

Paulina Machuca

“Fortuna de mar. Enfermedad y muerte en la carrera de Filipinas, siglo XVII”

p. 317-342

*El mar: percepciones, lectura y contextos
Una mirada cultural a los entornos marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas/
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

FORTUNA DE MAR. ENFERMEDAD Y MUERTE EN LA CARRERA DE FILIPINAS, SIGLO XVII

PAULINA MACHUCA
El Colegio de Michoacán

Dans l'Europe du début des Temps modernes,
la peur, camouflée ou manifesté, est presente partout [...]
Mais, dans l'univers d'autrefois, il est un espace où
l'historien est certain de la rencontrer sans aucun faux-semblant.
Cet espace, c'est la mer.

Jean Delumeau, *La peur en Occident*

Introducción

Natalie Zemon Davis sostiene que una historia puede contarse una y otra vez, de múltiples formas. Para ella, el investigador tiene en sus manos su propio laboratorio donde genera “no pruebas, sino posibilidades históricas”.¹ El expediente que a continuación abordaremos tiene que ver con ello: se trata de la historia de un escribano de la nao *Nuestra Señora de Atocha* que se embarcó en Filipinas rumbo a la Nueva España en el año de 1624. Se llamaba Gaspar Pagés de Moncada quien, antes de llegar a Acapulco, su destino final, enfermó gravemente, desembarcó de emergencia en el puerto de la Navidad y posteriormente murió en Colima.²

Partiendo de una escala microhistórica, hicimos el ejercicio de reflexionar en torno al drama de los trabajadores del mar en la

¹ Natalie Zemon Davis, *The return of Martin Guerre*, Harvard University Press, 1983, p. VIII.

² Archivo Histórico del Municipio de Colima, Colima (en adelante AHMC), sección B, caja 4, exp. 4. Mayo de 1625. *Testamento y codicilo, inventarios y almonedas de Gaspar de Moncada, difunto escribano que fue de la Nao Almiranta Nuestra Señora de Atocha.*

llamada Carrera de Filipinas³ a partir del caso concreto de nuestro escribano. La justificación más importante recae en que es difícil localizar materiales históricos que nos permitan adentrarnos en la experiencia cotidiana de un marinero con un perfil ordinario. Las fuentes históricas que alcanzan las velas del galeón de Manila abarcan, por mucho, la información sobre grandes volúmenes de mercancías, a la vez que destacan las tragedias acontecidas por un mal temporal. Muy poco revelan sobre la vida de los marineros a bordo, cómo enfrentaban una situación de enfermedad o, en el peor de los casos, de muerte; conocemos de forma limitada las alternativas individuales que un marinero tenía frente a estas complicaciones, o el destino que seguían sus bienes en caso de morir, ya fuese en altamar, ya en algún puerto “desacomodado”.

El expediente de Gaspar Pagés de Moncada consta de una veintena de fojas, informa apenas lo suficiente y deja una serie de incógnitas sin responder. Sin embargo, lo más valioso lo constituye el conjunto de indicios que nos invitan a reflexionar sobre los oficios en altamar, la duración del trayecto de la Nao de China, las enfermedades que aquejaban a los navegantes, las alternativas de prevención y curación de un enfermo, los auxilios divinos en momentos de crisis o lo que seguía a la muerte de un marino. Siguiendo la frase de Zemon Davis, el caso de Pagés de Moncada constituye un laboratorio donde se generan algunas pruebas, pero más que nada posibilidades históricas.

Al abordaje del galeón

Gaspar Pagés nació en el pueblo de Moncada, en Barcelona. No sabemos qué lo llevó a las Filipinas, pero el siglo XVII fue una época de relativa movilidad y dinamismo social, caracterizado por grandes cadenas humanas que emigraban de un continente a otro, algunos de manera forzada, otros por mera voluntad. Filipinas no fue un destino frecuentado por los catalanes en el seiscientos, como tampoco lo fue Hispanoamérica. Por ello, que un catalán trabajara en la Carrera de Filipinas, aún cuando tenía ya en sus haberes dos casas de campo con sus viñas que le había heredado su padre en su pueblo

³ En contraposición a la Carrera del Atlántico o Carrera de Indias, que conectaba a la península ibérica con el continente americano.

natal, constituye hasta cierto punto una rareza en sí, y un misterio para nosotros. En esa época se viajaba en búsqueda de mejor fortuna y honor, se emigraba para medrar. Algunos cuantos se desplazaban por razones menos ambiciosas, como huir de la Inquisición.

