

MARINEROS EXTRANJEROS EN LA INQUISICIÓN: “DISCURSO DE SU VIDA”

M^a Berenice Moreno Florido

INTRODUCCIÓN

El tema que hemos propuesto, *Marineros extranjeros en la Inquisición: “discurso de su vida”*, pretende el estudio de la realidad social en Canarias partiendo del grupo social de los marineros, particularizando en la extranjería. Nuestra investigación estará basada en los procesos encausados en el Tribunal inquisitorial contra los marineros extranjeros durante el reinado de Felipe II, poniendo especial énfasis en la problemática internacional.

Por tanto, y atendiendo a lo anteriormente señalado, emplearemos únicamente la documentación perteneciente al Santo Oficio en el archipiélago canario. Ésta es una de las fuentes de mayor valor conservadas en el ámbito isleño, de forma particular, y en gran parte del territorio español, de forma general, pues recordemos que tan sólo el Tribunal conquense se conserva en gran parte. Sin lugar a dudas este conjunto documental es de extraordinaria importancia y riqueza. Está custodiado por El Museo Canario.

En esta ocasión nos remitiremos al “discurso de la vida” de los marineros extranjeros que fueron procesados, profundizando en los avatares propios del mundo del mar y destacando la influencia de la marinería y su consecuente relevancia en el comercio, eje y fundamento central de la economía canaria. Asimismo resulta evidente el hecho de que Canarias y su entorno no pueden ser entendidos sin el fenómeno atlántico, por lo que las repercusiones de lo que suceda a nivel internacional, y en este caso durante el reinado de Felipe II, se verán claramente reflejadas en el ámbito archipelágico.¹ Con ello queremos hacer una pequeña aportación a una temática que no ha sido desarrollada e impulsada lo suficiente en el archipiélago canario, sobre todo si tenemos en cuenta precisamente el papel de este grupo social en la sociedad isleña.

DISCURSO DE LA VIDA: UNA VIDA EN EL MAR

A lo largo del procedimiento judicial que lleva a cabo el Santo Oficio, el “discurso de la vida” aparece en la primera audiencia. Entendamos, en este sentido, que se trata de un requisito más que complementa el juicio que se realiza contra el reo en cuestión. Así tras el interrogatorio pertinente acerca de la edad, vecindad, naturaleza, genealogía, sacramentos recibidos, conocimiento de la escritura, oraciones principales, se llegará al “discurso de la vida” propiamente dicho. Por tanto, es un elemento más en todos y cada uno de los procesos encausados, de forma generalizada.

A través de él podemos profundizar en la realidad social y económica que rodea al reo, e incluso en su vida cotidiana, en su quehacer, particularmente en el caso de los marineros extranjeros, quienes explican y desarrollan de forma detallada aspectos y

vivencias relacionados, de manera principal, con el mundo del mar, exponiendo distintas situaciones, que veremos con posterioridad.

Adentrándonos en el “discurso de la vida” de los marineros extranjeros, podemos apreciar cómo el Tribunal inquisitorial recibe aportaciones de índole política en un periodo en el que la conflictividad se convierte en la característica principal y relevante del entramado internacional. Por tanto, las declaraciones de dichos procesados revelarán información relativa a la situación bélica existente en la Europa del siglo XVI. El Viejo Mundo, inmerso en esta época en una problemática político-religiosa, será escenario de rivalidades incluso económicas. En este sentido, Nicolás Cristóbal, carpintero del navío *Los Tres Reyes*, señala que en uno de sus viajes fue a la ciudad de Burdeos, en Francia, a donde transportaban madera, “y estando ally se lebantó la guerra del rey de Navarra y los ugonotes con los cathólicos y entonçes embargaron el dicho navío en que este confesante avía ido por parte de los cathólicos”. Observamos a través de esta puntualización cómo este marinero nos remite a la guerra entre Enrique IV y Felipe II que finaliza en 1593 con la conversión al catolicismo de aquél. Además el comercio, y consecuentemente quienes participan y se benefician de él, se ven con claridad perjudicados ante el contexto político y religioso expuesto. Debido a este hecho, Nicolás Cristóbal añade que se vio en la necesidad de trabajar durante un año en tierra, dedicado a su oficio de carpintero. Después de este tiempo, desembargaron el navío y la tripulación se reunió para regresar a Danzig con un cargamento de vino.²

Igualmente el piloto del navío *León Colorado*, Enrique Croque, aclara que durante un periodo estuvo navegando en los Países Bajos con un navío pequeño de su propiedad y especifica que “esto fue el año de ochenta y ocho quando salió la armada grande de España para Inglaterra”.³ De nuevo se hace alusión, en este caso a través de la llamada Armada Invencible,⁴ a la realidad bélica que sufre Europa, dejándose entrever la relación directa entre la guerra, la hostilidad, y la actividad comercial. Con ello queremos hacer hincapié en esta última cuestión, pues la economía canaria, a lo largo de su Historia, se fundamenta en el comercio y todo lo que éste conlleva, incluso desde el punto de vista social. Asimismo y enlazando con esta idea, habría que señalar que Canarias mantendrá relaciones de índole mercantil con los continentes europeo, africano y americano, destacando sobremanera, según las fuentes trabajadas, el primero de éstos, como veremos con posterioridad.

