé explicar" (Torre 1944, p. 71).

La salida solía hacerse en los meses de verano, mayo, junio o julio, por ser en ellos los vientos más favorables, así que desde ese primer momento habrían de sufrir el intenso calor, los también intensos olores del navío y el hacinamiento de pasajeros, soldados, frailes y marineros. Con vientos favorables las naves se enfilaban hacia las Islas Canarias, donde se abastecerían de nuevo los navíos y tocarían tierra de Occidente por última vez. Los primeros días en el mar usualmente resultaban miserables, ya que la mayoría de los viajeros, no acostumbrados a navegar, sufrirían de los estragos del mareo y la mala alimentación:

En breve nos dio la mar a entender que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados como muertos, que no bastara el mundo a hacernos mudar de un lugar. Solamente quedaron en pié el padre vicario y otros tres; pero tales estaban los tres que no podían hacer nada, sólo el padre vicario nos servía a todos y nos ponía vacines y almojías para vomitar que no se daba a manos ni podía valer. (Torre 1944, p. 71)

Para sentirse mejor es preciso comer, pero con ese estado de cosas no se encuentra en la embarcación quien mate, desplume y cocine una gallina con la cual preparar una buena sopa para los enfermos, y si a eso se le agrega la posibilidad de encontrarse con tormentas o con vientos contrarios:

No se pueden imaginar hospital más sucio y de más gemidos que aquel. Unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos, otros asándose al sol sobre cubierta, echados por los suelos, pisados y hollados y sucios que no hay palabras con que lo explicar. (Torre 1944, p. 72)

Después de navegar durante diez o doce días la flota llegaba a las Islas Canarias, en donde todos los pasajeros desembarcaban para hacer la aguada y reabastecer los bienes perecederos. Solían quedarse en tierras canarias hasta diez días antes de reiniciar la travesía.

No todas las mujeres viajaban solas; algunas iban acompañadas de sus maridos como la mujer del marqués de Serralbo quien recientemente había sido nombrado virrey de la Nueva España e iba a reemplazar al marqués de Gélvez. Ellos eran parte de la flota en la que viajó Thomas Gage. Es también el caso de una española, cuyo nombre desconocemos, esposa de uno de un comerciante inglés, John Field, quien había ya vivido en Sevilla durante dieciocho años. En 1555 Field decidió pasar a las Indias Occidentales junto con su mujer y sus hijos, por lo que hubo de comprar una licencia del rey para realizar el viaje. En ella estaban incluidos también sus sirvientes, uno de los cuales era Robert Tomson, cuya narración de viaje es una de las publicadas por Hakluyt. Después de preparar el avituallamiento y las provisiones necesarias para la travesía, los viajeros, al decir de Tomson, fueron sorprendidos con la noticia de que por órdenes reales la flota no tenía permiso para zarpar hasta nuevo aviso(12). Curiosamente, y por ese motivo, Field con su familia y con Tomson decidió salir de Sevilla y embarcarse a las Islas Canarias en donde esperarían a que pasara la flota para unirse a ella: "por ser el punto donde acostumbran detenerse seis u ocho días para tomar agua, pan, carne y otras provisiones" (Tomson 1898, p. 57). Siete meses tuvieron que esperar a que pasara la flota venida de Cádiz, para finalmente poderse embarcar con destino a la Nueva España. Es interesante observar todos los hilos que los comerciantes ingleses tienen que tejer para finalmente poderse embarcar hacia territorios a los que estaba prohibido el tránsito de quienes no fuesen súbditos de la Corona, cristianos viejos y católicos practicantes(13).

Cuando todo se encontraba en orden se emprendía por fin la gran travesía transatlántica, con destino a alguna de las islas que se encuentran en el mar Caribe. Una vez más viajeros y viajeras se enfrentaban a los mareos y a las peligrosas tormentas, con el agravante de que al ser el tramo más largo, la comida se acedaba, las galletas se humedecían y el agua empezaba a descomponerse, pero aún así sed y hambre eran tales que se bebía y se comía lo que se tenía a mano.