Sobre cómo y en qué condiciones Gaspar llegó al Sudeste de Asia nos resulta una incógnita, pero a la hora de embarcarse en la nao *Nuestra Señora de Atocha* rumbo a Acapulco ejercía el oficio de escribano de mar. Desempeñar un oficio a bordo del galeón le permitía ciertas jerarquías: llevaba consigo a un criado pampango llamado Pedro, a quien habría contratado antes de embarcarse.⁴ Después de todo, no era extraño que funcionarios de la Corona se acompañaran durante el viaje transpacífico de sirvientes y esclavos filipinos.⁵ Tremendo problema se suscitaba cuando el exceso de servidumbre abarrotaba las plazas del galeón y se reducían los espacios para el resto de los pasajeros. Por ello, Felipe III determinó, en 1620, que ningún pasajero de la Carrera de Filipinas podía llevar consigo más de un esclavo porque consumían gran parte de los bastimentos; las excepciones se reservaban únicamente para “personas de calidad”.⁶

Los oficios de escribanos de naos, como era el caso de Gaspar Pagés, estaban en un nivel intermedio en comparación con el resto de los oficios del galeón; con todo y que el oficio de escribano lo elevaba a un rango de oficial, lejos estaba de la posición de un capitán, pero tampoco estaría cerca de asemejarse a un simple grumete. En el mar también existían las jerarquías. Gaspar recibiría alrededor de 200 pesos de salario por viaje, al igual que contramaestres, guardianes, despenseros, buzos o alguaciles de agua; un cabo o un capitán estaban mucho mejor pagados. Para acercarnos al mundo de los oficios en altamar, de gran utilidad es la relación que en 1631 elaborara Antonio de León Pinelo sobre los sueldos de oficios marítimos y hemos tomado los correspondientes a la Audiencia de Filipinas (cuadro 1).

⁴ Es probable que Gaspar no haya estado mucho tiempo en compañía de Pedro, pues a la hora de redactar su testamento indicó que era su “voluntad que a Pedro, indio pampango, mi criado, de la ropa de vestir usada que tengo se le den toda la blanca y vestidos, eseto frazada y los dos capotes de paño por lo que me ha servido de Manila acá”: AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 4.

⁵ Para conocer más sobre este punto, véanse Jonathan Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 82-85; Déborah Oropeza, *Los ‘indios chinos’ en la Nueva España. La migración de la Nao de China*, tesis de doctorado en Historia, México, El Colegio de México, 2007.

⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, libro 9, título 45, ley 55, t. IV, Madrid, Imprenta de Antonio Balbas, 1756.

CUADRO I
Salario de los oficios de la Real Audiencia de Filipinas, 1631

DE MAR			
<i>Oficio</i>	<i>Salario</i>	<i>Oficio</i>	<i>Salario</i>
Cabos de naos (temporales)	1 000 pesos	Calafates	300 pesos
Capitán de galera	577 pesos 4 reales	Buzos	200 pesos
Caporal de galera	120 pesos	Marinero de nao	150 pesos
Sotacomitre	180 pesos	Marineros de galera	108 pesos
Piloto de naos	600 pesos	Grumetes españoles	100 pesos
Acompañado de piloto	300 pesos	Grumetes indios	48 pesos
Maestres	300 pesos	Buenas boyas de galeras	24 pesos
Contramaestres	200 pesos	Escribanos de naos	200 pesos
Guardianes	200 pesos	Alguacil del agua	200 pesos
Dispenseros	200 pesos		
OFICIOS DE LAS NAOS QUE VIENEN A NUEVA ESPAÑA			
<i>Oficio</i>	<i>Salario</i>	<i>Oficio</i>	<i>Salario</i>
General y cabo	4 000 ducados	Piloto examinado	600 ducados
Teniente de almirante	3 000 ducados	Ayudante de piloto	300 ducados
Capitanes	500 ducados	Pilotos ordinarios	300 ducados
Maestres	400 ducados	Vecedor de las naos	2 000 ducados
Soldados	200 a 150 ducados	Contador de estas naos	2 000 ducados
Marineros	130 ducados		