Ahora bien, el aparato inquisitorial no recibe únicamente información que podríamos ubicar como conocida por él, sino que además recibe datos que, en principio, desconoce; así son varios los marineros ingleses que confiesan el objetivo de Inglaterra de formar una flota, siendo dirigida por Francisco Drake: Duarte Estreid confiesa que llegó a su pueblo un criado de la Reina, es decir, de Isabel Tudor, “a tomar gente y marineros y soldados para yr con Francisco Draque no sabe donde”. Fueron a Londres cerca de ciento cincuenta hombres, pertenecientes al pueblo de este marinero, y este declarante embarcó en uno de los “veinte navíos que allí avía entonçes pequeños los seis de la Reyna y los demás de mercaderes [...] se embarcó mucha gente con horden de que anduviesen por la mar repartidos como quisiesen para buscar presas que hazer de navíos despaña y que a mediado de abril se juntasen todos en la ysla de San Miguel”, donde se reunirían con Drake.⁵

De la misma manera se expresa Juan Japhton, marinero y carpintero inglés a quien “le apremiaron que saliese a la mar y fue por tierra a Londres a donde en el río se

embarcó en un navío de la Reyna llamado María Fortuna en que saldrían como çinquenta y çinco hombres para tomar a quien pudiesen en la mar y vinieron hazia la costa de España”.⁶

En definitiva, observamos cómo se recurre a la piratería y el corso para mantener la conflictividad en el mar y consecuentemente el enfrentamiento existente en Europa. En otras palabras, la actitud bélica resulta patente y en ello intervienen incluso los mercaderes anglosajones colaborando con el gobierno inglés en su lucha contra España, lucha en la que se verían perjudicados el resto de países, puesto que estos navíos arremeterían no sólo contra España, como puntualizaremos posteriormente, sino también contra cualquier embarcación que no fuera inglesa. Así la monarquía inglesa ofrece su apoyo a todo acto de rebeldía en el que la Corona española se vea implicada negativamente.⁷

En este sentido, y ante el conflicto que se ha desatado en el continente europeo, el Santo Oficio se convierte en un instrumento político que emplea la Monarquía, fundamentando su labor en la persecución de los enemigos filipinos, ya sean corsarios o contrabandistas,⁸ como señala Francisco Fajardo Spínola. Precisamente lo que acabamos de exponer cobra mayor relevancia en el archipiélago canario, lugar de frontera, enclave del comercio hacia América y hacia África, en cuyas aguas abunda la actividad pirática y corsaria a lo largo de la Edad Moderna y particularmente en la centuria que estamos trabajando.

Con ello habría que señalar que el Tribunal de la Inquisición en Canarias tendrá una labor ardua y prolífera, principalmente en la segunda mitad del siglo XVI. De hecho gran parte de los protestantes procesados serán marineros.⁹ Por tanto, a través del aparato inquisitorial podemos apreciar la controversia de la política internacional, política que se da por parte de España contra los países que se muestran contrarios a ella: Inglaterra, Países Bajos y Francia. De esta manera, en los procesos encausados contra marinos extranjeros, estos tres Estados destacarán sobremanera a diferencia de países como Portugal.

En lo que respecta a Drake, llevó a cabo un ataque pirático sobre la ciudad de Cádiz en el año de 1587. Sin embargo, con posterioridad, se arremete nuevamente contra la misma, concretamente en 1596. Acerca de este último asalto, fray Pedro de Abreu, fraile franciscano, nos hace determinados comentarios, en los que se deja entrever las relaciones internacionales de finales del siglo XVI, caracterizadas por la profunda enemistad entre España e Inglaterra.¹⁰ Ahora bien, este fraile reduce gran parte de la situación a una cuestión estrictamente religiosa entendiendo que el conflicto se establece entre los católicos y los protestantes, españoles e ingleses, respectivamente.

En conclusión y en palabras del profesor Lobo Cabrera,¹¹ Canarias estará inserta en la realidad internacional y se verá influenciada por ella en todo momento y de manera particular en las relaciones comerciales, relaciones en las que se fundamenta la economía isleña, como señalábamos con anterioridad. Por ello el contexto archipelágico no puede ser entendido sin el entorno interpuesto por el exterior a lo largo de la Historia, en función del cual será o bien perjudicado o bien beneficiado, ya sea de forma directa o indirecta.

Siguiendo con el “discurso de la vida”, realizaremos una aclaración: la fiabilidad de la documentación que estamos trabajando debe ser contrastada utilizando otro tipo de fuentes. Sin lugar a dudas, se darán conciertos entre los marineros acerca de las declaraciones que deben hacer ante la Inquisición. De esta manera, la dificultad en la investigación se acrecienta. Ahora bien, esto no quiere decir que una parte considerable de la confesión de dichos reos no sea “cierta”. En definitiva, y reiterando lo dicho, debemos recurrir al cruce de fuentes para llegar a confirmar los interesantes datos que nos aporta el Tribunal inquisitorial.