Podría tocarles un clima propicio, en ese caso los frailes y misioneros que formaban parte del pasaje, realizaban a bordo, con toda solemnidad, las fiestas religiosas: la misa dominical, las fiestas patronales, o el Corpus y hasta la de Navidad, mismas que

han sido descritas por diferentes viajeros. Un ejemplo de esto lo tenemos en el relato de Thomas Gage, quien nos narra como el 31 de julio, día de San Ignacio, los jesuitas engalanaron el Santa Gertrudis:

los mástiles y vergas, los obenques y cordajes se iluminaron por la noche con faroles de papel, y en toda ella no cesaron de cantar, de tocar flauta y otros instrumentos, haciendo una salva de cincuenta cañonazos, por lo menos, y dispararon más de quinientos cohetes, que en medio de una atmósfera despejada y serena producían un efecto maravilloso [...] Los jesuitas hicieron una procesión general en el navío y cantaron himnos y antífonas en honor del santo... (Gage 1994, p. 51)

El cuatro de agosto, día de santo Domingo de Guzmán, los dominicos no se podían quedar atrás; ellos viajaban en el San Antonio, y para superar las fiestas que se habían llevado a cabo en el Santa Gertrudis no se conformaron sólo con:

las salvas y las luminarias, los fuegos, la música y las galas del buque, sino [que celebraron con] un festín opulento de carne y de pescado al que fueron convidados todos los jesuitas [...] y el capitán de la embarcación. Después de la comida se presentó una comedia de Lope de Vega cuyos papeles desempeñaban algunos soldados, pasajeros y religiosos jóvenes, siendo tan brillante la ejecución y tan vistosa la decoración [...] que no se hubiera podido superar ni aun en el mejor teatro de la corte de Madrid. (Gage 1994, p. 51)

Ninguno de los narradores menciona el papel que jugaban las mujeres en estas suntuosas celebraciones. No nos queda menos que preguntarnos si permanecerían obedientes a las órdenes de sus maridos dentro de las estrechas cámaras, o si se les permitiría asistir a presenciar los fuegos artificiales o a participar de rezos y cantos. El único informe que tenemos respecto a la relación entre los grupos de misioneros y las mujeres, proviene de la flota en la que viajaba el obispo Las Casas, en la que la virreina pidió "importunamente que dos sacerdotes fuesen a su navío" (Torre 1944, p. 70). Es de suponer que los pedía para que celebraran cada día, en privado, oficios y maitines; y, aunque el fraile califica de importuna la petición de la virreina, lo cierto es que cada vez que el grupo se encontraba en aprietos era a ella a quien acudían para que mediara entre las partes y les consiguiera lo que habían menester. Por ejemplo, cuando llegaron a Canarias: "fueron a suplicar a la condesa nos mandara aposentar", "la virreina nos enviaba cada día un carnero", "la virreina juraba devolverse a España y quejarse del capitán al rey por ver como nos trataban", "la virreina se ofrecía a pagarle" (Torre 1944, pp. 80-82).

A la vuelta de cuatro o cinco semanas la flota llegaba finalmente a una de las islas del Caribe, podría ser Cuba, Santo Domingo, Jamaica o Guadalupe; ahí podían tener un pequeño respiro de las incomodidades del mar, pero también su primer encuentro con el calor del trópico, los mosquitos y los habitantes del Nuevo Mundo. Tenían acceso a agua fresca y a exóticas frutas. Los textos hablan insistentemente del plátano macho, de la guayaba y de la piña, pero también hablan de los peligros de indigestarse si se bebe agua en exceso o si se come fruta tropical sin medida: "No comais fruta por los puertos, porque caeréis malo, y mira que os aviso que es muy enferma toda la fruta, en especial la de tierra caliente" (Otte 1996, c. 15). Por otra parte se describen manjares nuevos, como la tortuga marina, con la que se complementaban los víveres cada vez más deteriorados que llevaban en los barcos. Tomson habla también de abundancia de carne: de vaca, de carnero y de puerco, ya que los comerciantes en cueros mataban a estos animales en mayor número que el

que se podía consumir como alimento. Santo Domingo era realmente un pequeño poblado con menos de quinientos vecinos españoles y un número similar de habitantes indígenas. Se aprovechaba el tiempo de la estancia en las islas del Caribe lavando la ropa, que para ese momento, y después de cincuenta o sesenta días de viaje, seguramente ya lo necesitaba.