Fuente: Jean-Pierre Berthe y Thomas Calvo (ed.), *Administración e imperio. El peso de la monarquía hispánica en sus Indias (1631-1648)*, México, El Colegio de Michoacán/Fideicomiso Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor, 2011, p. 387-388.

Cuando Gaspar partió de Manila rumbo a Acapulco llevaba consigo una libranza de “cuatrocientos noventa y tantos pesos” que le debía su Majestad por su trabajo que ejerció como escribano en las Filipinas, y que cobraría en la Nueva España.⁷ Es probable que este adeudo haya sido una demora en el pago, pues —como afirma Emilio Pérez-Mallaína— la Real Hacienda siempre estaba dispuesta a ahorrarse aunque fuera el humilde salario de un grumete.⁸ La remuneración de los trabajadores del mar se efectuaba generalmente en dos emisiones, una al embarcarse en Manila y otra al llegar a Acapulco, aunque las continuas demoras de la burocracia hispanoamericana en los pagos correspondientes estaban a la orden del día.

Como el grueso de los escribanos, Gaspar tendría sus tareas precisas. Suponemos que el quehacer de los escribanos del mar comenzaba en tierra, registrando mercancías, firmando testimonios de los diferentes aspectos ligados a la preparación del viaje. Según observamos en el cuadro 1, los oficios de la Nao de China merecen un estudio aparte. No siempre eran los mismos en el trayecto de Manila a Acapulco que el de regreso, pues en este último siempre se podían agregar otras autoridades relacionadas con el comercio argentífero, tales como el maestro de plata,⁹ o bien, otros cargos “innecesarios” para dar cabida a los amigos del virrey y del gobernador.¹⁰ Para poder embarcarse era necesaria una licencia del virrey de la Nueva España, tarea no siempre fácil pero que aquel individuo perseverante, aún valiéndose de artimañas, lo podía lograr, sobre todo si se comprometía a ejercer algún oficio. A partir de 1609, la legislación establecía que las personas que pasaran a Filipinas debían residir por lo menos ocho años en el archipiélago, ya que la mayoría de los embarcados “no para en ellas [las islas], y se vuelve luego, empleando la hacienda que tienen”.¹¹ Dicho en otras palabras, se iba

⁷ AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 5v.

⁸ Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carretera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997, p. 113.

⁹ Esto se debía a la gran cantidad de plata americana que se enviaba a las Filipinas. Para conocer el movimiento de mercancías entre los puertos de Manila y Acapulco, véanse los trabajos de Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, y *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

¹⁰ William Lytle Schurz, *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1994, p. 192.

¹¹ *Recopilación de Indias*, libro 9, título 45, ley 24.

en busca de fortuna a corto plazo. Este mandato tenía el firme propósito de reforzar y consolidar el poblamiento de peninsulares y novohispanos en el archipiélago, pero muchos individuos sólo buscaban breves estancias comerciales para adquirir mercaderías de China y lograr un poco de capital. No olvidemos que en la Carrera del Pacífico desfilaban continuamente soldados para la defensa del archipiélago filipino y prisioneros que habían sido desterrados de la Nueva España. A esta estructura, definida en la lista de León Pinelo (cuadro 1), se agregaban los pasajeros de todo tipo, tanto en la ida como en la vuelta: desde familias enteras que se unían con el padre o esposo enviado al sudeste asiático, hasta comerciantes filipinos en busca de mejor suerte en América. En sus *Razonamientos*, Francesco Carletti describió un singular episodio en que, mediante un soborno, él y su padre lograron embarcarse en el Galeón que partió de Acapulco en el mes de marzo de 1596 rumbo a las Filipinas, y