COMERCIO ENTRE CONTINENTES, COMERCIO EN CANARIAS

El archipiélago canario, como decíamos, centra su motor económico en el comercio. La actividad mercantil permitirá el desarrollo de la sociedad canaria, conformando un núcleo poblacional de considerable importancia que tiene esta dedicación. Tal es la relevancia del comercio que en el caso de existir una crisis de carácter económico significaría una decadencia en cadena en la sociedad canaria.¹² Canarias se configura como nexo de unión, como “lugar de paso”, como lugar de frontera entre tres continentes: Europa, América y África. Por tanto, el territorio isleño será conexión comercial, convirtiéndose en un lugar privilegiado y estratégico.

De esta manera, los extranjeros tendrán un papel fundamental en el seno de la sociedad canaria, siendo un grupo de gran importancia en el avance y desarrollo archipelágico. Ahora bien, y volviendo a la idea que con anterioridad aludíamos, Canarias estará inserta en la problemática internacional y debido a ello, en los momentos de conflictividad y en los que se den circunstancias bélicas, se llegará a la expulsión de las gentes del país enemigo, adoptándose medidas de represalia desde el punto de vista económico.¹³

Así, a mediados de la década de los ochenta se prohíbe, según las ordenanzas, el comercio con Inglaterra, sucediéndose en las mismas fechas la prohibición de la actividad mercantil con los Países Bajos. No obstante, ya en marzo de 1569, Felipe II niega la posibilidad de comerciar con mercaderes ingleses hasta nueva orden,¹⁴ incluyendo la necesidad de que ningún navío se dirigiese a los Países Bajos, a no ser que fuese lo suficientemente armado para defenderse de los corsarios y piratas protestantes. Ahora bien, esto no quiere decir que el comercio con ambos países se suprimiese en el Archipiélago y dejase tajantemente de existir, puesto que el contrabando en aguas canarias cobrará un protagonismo mayor, siendo conocido por las autoridades. Evidencia de este contrabando son los procesos encausados contra los marineros extranjeros durante este periodo.

Serán varios los navíos pertenecientes a los Estados valones que comercian tanto en las islas de Gran Canaria como de Tenerife, de las que tenemos constancia, en las fechas coincidentes con la prohibición monárquica referida. En este sentido, Werner Thomas nos pone al tanto del contrabando canario-neerlandés¹⁵ que la Inquisición de Canarias descubre en la última década del siglo XVI, a través del navío *San Pedro*, del que era maestre Esteban Lebinos.

Sin lugar a dudas, esta situación de represalia, de la que venimos hablando, no sólo la observaremos en los puertos canarios, sino también en el resto de los puertos españoles, resintiéndose considerablemente la actividad comercial. Por tanto, se evidencia cómo

afecta lo político en lo económico y sobre todo en función de la situación que se observa en Europa en la segunda mitad del siglo XVI. Así el mencionado piloto del navío *León Colorado* declara que yendo en dirección a Génova, y pasando cerca de Málaga, se vieron en la obligación de arribar a San Lúcar por el mal tiempo que hacía. En San Lúcar había falta de trigo y “por la justicia los hizieron descargar lo que llevaban y se partieron para Málaga y estando allí los embargaron por el Rey para llevar çierta artillería que se avía hecho en Málaga y cargaron en su navío deste y en otros dos que avían tomado çiento y veinte piezas de artillería de bronze y fueron con ellas a la ciudad de Cádiz”.¹⁶

Del mismo modo, nos cuenta Pedro Lonsen cómo en el puerto de Sevilla cargando aceite y cochinilla, entre otras cosas, “enbió el adelantado una galera dende San Lúcar y tomaron el dicho navío con dos o tres hombres y lo que en él estava y lo llevaron”.¹⁷ Durante un mes estuvieron esperando a que se les devolviese la embarcación, pero al cabo del mismo el adelantado la compró y la tripulación se vio en la obligación de embarcar en Cádiz en un navío alemán.

En lo que respecta a los puertos de destino nombrados en los diferentes “discursos de la vida” estudiados, de forma generalizada destacarán los puntos europeos. Nos referimos concretamente a lugares localizados en los Países Bajos, Inglaterra, Francia, Portugal, España e Italia, como los más importantes. Ahora bien, también contamos con países como Dinamarca,¹⁸ Irlanda,¹⁹ Noruega,²⁰ Islandia²¹ y Escocia.²² Los puertos que más figuran son los siguientes: Sevilla, Lisboa, Burdeos, Vizcaya, Laredo, Londres, Bristol, Flandes, Saint Maló, Málaga, Madeira, Cádiz y San Lúcar, entre otros. Igualmente, centrándonos en los viajes dirigidos al archipiélago canario, destacan las islas realengas, Gran Canaria, Tenerife y La Palma.