Una vez reparadas y abastecidas las naves, se continuaba el viaje para recorrer el último tramo. Los que tenían como destino la Ciudad de México se embarcaban rumbo a San Juan de Ulúa. Cruzar el Golfo podía tomar entre veinticuatro y treinta días dependiendo de los vientos y de las corrientes que suelen ser contrarios en esta parte del recorrido. En varios de los textos los viajeros hablan de las prolongadas horas en las que el viento no sopla: "estando la mar tan en calma que en el espacio de ocho días no avanzamos siquiera media legua por falta de viento" (Gage 1994, p. 63). En estos largos paréntesis, marineros y pasajeros se divierten pescando dorados y tiburones. Gage narra también cómo en estos períodos la ausencia de brisa hace que el calor sea insoportable: "La refracción de los rayos de sol en el agua nos abrasaba, la brea se derretía, y sudábamos de tal manera que nos veíamos en la necesidad de aligerarnos de la mayor parte de nuestra ropa" (Gage 1994, p. 63). La única forma de refrescarse era echarse a nadar cerca de la embarcación, pero el nadador se exponía al ataque del "pescado monstruoso llamado tiburón". Claro está que estos alivios, aligerarse de las ropas o nadar, estaban vedados a las mujeres honradas.

No era extraño que estando ya muy cerca de Ulúa se desatasen fuertes tormentas con vientos del norte, de tal magnitud, que obligan a las embarcaciones a retirarse una vez más, mar adentro para evitar ser azotados contra la costa. De hecho eso fue lo que sucedió, en el mes de enero de 1556, a la flota en la que viajaban Field y Tomson. Siete de las ocho embarcaciones que formaban el convoy estuvieron luchando contra el mal tiempo e intentando sobrevivir durante los diez días que duró la tempestad. El barco en que venían Tomson y Field sufrió graves averías; se le abrió la popa y la tripulación y los pasajeros no tuvieron más remedio que echar al mar todas sus pertenencias, incluso cortaron el árbol mayor y botaron al agua toda la artillería, "excepto una pieza la cual disparamos una mañana que pensamos irnos a fondo" (Tomson 1898, p. 64). La detonación sirvió para que una de las naves de la flota se acercara a auxiliar a los pasajeros quienes no sin grandes dificultades transbordaron:

Quiso Dios [...] que el viento amainase un poco de suerte que a las dos horas pudo el otro buque abordarnos, y nos pasó en sus botes a hombres, mujeres y niños, aunque muchos desnudos y descalzos. Acuérdomme que la última persona que salió del buque fue una negra, que al saltar al bote, con un niño de pecho en los brazos, tomó mal la distancia y cayó al mar. Estuvo harto tiempo debajo del agua, antes que el bote viniese a darle auxilio; mas con el aire que cogieron sus ropas volvió a salir a flote, y asíendola del vestido la metieron en la embarcación, siempre con el niño bajo del brazo, ambos medio ahogados, y con todo ello, el amor natural a su hijo le hizo no soltarle. Y cuando entró en el bote tenía todavía tan apretado al niño con el brazo que difícilmente pudieron quitárselo dos hombres. (Tomson 1898, pp. 64-69)(14).

Fue así como, tres días después, lograron desembarcar en San Juan de Ulúa casi desnudos y habiendo perdido todas sus pertenencias. Afortunadamente fueron recibidos en casa de Gonzalo Ruiz de Córdoba, un comerciante español, quien los

proveyó con ropa para los hombres y "vestidos para las mujeres, medias y zapatos", y para la jornada a México con caballos, mulas, criados y dinero.