[...] tratado el asunto con un capitán de una de las dos naves que aquel año habían de partir, él nos consiguió dos oficios fingidos en su dicha nave, a mí padre de condestable de la artillería y a mí de vigilante de la nave, con el pacto de que a él debíamos darle el salario y que el capitán proveería de dos marineros que sirvieran verdaderamente en nuestros cargos.¹²

A grandes rasgos, éste era el submundo náutico que rodeaba a Gaspar Pagés de Moncada, con el que habría convivido de cerca. Y aprovechando la cita de Carletti, notemos que en algún momento se refiere a “dos naves” enfiladas hacia el sudeste asiático, ya que normalmente atravesaban el Pacífico una nao capitana, la que lideraba el derrotero, y una nao almiranta, que la secundaba. Pues bien, la embarcación en que iba Gaspar Pagés era de este último tipo, de ahí que se refería a ella como la almiranta *Nuestra Señora de Atocha*.

En llegando a la línea

Es muy probable que la nao *Nuestra Señora de Atocha* haya partido de Manila por el mes de junio de 1624. Era mejor evitar la temporada

¹² Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, estudio preliminar, traducción y notas de Francisca Perujo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 2002, p. 77.

de tifones que azotaban el archipiélago filipino entre los meses de julio y septiembre, mismos que aumentaban el riesgo de naufragios y lo que en voz náutica se denominaban arribadas.¹³ La época ideal para la partida del galeón era el mes de junio, cuya práctica se elevó a rango de ley cuando Felipe IV estableció en 1622 que los galeones debían salir de Filipinas hacia Nueva España en el mes de junio, “porque hay peligro en arribar, ò perderse saliendo más tarde”.¹⁴ Y en 1633, el monarca dispuso que las naos debían partir de Acapulco hacia Filipinas ya no a fines de marzo según lo establecido en ese momento, sino en diciembre, “porque somos informado [*sic*], que tiene inconveniente”.¹⁵ Es de suponer que la legislación y la práctica no siempre se correspondieron, pues las salidas del galeón de Manila dependían de muchas circunstancias, como la espera de las mercancías chinas y la organización de la carga, lo que propiciaba que la salida se efectuara normalmente con retraso. Como sabemos, la ruta de Manila a Acapulco estaba condicionada por la intensidad de la corriente del *Kuro Shivo* y de los vientos del oeste; mientras que el viaje de vuelta, de Acapulco a Manila, se realizaba siguiendo el cinturón de los vientos alisios, sobre una latitud de 12° Norte, y este viaje se ejecutaba a fines de marzo, llegando a Manila entre fines de junio y principios de julio.

Decía Francesco Carletti que de Acapulco a Filipinas se llegaba navegando más de 6 000 millas, siguiendo la misma latitud de 14° a 15° de la equinoccial hacia tramontana en línea recta, “de tal modo que si se hubiera quedado allí la señal por donde la nave pasaba y hacía su camino, se habría podido ver un semicírculo esférico sobre la cuarta parte y más de todo el mundo”.¹⁶ Fascinantes las palabras de Carletti, pero que en la práctica se traducían en prolongadísimos viajes en altamar, sin la posibilidad de tocar tierra en meses. En realidad, la duración de los trayectos en la Carrera de Filipinas nunca fue exacta; dependía de una serie de consideraciones como el tipo de embarcación empleada y sus características constructivas, las condiciones meteorológicas y marítimas, la cantidad

¹³ La arribada era, conforme lo señala el *Diccionario de Autoridades de la Real Academia Española* de 1726, la “vuelta del navío al puerto de sonde salió, ó entrada en otro, a donde no se encaminaba, precisado del temporal”. *Diccionario de la Lengua Castellana...*, Madrid, Imprenta de Francisco del Hierro, 1726, t. I, p. 412.

¹⁴ *Recopilación de Indias*, libro 9, título 45, ley 32.

¹⁵ *Ibid.*, ley 31.