Por tanto, la gran mayoría de los viajes que describen los marineros los ubicamos en el Viejo Mundo, quedando los continentes africano y americano relegados a un segundo plano. Así en América y África el panorama se presenta de forma bien distinta, si bien en aquél se da una mayor incidencia de viajes: Robert, marinero inglés, aclara haber estado en las Indias;²³ igualmente Nicolás, francés, entre los viajes que cita, hace referencia a Terranova, hacia donde va por las pesquerías;²⁴ en la misma situación está Mathías Xifre, marinero del navío *Santiago*;²⁵ Diego Suárez, marinero portugués ha ido dos veces a las Indias;²⁶ por último, Lem Remiens fue a Tenerife “y allí cargaron de vinos el navío y aviendo estado como un mes fueron con los vinos al Brasil a la baya de todos los sanctos que así le llaman aquel puerto”.²⁷

Respecto a la costa occidental africana, únicamente es nombrada en tres ocasiones: la tripulación a la que pertenecía Juan Japhton, marinero y carpintero inglés, se dirigió al puerto de Santa Cruz, en Berbería, con el objeto de vender trigo y el navío en el que lo transportaba. En este sentido habría que aclarar que la embarcación vendida era francesa y que los ingleses del navío *María Fortuna* lo habían tomado;²⁸ del mismo modo, Álvaro Fortumbre viajó hasta Angola, después de haber ido a Lisboa;²⁹ por su parte, Thomas Hartes, contra maestre del *María Fortuna*, también forma parte de la tripulación inglesa arribada a Berbería.³⁰

A pesar de que el comercio con América y África sea, a partir de la fuente utilizada, considerablemente menor con respecto a Europa, no queremos dar a entender que la actividad comercial con estos dos continentes carezca de importancia, antes al contrario.

De hecho, gracias al caso de Duarte Estreid, procesado por el Santo Oficio en tres ocasiones, tenemos constancia de relaciones comerciales en tierras africanas en lo que se refiere a Europa. Este marinero fue condenado, tras el primero de los procesos, a galeras junto a otro marinero inglés, llamado Juan Huer. Fueron llevados a la isla de Tenerife y posteriormente a la de La Palma para dirigirse a tierras peninsulares a cumplir su condena. Un morisco también mandado a galeras y estos dos tomaron un barco para escapar, esperando encontrar un navío inglés, pero en la isla de La Gomera, donde pretendían tomar agua, los llevaron nuevamente a la isla de Tenerife. Después de esto mandaron a Duarte Estreid a la isla de Gran Canaria y allí trabajó como carpintero para un hombre llamado Pabón. Tras enfermar se puso al servicio del licenciado Alfaro durante dos meses. Dos marineros ingleses, Richarte y Duarte, junto a Juan Huer, propusieron a Estreid fugarse de la isla ayudados de dos moros. Si no se topaban con ningún navío inglés llegarían, para obtener su libertad, hasta Berbería.

Zarparon por la noche más allá de Santa Catalina y en tres días se encontraron en la costa de Berbería. Allí fueron vendidos por los dos moros que los habían acompañado. Dirigiéndose hacia Marruecos “toparon un moro caballero con otros seis moros todos a cavallo”. Uno de ellos hablaba español y preguntó sobre la suerte de los ingleses y siendo así los llevó al Rey de Marruecos “y les dieron un vestido de paño blanco hasta abajo sin mangas a cada uno dellos y en aquella casa los tuvieron tres días al cabo de los cuales binieron mercaderes yngleses que biven allí”. A los días habían sido liberados por estos mercaderes y después de tres semanas más de espera se embarcaron en un navío flamenco.³¹

Como podemos observar la declaración de Duarte Estreid aporta diferentes datos entre los que contamos la esclavitud, la cautividad, el comercio inglés en África, la venta de esclavos, los medios de fuga... Ahora bien, uno de los elementos que consideramos de mayor interés se fundamenta en el hecho de que estos marineros esperaban encontrar en su paso hacia Berbería cualquier embarcación inglesa. Esto nos puede acercar a la realidad existente en las aguas canarias: el corso y la piratería constantes que las asedian. En este sentido, hemos de aclarar que no sólo nos referimos a esta actividad desde el punto de vista anglosajón, puesto que también se suman a ella franceses, flamencos y berberiscos.

Antes de proseguir queremos hacer hincapié en los productos que se comercian. Entre ellos el vino destaca sobremanera, seguido por diversas mercaderías entre las que apreciamos: cochinilla, trigo, centeno, pescado, fardos, azúcar, limones, naranjas, madera de pipas, ropa, madera, aceite, sal, especias, cueros, tocino, hierro, cera, cobre, pimienta, brea, cáñamo, paños, semillas de cerveza...