Era muy común que a las mujeres las esperaran sus maridos con las cabalgaduras necesarias en la Villa Rica de la Veracruz, para acompañarlas en el trayecto hasta la ciudad capital: "pues yo he de estar con ayuda de Nuestro Señor en el puerto aguardándoos [...] para regalaros y serviros, porque no es otro mi propósito" (Otte 1996, c. 92). No existen indicios de que las mujeres viajaran en carruajes o en literas, como solían hacerlo en España, por lo que se infiere que el trayecto entre Veracruz y México se hacía en mulas y caballos. El rico minero de Taxco, Francisco Ramírez Bravo, pide que se compre en Sevilla para su hija y la dama que la habría de acompañar dos sillones (15) y unas angarillas: "El sillón para mi hija ha de ser de terciopelo guarnecido [...] porque así se usa acá, la gualdrapa de terciopelo, con su fleco de seda y la guarnición de hierro pavonado toda ella..." (Otte 1996, c. 215). Las angarillas estaban destinadas a la moza de servicio; así lo indica Ramírez Bravo en otra carta dirigida a su hija, en la que encontramos que el término ya se utiliza con su acepción novohispana y en singular: "un par de varas de que tira una bestia por un extremo y que por el otro arrastra para aligerar la carga" (16) (Santamaría 1978, p. 67).

En un gran número de cartas se recomienda salir de Veracruz lo más pronto posible, ya que los malos aires de la ciudad, el agua y la comida tenían la particularidad de enfermar a un número importante de los viajeros. No era extraño que los recién llegados se encontraran afectados por agudas fiebres, acompañadas de escalofríos y temblores, al grado que el enfermo no podía sostenerse por sí mismo sobre su cabalgadura; en ese caso había que hacer el viaje entre Veracruz y México a "lomo de indio" como hemos visto que se ilustra en los códices postconquista (17), o como lo consigna Tomson en el relato de su viaje: "A las dos jornadas de camino al interior, caí con una enfermedad que al día siguiente no me dejó montar a caballo, sino que fue preciso llevarme desde allí hasta México en hombros de indios" (Tomson 1898, p. 72).

Esta enfermedad bien pudo ser la fiebre amarilla o vómito negro, que solía aquejar a los europeos tan pronto como llegaban al trópico y a consecuencia de la cual cuatro de las ocho personas que venían en el grupo de Tomson, incluyendo al mismo Field y uno de sus hijos, murieron a pocos días de su arribo a la Ciudad de México. Con lo cual la mujer de Field, a escasos diez días de haber llegado a su destino se encontró, como muchas otras españolas que habían realizado la misma travesía, enfrentando su viudez y la pérdida de uno de sus hijos. El caso de María Díaz es otro ilustrativo ejemplo:

...fue Dios servido de dar a vuestro padre una cámara (18) juntamente con unas calenturas, y por entender que la tierra los debiera de causar aguardé que tuviese alguna mejoría [...] y luego que llegamos, a cabo de quince días tornó a recaer de la propia enfermedad, de la cual fue Dios servido de llevárselo. Y cierto que fuera para mí, harto más contento que juntamente con él aquel día me enterraran, para no verme viuda y desamparada a tan lejos de mi natural, y en tierra donde no me conocen... (Otte 1996, c. 73)

La escena de la viudez se repite una y otra vez en las cartas escritas por mujeres: "mi marido es muerto y estoy me viuda" (Otte 1996, c. 6), "quedo con mucha salud y viuda y con un hijo" (Otte 1996, c. 61), "...no podré yo contar de [esta tierra] ningún bien, pues perdí en ella a mi marido" (Otte 1996, c. 79); con lo que se hace

evidente el incierto destino que les esperaba a aquellas, que osaron emprender la ruta, hacia una tierra en la que se les auguraba una vida mejor. ¿Qué sucedió con estas viudas? ¿Regresaron a sus tierras o permanecieron en la Nueva España? Si se quedaron, ¿cómo sobrevivieron en el nuevo espacio y con los nuevos retos que se presentaban a su vida? Esta es una historia que aún se encuentra sin escribir y es justamente a nosotras a quien nos toca narrarla.

1."Carlos V llegó incluso a prohibir oficialmente trasladarse a América a los hombres casados que pretendieran partir sin sus cónyuges. En 1554 Carlos V dictó nuevamente disposiciones que ordenaban a las administraciones de los territorios americanos vigilar que todo español casado regresara a buscar a su esposa en la metrópoli..." (Baudot 1992, p. 19).

2.Como fuentes de información se utilizarán las Cartas Privadas de Emigrantes a Indias y Narraciones de viajeros a la Nueva España entre 1540 y 1625.