¹⁶ Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje...*, p. 78.

de carga transportada, la destreza de la tripulación y el derrotero seguido. Por lo regular estamos hablando de entre tres y seis meses de travesía. De hecho, la variación del tiempo navegado por el galeón de Manila ha llamado la atención del mundo científico, como Ricardo García, quien indagó la correlación entre la duración del viaje del galeón y el fenómeno conocido como *El Niño*.¹⁷

Debemos recordar que el derrotero seguido por la Nao de China fue casi el mismo que continuó Andrés de Urdaneta entre 1564 y 1565, cuando descubrió el tornaviaje. Muy poco cambiaron las rutas de navegación a lo largo de los dos siglos y medio que duró esta vía comercial, a pesar de las críticas y sugerencias por parte de pilotos y gente instruida en la navegación, quienes pensaban que podían tomarse atajos o hacer que el viaje fuese menos prolongado. Otros personajes, como fray Antonio de la Ascensión, religioso descalzo de Nuestra Señora del Carmen y quien fuera el segundo cosmógrafo de la expedición encabezada por Sebastián Vizcaíno hacia 1602, promovía fervientemente el poblamiento de California,¹⁸ entre otras cosas para que el galeón pudiera detenerse ahí para el descanso de los marineros, en lugar de seguir hasta Acapulco sin probar alimentos frescos y evitar con ello la gran cantidad de muertes provocadas por malnutrición.

¿Qué movía a nuestro escribano de mar a atravesar el Pacífico, en un cansado y riesgoso trayecto? No olvidemos que el trabajo marítimo estaba relacionado con el peligro. En el imaginario de la época existían frases de la sabiduría popular bien conocidas: “Si quieres aprender a orar, entra en la mar”, “Quien ande por la mar, aprende a rezar”. El temor que generaba el trabajo en altamar predominaba desde la Edad Media, y ese sentimiento se vio reflejado en los bestiarios cartográficos del siglo XVI. ¿Qué hacía tan difícil la travesía transpacífica? Además de las consabidas tempestades, un aspecto

¹⁷ Ricardo García Herrera *et al.*, “El Galeón de Manila y el clima del Pacífico durante el siglo XVII”, en Bernardo García Martínez y María del Rosario Prieto (comps.), *Estudios sobre historia y ambiente en América*, v. 2, *Norteamérica, Sudamérica y el Pacífico*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia/El Colegio de México, 2002, p. 1-37.

¹⁸ “Parecer que dio el padre fray Antonio de la Ascensión, descalzo de nuestra señora del Carmen, consiguiente de la Real Orden de 2 de agosto de 1628 que se le comunicó por el Presidente y Oidores de la Audiencia de México, sobre la forma y manera que se debía hacer el descubrimiento y población de la California”, Museo Naval de Madrid, *Colección de Documentos y Manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, n. 19, f. 193-195v., Valladolid de Michoacán, 29 de mayo de 1629.

que deterioraba la salud los marineros era el tiempo prolongado sin pisar tierra, lo que resultaba en un daño severo al organismo, evidente en los altos índices de escorbuto y otros padecimientos. En su libro *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Delphine Tempère analizó poco más de un millar de expedientes localizados en la institución de Bienes de Difuntos del Archivo General de Indias y, entre sus hallazgos, descubrió que el 41% de las muertes de los navegantes sucedieron por enfermedades, un dato revelador si tomamos en cuenta que el renglón seguido lo ocupó el naufragio, con apenas el 13%. Escorbuto, fiebre tifoidea, “tabardillo”, peste bubónica y disentería —“cámaras”—, eran los padecimientos más comunes.¹⁹