En cuanto a las rutas marítimas y comerciales que especifican los marineros extranjeros, en ciertas ocasiones suelen ser coincidentes en el tiempo. Con ello queremos decir que se da la repetición constante de viajes, siguiendo, por tanto, rutas iguales. Ejemplo de lo que acabamos de señalar es Lem Remiens, quien comenta que siendo lombardero de un navío, en el que trabajó durante ocho años, realizó catorce viajes, yendo desde Hamburgo sin carga alguna hasta Burdeos, en Francia, en donde cargaban vinos.³²

Asimismo la relación intrínseca entre las profesiones de marinero y mercader es indudable. Ambas están interrelacionadas y ambas se necesitan de forma mutua. En otras palabras, tanto una dedicación como otra son imprescindibles para el desarrollo y mantenimiento del comercio. La tipología de aquellos que se ocupan del ámbito mercantil es extensa, pero resulta de gran dificultad llevar a cabo un trabajo de estas características, sobre todo en las Islas Canarias,³³ como bien apunta la profesora Elisa Torres. Sin embargo, la conexión entre comerciantes y hombres de la mar es patente y clara: Duarte Estreid al regresar a su pueblo en Inglaterra, encontró que sus parientes habían muerto. Entonces se dedicó durante tres años aproximadamente a trabajar como mercader, “comprando y bendiendo como mercader”, hasta que se embarcó en uno de los navíos de la Reina.³⁴ Del mismo modo, Conrado Jacob, ante la pérdida del navío del que él era maestre en las costas de Amberes, trabajó durante dos años en un navío como mozo del mercader y con posterioridad como mercader, dirigiéndose desde Danzig a Flandes con trigo.³⁵ En definitiva, se trata de oficios que resultan correlativos y, a la vez, complementarios. En este sentido, pretendemos destacar la figura del marinero, puesto que su influencia en el comercio es notorio, sobre todo a lo largo de este periodo de tiempo, en el que las comunicaciones marítimas para la actividad comercial se convierten en vértebra principal de la misma.

NAVEGACIÓN EN EL ATLÁNTICO: TIPO DE EMBARCACIONES

A la hora de estudiar la marinería es tema obligado trabajar el tipo de embarcaciones y las características que éstas encierran, con el objeto de llegar a entender con mayor precisión el mundo de la mar, materia primordial de nuestra investigación, fundamentándonos en el hombre de la mar propiamente dicho. De esta manera, de todos es sabido que, de forma genérica, el barco en el Atlántico adquiere distintos elementos por los que podemos identificarlo. Ahora bien, estas particularidades pueden llegar a ser ínfimas y sencillas.

En primer lugar, debemos señalar que los navíos, genéricamente hablando y desde un punto de vista técnico, pueden ser comerciales, pesqueros, militares... En nuestro caso la mayoría de los barcos hemos de relacionarlos con los navíos. Sin embargo, y a pesar de tratarse del modelo atlántico más abundante durante el periodo que trabajamos en el comercio canario-europeo, existe otro tipo de embarcaciones asentadas en el Atlántico. Así, basándonos exclusivamente en la documentación referida, encontramos sobre todo el navío, grande y pequeño, denominado este último “navichuelo”,³⁶ seguido de bajeles, naos, pataches, chalupas, fragatas y carabelas. Como podemos apreciar son diferenciados los barcos localizados y todos ellos propios del Atlántico.

Su porte y, en consecuencia, su tonelaje serán en gran parte identificativos de cada uno de ellos. Respecto al tonelaje propio del navío, dentro del ámbito del comercio canario-europeo, a pesar de su gran capacidad, no sobrepasa, por lo general, las cien toneladas.³⁷ Ejemplo de ello es el navío *El dragón*, en el que Robert, inglés, va por grumete, navío que cuenta con treinta toneladas.³⁸ Del mismo modo, hemos localizado un navío de mayor tonelaje: Juan Adriansen, marinero del navío *San Pedro*, comenta que “benido este viaje asentó por marinero con otro maestre de un navío de çiento y quarenta toneladas llamado *El cavallero de la mar* y el maestre se llamava Pedro Hansen”, lo cargaron de trigo y con ello fueron a Génova en Italia.³⁹ Obviamente la diferencia es notoria y da cuenta de la capacidad de esta embarcación.

Asimismo Jacques Marcen, maestre del *Pájaro Trepador*, también conocido como *Pájaro que sube*, señala que su navío es de sesenta toneladas y que con él se dirigió a Santa Cruz de Tenerife y más tarde a Garachico, con mercaderías para Pascual Leardin.⁴⁰ Con esta última declaración retomamos lo dicho anteriormente: en el comercio canario-europeo no suele llegar a superarse el centenar de toneladas en los navíos que participan de él.

En definitiva, la ingente referencia hecha hacia las distintas embarcaciones expuestas es muestra de la diversidad existente en el Atlántico y, particularmente, en el comercio realizado en el archipiélago canario.

CATEGORÍAS EN EL MAR: UN OFICIO, UNA JERARQUIZACIÓN

Adentrándonos en la figura del hombre de la mar, propiamente dicha, hemos de considerar determinados puntos entre los que contamos la profesión del marinero como tal, por un lado, y, por otro, su entorno. Dentro de una embarcación apreciamos una necesaria jerarquización que viene dada desde el mismo señor de navío, que se conforma como el dueño, y el capitán, hasta el grumete y el paje.