3.Para facilitar la lectura se citará aquí no el número de la página, sino el de la carta según la numeración que Otte utiliza en su libro.

4.Aunque no podemos negar que los matrimonios por conveniencia eran una práctica constante, sobre todo entre las familias de los colonizadores a lo largo del siglo XVI. Cfr. La figura femenina en los narradores testigos de la conquista, capítulo VII.

5.Nació en Inglaterra en 1602 y murió en Jamaica en 1656; llegó a la Nueva España en 1623 como fraile dominico, pero se fugó de su compromiso misionero y escapó hacia Guatemala.

6.Cámara. En las naves es la pieza en forma de una sala, que está en la popa, donde habitan los generales o capitanes. En los navíos grandes suele haber dos, una dicha cámara alta, y otra baja. (Diccionario de Autoridades, t. I, p. 84)

7.Robert Tomson. De él Hakluyt publicó: "The voyage of Robert Tomson merchant into New Spaine, in the yere 1555"; Roger Bodenham, autor de: "The voyage of M. Roger Bodenham to San Juan de Ullua in the bay of Mexico, and from thence to the city of Mexico, Anno 1564"; Henrie Hawks: "The voyage of Henrie Hawks merchant to Nueva España... 1572" y John Chilton: "Memorable voyage to all the principall parts of Nueva España and to diverse places in Perú... in March 1568". Todos publicados por Hakluyt.

8.Richard Hakluyt (1552–1616) fue un destacado geógrafo británico. Su obra más conocida es *The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English Nation...*, cuya primera edición, en un volumen, apareció en 1589. La segunda edición apareció entre 1598 y 1600 muy aumentada, esta vez en tres volúmenes. Es un texto considerado como "the prose epic of the English nation" que más que un documento histórico de exploración y aventura, fue un instrumento diplomático y económico destinado a sustentar el derecho británico de conquistar los mares y establecer colonias en ultramar. Hakluyt, R. (Ed.). *The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation, made by sea or overland to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compass of these 1600 yeares.* By Richard Hakluyt. La primera edición inglesa es de 1589; existe una edición moderna en 8 volúmenes con introducción de John Masefield e ilustraciones de Thomas Derrick, publicada en Londres y Toronto por J.M. Dent and Sons Limited, y en New York por E.P. Dutton and Co., 1927.

9. Posteriormente fueron parcialmente traducidas por García Icazbalceta, y publicadas en 1898 en la colección Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV. México: Agüeros editor.

10. Diego Colón había muerto en 1526.

11. Dos iban a Puerto Rico, tres a Santo Domingo, dos a Jamaica, uno a Margarita, dos a La Habana, tres a Cartagena, dos a Campeche, dos a Honduras y Trujillo, y dieciséis a San Juan de Ulúa; el resto eran embarcaciones de apoyo como los galeones que los escoltaban y las naves de aviso.

12. "By the kings commandement were stayed and arrested till further should bee knowen of the Kings pleasure" (Tomson 1589, p. 580).

13. También tenemos noticia de que Roger Bodenham, otro de los ingleses autor de un relato de viaje, vivió y se casó en Sevilla antes de obtener su licencia.

14. La edición de Icazbalceta tiene un error en la paginación, en el que se pasa de la página 64 a la 69 sin que se de una alteración en el sentido del texto.

15. Sillón. Particularmente se llama a unas sillas grandes de caballo, que con diferente aspecto de las comunes se hace para caminar las señoras con comodidad en caminos ásperos y escabrosos. (Diccionario de Autoridades, t. III, p.115).

16. Autoridades proporciona la acepción peninsular del término angarillas: es un vocablo que se utiliza siempre en plural para designar una estructura de cuatro varas trabadas entre sí para cargar piedra o cosas delicadas en cabalgaduras.

17. Cfr. Lienzo de Tlaxcala, lámina 30.

18. Cámaras. El flujo de vientre que ocasiona obrar repetidas veces en breve tiempo y por ello se usa en plural. Algunas veces suelen ser los cursos de sangre. (Diccionario

### Bibliografía

Ariès, P. y Duby G. (coords.). (1993). Historia de la vida privada 3. Del Renacimiento a la Ilustración. España: Taurus.