Las crónicas de viajeros que navegaban en la Carrera de Filipinas nos alertan sobre el peligro que corrían al llegar a un punto conocido como “la línea”, bien identificado por los marineros como riesgoso y donde se contraía la mayoría de las enfermedades. Se trataba de un punto anterior al paso del trópico de Cáncer y era un cambio de temperatura de calor a frío en la zona del noroeste norteamericano. Fray Juan de Torquemada refirió que en la expedición a California de 1602 la mayoría de los tripulantes contrajo una enfermedad —posiblemente el escorbuto— que dijo “ser la misma que comúnmente da en este paraje a los navegantes que vienen de la China a la Nueva España, de la cual suelen morir los más de los que en las naos vienen”.²⁰ Siguiendo a Torquemada, a esa altura corría un aire delgado y frío muy perjudicial para los hombres flacos, “y entiendo debe traer consigo algo de pestilencia, y si no la trae, con sutileza y delgadez la causa en los cuerpos cansados, flacos y molidos con el trabajo que hasta allí se padece [...]”.²¹ Pero Torquemada, a pesar de la larga y detallada descripción de la enfermedad, nunca la menciona por su nombre, el escorbuto, y al final sólo declara: “Esta es la enfermedad que tocó a todos y la que llevó de esta vida a los que en este viaje dieron las suyas a su creador y redentor”.²²

¹⁹ Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009, p. 257.

²⁰ Fray Juan de Torquemada, *Monarquía indiana. De los veinte y un libros rituales y monarquía indiana, con el origen y guerra de los indios occidentales, de sus poblaciones, descubrimiento, conquista, conversión y otras cosas maravillosas de la misma tierra*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1975, v. 2, p. 506.

²¹ *Ibid.*, p. 506.

²² *Ibid.*, p. 507.

La enfermedad de Dios

El 29 de diciembre de 1624, Gaspar Pagés de Moncada ya se declaraba gravemente aquejado “de la enfermedad que ha sido Dios servido de darle”,²³ cuando la almiranta *Nuestra Señora de Atocha* navegaba a una altura de 27°. Siguiendo el derrotero de fray Antonio de la Ascensión (cuadro 2), de gran utilidad para el lector que desee conocer la trayectoria del galeón de Manila una vez que alcanzaba las costas de la Nueva España, dichos 27° de altitud correspondían a una bahía conocida como de las ballenas, que el mismo fraile describió de la siguiente manera: “Ay en esta valla infinito número de ballenas y creo vienen al pescado que es infinito, y infinito es también el número de pájaros de varias especies y formas que andan en seguimiento de él para su sustento”.²⁴ Para ese entonces, la salud de Gaspar estaría mermada seriamente, contrastando con la armonía del paisaje citado. Presintiendo un destino fatal, dictó su testamento y nombró albaceas. Su hermano Jaime Pagés, en Moncada, sería el beneficiario de sus bienes.²⁵

Nos lamentamos que en el expediente no exista una sola referencia al padecimiento de nuestro escribano, no contamos con indicio alguno que nos permita siquiera suponer su enfermedad, no menciona síntomas ni malestares corporales. Lo que sí sabemos es que los marineros enfermaban con facilidad, sobre todo de escorbuto, por carencias alimenticias. Durante los dos siglos y medio en que operó el galeón de Manila, fueron las deficiencias nutricionales la principal razón de enfermedad y muerte entre los navegantes del Pacífico.²⁶ En comparación con la actualidad, prácticamente no existían métodos de conservación de los alimentos, o éstos eran rudimentarios. Si bien la carne se curaba con sal, escasos comestibles resistían las prolongadas travesías del galeón. En el mejor de los casos, los marineros debían conformarse con granos y frutos secos, sal, aceite, vinagre, vino y otro tipo de aguardientes.²⁷

²³ AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 2.

²⁴ *Derrotero cierto y verdadero para navegar desde el caño Mendocino...* Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), manuscrito 3203, f. 7v.

²⁵ AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 6.

²⁶ William Lytle Schurz, *El galeón de Manila...*, p. 210-211.

²⁷ Frank D. Ashburn (ed.), *Las huestes de la muerte. Una historia médica de la conquista de América*, México, Instituto Mexicano del Seguro Social, 1981, p. 73.