Por tanto, cada miembro de la tripulación realizará una función predeterminada y concreta, que llevará a cabo durante el viaje correspondiente. Para que lleguemos a tener un entendimiento mayor de lo que trataremos en este apartado, expondremos el orden correlativo propio de toda tripulación: señor de navío, capitán, maestre, piloto, contra maestre, condestable, marineros, grumetes y, por último, pajes. En este sentido, los marineros dentro de una embarcación tienen dedicaciones variadas; así contamos con el carpintero, el lombardero, el tonelero, el cocinero... De esta manera, la categoría a la que pertenezca cada tripulante tendrá un escalafón diferente.

Ahora bien, a pesar de la diferenciación y jerarquización establecida, todos los componentes de la tripulación hemos de considerarlos hombres de la mar, marineros, marinos. Posiblemente la categoría del marinero nos lleve a pensar que en todo viaje mantiene las mismas funciones y por tanto el mismo cargo, sin embargo esto no es así. Por un lado, contamos con hombres de la mar que ascienden de forma constante, a medida que aumentan su experiencia, en función de los viajes que han llevado a cabo. Así Thomas Hartes inglés, comenzó siendo muchacho, grumete y en cuatro años se convirtió en marinero. A partir de ahí viajó por contra maestre en los navíos *El Tobías* y *María Fortuna*.⁴¹

Por otro lado, habría que aclarar que una vez llegado a un escalafón determinado, como, por ejemplo, el de maestre, no tiene por qué aparecer dicho tripulante en viajes posteriores manteniendo dicho cargo. De esta manera, Enrique Croque fue en su primer viaje por mozo en el navío llamado *San Juan Baptista*. Durante cinco años trabajó como tal hasta que pasó a ser marinero. Con el tiempo se convirtió en piloto, formando parte de varios navíos: *El Daniel*, *El perro negro*, *El David*, *La Fortuna* y *La Esperanza*. Concertó con Simón Sivero, mercader portugués, ir por maestre a Lisboa y Génova. Volvió nuevamente a ser maestre en un navío que tenía por destino Génova, pero en el último viaje va por piloto en el navío *León Colorado*.⁴² Esta misma circunstancia es la que sucede en el caso de Álvaro Fortumbre.⁴³

En lo que se refiere a los marineros especializados, tales como los carpinteros⁴⁴ o toneleros,⁴⁵ se conforman desde un principio dentro de la embarcación como marineros. Por tanto las categorías inferiores no son propias de éstos, a no ser que la tripulación requiera de un mozo de carpintero, un mozo de tonelero...

Del mismo modo, queremos comentar antes de acabar con este apartado, que obtendremos casos, aunque muy particulares, en los que el ascenso será “rápido”, sin pasar por determinados escalafones. En otras palabras, no hay necesidad de que todo tripulante llegue a pasar por cada una de las categorías que hemos establecido. Hans Hansen, maestre y marinero de navíos en pocos años, después de ser marinero, condestable y contra maestre, se convierte en maestre, viajando como tal desde entonces.⁴⁶ Por su parte, Jacques Marcen comienza trabajando en una barca grande de su padre y desde los dieciocho años pasa a ser maestre de navíos.⁴⁷

PELIGROS EN LA MAR

El marino debe enfrentar distintas situaciones que se le presentan en el mar. Este riesgo puede ser diverso: tormentas, ataques piráticos e incluso, errores cometidos por los mismos marineros. A través de la documentación trabajada observamos cómo los dos primeros puntos serán frecuentes. De esta manera contamos con diferentes ejemplos: Christian Bruco comenta que en su primer viaje salieron de Holanda cargados de mercaderías “para yr con ellas al estrecho y le dio una tormenta tan grande que alijaron quanto llevaban en el navío y cortaron el mástil mayor y fueron a parar en la Noruega y allí adereçaron el navío y fueron con él a Amsterdam”.⁴⁸

Otro ejemplo más en este sentido es Jacob Petrisen quien señala que, siendo mozo de la cámara del capitán, acompañaban a cinco navíos más y fue tal la tormenta que su navío fue apartado.⁴⁹ En definitiva, la adversidad climatológica trae como consecuencia, en gran parte de las ocasiones, la pérdida de la mercancía y el destrozo de alguna parte de la embarcación.

En cuanto a la piratería y el corso, decíamos con anterioridad que es un fenómeno propio de este periodo, así como del resto de la Edad Moderna. Muestra de lo que acabamos de decir es lo siguiente: Robert, grumete inglés, declara que en su primer viaje se dirigieron a las Indias y se detuvieron en un puerto porque “como es la primer tierra van allí para tomar agua y leña y que están allí metidos a las veces dos tres meses sin hazer nada [...] y luego dixo que como es allí el primer puerto para yr a Cartagena están allí esperando para ver si viene algún navío para tomallo”. Ahora bien, éste no era el único navío de ingleses que esperaba presa, puesto que llegaron dos naos que atacaron cuatro chalupas procedentes de las Indias.⁵⁰ En otras palabras, la piratería es constante y además organizada. En aguas europeas los ataques piráticos también se dan con frecuencia. Así Conrado Jacob aclara que “en el camino los tomaron unos yngleses y le dexaron sin una camisa y lo echaron en la primera tierra de Inglaterra y allá estuvo un año solicitando para ver si podía cobrar su hazienda y no pudo”.⁵¹ Por tanto, la piratería no sólo se configura como una amenaza política sino también económica, perjudicando a todo aquel que interviene en la actividad comercial. Del mismo modo sucede en las costas y aguas canarias: Nicolás Cristóbal estando en el puerto de la isla de La Gomera fue tomado, junto a dos de sus compañeros, por un navío de ingleses.⁵² En definitiva, tanto una actividad como otra, es decir, tanto la piratería como el corso,⁵³ forman parte de la hostilidad y conflictividad existentes en la Europa Moderna.