Baudot, G. (1992). La vida cotidiana en la América Española en tiempos de Felipe II. Siglo XVI. México: Fondo de Cultura Económica.

Bodenham, R. (1589). The voyage of M. Roger Bodenham to San Juan de Ullua in the bay of Mexico, and from thence to the city of Mexico, Anno 1564. En Hakluyt, R. (Ed.). The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation.

Bodenham, R. (1898). Viaje de Rogerio Bodenham a San Juan de Ulua en el Golfo de México, en el año de 1564. En García Icazbalceta, D. J. Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV (89-91). México: Agüeros editor.

Chartier, R. (1993). Las prácticas de lo escrito. En Ariès, P. y Duby G. (coords.). (1993). Historia de la vida privada 3. Del Renacimiento a la Ilustración (pp. 112-161). España: Taurus.

Chilton, J. (1589). Memorable voyage to all the principall parts of Nueva Espanna and to diverse places in Perú... in March 1568. En Hakluyt, R. (Ed.). The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation.

Chilton, J. (1898). Notable relación de Juan Chilton acerca de los habitantes, costumbres minas y ciudades... En García Icazbalceta, D. J. Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV (pp. 93-119). México: Agüeros editor.

De la Torre, M. (Ed.). (1983). El Lienzo de Tlaxcala. México: Edición de Cartón y Papel de México.

Díaz-Plaja, F. (1995). La Vida Cotidiana en la España Medieval. España: Editorial EDAF.

Duby, G. y Perrot, M. (Coords.). (1993). Historia de las mujeres. Del Renacimiento a la Edad Moderna. Los trabajos y los días. España: Taurus Ediciones.

Gage, T. (1994). Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

García Icazbalceta, D.J. (1898). Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV. México: Agüeros editor.

Hakluyt, R.(Ed.). (1589). The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation, made by sea or overland to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compass of these 1600 yeares. By Richard Hakluyt. Devaided into three parts, London: George Bishop.

Hawks, H. (1589). The voyage of Henrie Hawks merchant to Nueva Espanna... 1572. En Hakluyt, R. (Ed.). The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation.

Hawks, H. (1898). Relación de las producciones de la Nueva España y costumbres de sus habitantes... En García Icazbalceta, D. J. Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV (pp. 121-150). México: Agüeros editor.

López de Mariscal, B. (1997). La figura femenina en los narradores testigos de la Conquista. México: El Colegio de México, Programa Interdisciplinario de Estudios de la Mujer/Consejo para la Cultura de Nuevo León.

Matthews Grieco, S. F. (1993). El cuerpo, apariencia y sexualidad. En Duby, G. y Perrot, M. (Coords.). (1993). Historia de las mujeres. Del Renacimiento a la Edad Moderna. Los trabajos y los días. (pp. 66-109). España: Taurus Ediciones.

Otte, E. (1996). Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616. México: Fondo de Cultura Económica. [La primera edición publicada por el Patronazgo del V Centenario es de 1988].

Pereyra, C. (1986). La Conquista de las Rutas Oceánicas. La Obra de España en América. México: Editorial Porrúa.

Seed, P. (1991). Amar, honrar y obedecer en el México Colonial. Conflictos en torno a la elección matrimonial, 1574-1821. México: Dirección General de Publicaciones del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Editorial Patria.

Tomson, R. (1589). The voyage of Robert Tomson merchant into New Spaine, in the yere 1555. En Hakluyt, R. (Ed.). The principall navigations, voyages traffiques and discoveries of the English nation.

Tomson, R. (1898). Viaje de Roberto Tomson, comerciante, a la Nueva España, en el año de 1555. En García Icazbalceta, D. J. Obras, tomo VII, Opúsculos Varios IV (pp. 55-88). México: Agüeros editor.

Torre, Fray Tomás de la. (1944). Desde Salamanca España, hasta Ciudad Real Chiapas: Diario de Viaje 1544-1545. Prol. y notas de Franz Bloom. México: Editorial Central.

#### Diccionarios

Real Academia Española. (1979). Diccionario de Autoridades. Edición facsímil. Madrid: Gredos. [Primera edición, 1726].

Santamaría, F. J. (1978). Diccionario de Mejicanismos. México: Porrúa.

---