Quizás por eso Gaspar se embarcó en las Filipinas con un barril de chocolate que compró al capitán Pedro Cortés, vecino de Manila, como provisión necesaria durante la travesía. Lo que no sabemos es si el chocolate era de procedencia novohispana, o si para la segunda década del siglo XVII ya se producía en el sudeste asiático. Como sabemos, diversas plantas americanas se llevaron muy pronto a Asia y se arraigaron con cierta facilidad; una de ellas fue el cacao (*Theobroma cacao*), cultivado preferentemente en las haciendas de palmas para que la planta tuviera el grado de sombra necesario.²⁸ Gemelli Careri decía que el chocolate era uno de los alimentos más preciados en el viaje transpacífico, pues mientras todas las provisiones se degradaban en poco tiempo, únicamente la carne de los animales vivos y el chocolate era lo mejor de lo que disponían los pasajeros.²⁹ Por su parte, Carletti mencionaba que en momentos de aprietos, cuando la escasa agua de los toneles no era suficiente o estaba medio podrida para abastecer a dos centenares de tripulantes, sólo se permitía el consumo de medio cuartillo para cada uno al día y, en ocasiones ni eso porque el líquido se reservaba para mojar el bizcocho junto con el vinagre. Apuntaba que al bizcocho también se le agregaba azúcar, “que ayudaba mucho a mitigar la sed”.³⁰

Antes de embarcarse, Gaspar compró también al capitán Pedro Cortés cuatro tinajas de vino, aunque no sabemos si abordó con el líquido. Es más probable que se tratara del vino “de las Filipinas” o vino de palmas que del de Castilla. De acuerdo con Henry Bruman, la disponibilidad de bebidas elaboradas de la palmera en los puertos por donde pasaba el Galeón de Manila debió ser fundamental para disminuir las muertes por malnutrición entre los tripulantes y oficiales.³¹ En algunas islas del Pacífico, por ejemplo, los nativos utilizaban este aguardiente para curar una enfermedad conocida como

²⁸ Cabe señalar que hacia 1758, en las provincias de Tondo, Bulcan, Pampanga, Pangasinan, Ilocos, Cavite, Balayan, Camarines, Capiz y Laguna de Bay, habría plantados 608 092 árboles de cacao, según lo reportó Pedro Manuel de Arandía, entonces presidente gobernador y capitán general de las Filipinas. Archivo General de Indias, Sevilla, España (en adelante AGI), *Filipinas*, 386, n. 31. Manila, 15 de julio de 1758. *Correspondencia de los gobernadores con la vía reservada*.

²⁹ Giovanni Francesco Gemelli Careri, *A voyage to the Philippines*, introducción y notes de Mauro Garcia, Manila, Filipiniana Book Guild, 1963.

³⁰ Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje...*, p. 84.

³¹ Henry Bruman, *Aboriginal drink areas in New Spain*, tesis de doctorado, California, University of California, 1940, p. 226.

CUADRO 2
Derrotero de fray Antonio de la Ascensión

<i>Altura</i>	<i>Puerto</i>	<i>Observaciones</i>
42°	Cabo de San Sebastián	
41.5°	Cabo Mendocino	
38°	Punta de los Reyes	Hace muy buen reparo y puerto para todos los navíos
38.5°	Puerto de San Francisco	
37.5°	Punta de Año Nuevo	
37°	Punta de Pinos	
37°	Puerto de Monte Rey	Buen surgidero, abundantes árboles para maderas. “Muy buen puerto para socorro de las naos de China por ser ésta la tierra que primero reconocen cuando vienen a la Nueva España”.
35.5°	Punta de la Concepción	Se puede llegar a ella con barca o chalupa y puede cualquier nao surgir para remediar su necesidad.
35° largos	Punta de la Conversión	
34.° y 1/3	Isla de Santa Catalina	
34° escasos	Isla de San Clemente	
34.5°	Ensenada de San Pedro	
34°	Puerto de San Diego	
32.5° largos	Ensenada de Todos Santos	
32°	Isla de San Marcos	
31° y 2/3	Bahía de las Vírgenes	