CONCLUSIONES

En conclusión, hemos pretendido mostrar, en esta ocasión, cómo el estudio de la marinería es esencial para el conocimiento de la realidad canaria, sobre todo si tenemos en cuenta que el comercio es la principal fuente económica del ámbito isleño a lo largo de su Historia. Asimismo vislumbramos algunos puntos a investigar a partir de la profundización en el entorno del marinero propiamente dicho, partiendo exclusivamente del Tribunal inquisitorial en Canarias. Por tanto, nuestro estudio tan sólo es una pequeña aportación en este campo.

El “discurso de la vida” de estos hombres de la mar nos ofrece una gran caracterización de los mismos, permitiéndonos adentrarnos en aspectos diferenciados, tales como las embarcaciones, las categorías, la problemática internacional... Esta conflictividad viene dada, hasta cierto punto, por la piratería y el corso. En definitiva, nos acercan a la Europa del siglo XVI, Europa en la que está inserta el archipiélago canario.

NOTAS

- ¹ LOBO CABRERA, M. “Repercusiones de la política de Felipe II en el comercio canario”, en *V Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Vol. 1, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999, p.149.
- ² AMC, Inquon., XV-7, s.f.
- ³ AMC, Inquon., VII-2, fol. 300 v.
- ⁴ Juan Adriansen, marinero del navío *San Pedro*, explica cómo durante un largo periodo de tiempo estuvo trabajando en varias barcas pescando aunque “no se acuerda hasta qué edad mas de que le parece que sería hasta que tuvo catorce o quince años aunque no sabe que no querría mentir y dende este tiempo en las mismas varcas anduvo yendo dende Niporte a Cales [...] y a otros lugares de allí de Flandes y en esto entendió hasta que bino la armada de España para yr a Inglaterra que abrá çinco o seis años” (AMC Inquon., LIII-9, fol. 1298 v.). Volvemos una vez más a apreciar el comentario acerca del suceso de la Armada Invencible, tomándola como referencia para situarse en el tiempo. Por lo tanto se le da importancia al hecho acaecido a finales de la década de 1580, en el intento por parte de España de contrarrestar la hostilidad mantenida con el país anglosajón.
- ⁵ AMC, Inquon., XIX-1, fol. 206 v.
- ⁶ AMC, Inquon., LI-4, fols. 304 r.-v. Igualmente Thomas Hartes, contraamaestre, vecino de la ciudad de Londres, señala que después de realizar un viaje a Alemania se embarcó en uno de los navíos de la Reina “para venir a la costa despaña a buscar navíos que tomar” (AMC, Inquon., CXVIII-20, fol. 220 r.).
- ⁷ BUSTOS, M. *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996, p. 13.
- ⁸ FAJARDO SPÍNOLA, F. “Comerciar con el enemigo: Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630)”, *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998)*, Las Palmas de Gran Canaria, Casa-Museo Colón, 2000, p. 156.
- ⁹ FAJARDO SPÍNOLA, F. “La Inquisición de las Islas Canarias bajo Felipe II: corso, contrabando y herejía”, *V Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Vol. 1, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999, p. 451.
- ¹⁰ BUSTOS, M. *Historia de saqueo...*, *op. cit.*, pp. 7-10.
- ¹¹ LOBO CABRERA, M. Repercusiones de la política..., *op. cit.*, p. 149.
- ¹² BRITO GONZÁLEZ, A. *Los extranjeros en las Canarias Orientales en el siglo XVII*, Las Palmas de Gran Canaria, p. 179 (en prensa).
- ¹³ FAJARDO SPÍNOLA, F. Comerciar con el enemigo..., *op. cit.*, p. 158.
- ¹⁴ GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editorial Naval, 1988, pp. 54-56.
- ¹⁵ THOMAS, W. “Contrabandistas flamencos en Canarias, 1593-1597”, *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*, Tomo 2, Las Palmas de Gran Canaria, Casa-Museo Colón, 1992, pp. 55-92.
- ¹⁶ AMC, Inquon., VII-2, fol. 301 r.-v.

- ¹⁷ AMC, Inquon., XV-1, fol. 520 r. Este marinero es guardián del navío *León Colorado*.
- ¹⁸ Éste es el caso de tres marineros: Nicolás Cristóbal, carpintero y calafate, fue a Dinamarca con un cargamento de paños “a la Corte del Rey”, en la ciudad de Copenhague, para regresar con cueros de vaca y otras cosas a Danzig (AMC, Inquon., XV-7, s.f.); Christian Bruco, cocinero del navío *La Rosa*, viajó igualmente a tierras danesas (AMC, Inquon., XCIII-10, s.f.); por último, Thomas Hartes, marinero inglés, declara haber ido a Dinamarca en varias ocasiones, incluso a las pesquerías (AMC, Inquon., CXVIII-20, fol. 219 r.-v.).
- ¹⁹ Álvaro Fortumbre, piloto francés, hace referencia en su declaración a diferentes viajes, en los que incluye Irlanda, AMC, Inquon., LXXXVIII-9, s.f.
- ²⁰ Los viajes que encontramos con dirección a Noruega son determinados y entre ellos contamos los siguientes casos: Conrado Jacob, maestre del navío *La Margarita*, sitúa viajes a distintos puntos de Europa en los que incluye Noruega (AMC, Inquon., VII-2, fol. 154 r.); asimismo Enrique Croque fue en alguna ocasión a dicha tierra (AMC, Inquon., VII-2, fol. 301 r.).
- ²¹ Desde Alemania, Juan de Amburch y la tripulación de la que formaba parte, se dirigen a Islandia, “cargaron harina y trigo para Yslanda” donde estuvieron doce semanas, AMC, Inquon., XLVIII-11b, fol. 632 v.
- ²² Sobre Escocia tenemos tan sólo constancia de tres marineros que llegaron a sus costas a lo largo de los distintos viajes que realizaron: Christian Bruco (AMC, Inquon., XCIII-10), Conrado Jacob (AMC, Inquon., VII-2), Enrique Croque (AMC, Inquon., VII-2).
- ²³ AMC, Inquon., XLIII-13.
- ²⁴ AMC, Inquon., LXXI-4.
- ²⁵ AMC, Inquon., XCIV-12, fols. 128 r.-129 r. En este sentido los viajes a las pesquerías en Terranova son varios. Un ejemplo más lo tenemos en Duarte Estreid (AMC, Inquon., Col. Bute, vol. XII, 1ª serie).
- ²⁶ AMC, Inquon., CII-8, fol. 103 v.
- ²⁷ AMC, Inquon., CLXXI-34, fol. 1422 v.
- ²⁸ AMC, Inquon., LI-4, fol. 304 v.
- ²⁹ AMC, Inquon., LXXXVIII-9, s.f.
- ³⁰ AMC, Inquon., CXVIII-20, fol. 220 r.
- ³¹ AMC, Inquon., XIX-1, fols. 202 v.-206 r.
- ³² AMC, Inquon., CLXXI-34, fol. 1422 r.
- ³³ TORRES SANTANA, E. *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Excm. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1981, pp. 37-40.
- ³⁴ AMC, Inquon., XIX-1, fol. 206 v.
- ³⁵ AMC, Inquon., VII-2, fol. 154 v.

- ³⁶ Son varios los marineros que recurren a esta expresión para referirse a los navíos pequeños y de menor tonelaje. Así lo dicen: Conrado Jacob (AMC, Inquon., VII-2); Enrique Croque (AMC, Inquon., VII-2), entre otros.
- ³⁷ LOBO CABRERA, M. *El comercio canario-europeo bajo Felipe II*, Funchal, Vicenconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 1988, p. 41.
- ³⁸ AMC, Inquon., XLIII-13, s.f.
- ³⁹ AMC, Inquon., LIII-9, fol 1298 v.
- ⁴⁰ AMC, Inquon., LXII-13, fol. 1219 v.
- ⁴¹ AMC, Inquon., CXVIII-20.
- ⁴² AMC, Inquon., VII-2.
- ⁴³ AMC, Inquon., LXXXVIII-9.
- ⁴⁴ Ejemplo de ello es Nicolás Cristóbal que comienza siendo mozo de carpintero en un único viaje, para después continuar como marinero carpintero, AMC, Inquon., XV-7.
- ⁴⁵ Enrique Guter, tonelero de *León Colorado*, entra directamente como marinero del navío *La Sirena de la Mar*, dejando entonces de trabajar en su oficio de tonelero.
- ⁴⁶ AMC, Inquon., Col. Bute, vol. XIV, 1ª serie.
- ⁴⁷ AMC, Inquon., LXII-13.
- ⁴⁸ AMC, Inquon., XCIII-10, s.f.
- ⁴⁹ AMC, Inquon., Col. Bute, vol. XVI, 1ª serie, fol. 596 r.
- ⁵⁰ AMC, Inquon., XLIII-13, s.f.
- ⁵¹ AMC, Inquon., VII-2, fol. 156 r.-v.
- ⁵² AMC, Inquon., XV-7, s.f.
- ⁵³ Los casos con los que nos hemos encontrado son diferentes: el navío en el que va Duarte Estreid es abordado por franceses en el Cabo de San Vicente y son dejados en la isla de Fuerteventura (AMC, Inquon., Col. Bute, vol. XII, 1ª serie, fol. 399 r.); la embarcación de Álvaro Fortumbre sufre un ataque en Finisterre, donde “toparon dos navíos yngleses que los tomaron y llevaron al puerto de Bristol” (AMC, Inquon., LXXXVIII-9, s.f.), entre otros.