31.5°	San Jerónimo	
29°	Isla de Cerros	
28° y ¼	Puerto de San Bartolomé	
28°	Isla de Natividad de Nuestra Señora	
28° escasos	Isla de la Asunción	
27° y ¼	Isla de los Abre Ojos	Junto a los Abre Ojos.
27° y ¼	Bahía de las Ballenas	
25°	Isla de la Madalena	
24.5°	Puerto del Marqués	“Esta valla llaman los navegantes de China puerto del marqués”.
23.5° largos	Sierra del Enfado	
23°	Valla de San Bernabé	Las Tres Marías. “saliendo de este puerto (de San Bernabé) para el cabo de Corrientes que es la primera tierra de cristianos que ven las naos cuando vienen de China”.
23° y ⅔	Islas de Mazatlán	
20°	Cabo de Corrientes	Cercanos: Islas de Chamela
19.5° escasos	Puerto de Navidad	Cercanos: Puerto de Salagua, Puerto de Santiago, Las Caletas, Valle de Caxitlán y Colima, Punta de Suchitzi, Los Motines, Río de Zacatula, Sierra de Pantla
18°	Puerto de Zihuatanejo	Cercanos: el Calvario, la punta de Petatlan, Playa de Tecpa, Puerto del Marqués
17°	Puerto de Acapulco	

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Manuscrito 3203.

beri-beri o berber, causada por deficiencia de vitamina B y manifiesta en el cuerpo mediante hinchazón e inhabilitación de los miembros. Gracias a la relación de la *Conquista de las Molucas*, que hiciera el aragonés Bartolomé Leonardo Argensola al rey Felipe III en 1609, sabemos que los nativos de la región se curaban del beri-beri al consumir una mezcla de vino de palmas, clavo y jengibre:

Según Iuan de Barros, historiador grave, estas islas [Molucas] son agradables a la vista, pero no sanas, y menos para los estraños, todos los cuales están sugetos a la enfermedad *Berber*, común en aquella tierra. Hincha los cuerpos, inhabilita los miembros; pero con el clavo y vino de las Filipinas bevido con gengibre ó con el uso de cierta yerba, conocida de los naturales, se preservan, y se curan, y los Holandeses con çumo de limones, remedio hallado por el temor, y por la experiencia.³²

Las bebidas alcohólicas proporcionaban calorías a los marineros, aunque no nutrientes; por ello, se almacenaba como grasa en el hígado, y la energía necesaria tenía que buscarse en otra parte.³³ Guadalupe Pinzón registró como males del mar una lista interesante de padecimientos: encabeza el escorbuto, seguido de sarpullido, problemas gastrointestinales, agotamiento, debilidad, fiebres diversas, estreñimientos o constipación del vientre, insolación, deshidratación, enfermedades contagiosas y crónicas, además de los frecuentes accidentes.³⁴ Vaya panorama desalentador.

El padecimiento más frecuente en la Carrera de Filipinas debió ser el escorbuto, pero las fuentes del siglo XVI, ni aún las del siglo XVII, lo llaman por su nombre. Sería hasta el siglo XVIII cuando el vocablo se incorporó a los relatos trágicos de los galeones. Si acaso Gaspar murió de esta enfermedad innombrable, de cualquier manera el expediente no lo habría señalado como tal. El documento alude simplemente a la enfermedad “que ha sido servido de darle

³² Bartolomé Leonardo de Argensola, *Conquista de las islas Malucas al rey Felipe III Nuestro Señor escrita por el Licenciado Bartolomé Leonardo de Argensola, capellán de la Magestad de la Emperatriz y Rector de Villahermosa*, Libro primero, Madrid, 1609, f. 9.

³³ Con información de Fernando López-Ríos Fernández, citado en Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto José María Luis Mora, 2012, p. 295-309.

³⁴ Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos...*, p. 306-307.

de Dios” o, como decía Torquemada, la “que ha sido Dios servido de darle”.³⁵

El diccionario de la Real Academia Española registró el vocablo hasta 1732, todavía asociado con la teoría galénica de los humores. Definía el padecimiento como una “enfermedad causada por la obstrucción del bazo, que impide la atracción del humor melancólico, el qual mezclado con la sangre daña y corrompe el cuerpo [...]”³⁶ A grandes rasgos, el escorbuto es una enfermedad causada por la ineficiencia de vitamina C en todo el cuerpo, sustancia que se puede encontrar en algunas frutas y vegetales, como los cítricos. El signo distintivo de este padecimiento entre los marineros era la infección en las encías, lo que llevaba a la pérdida de sus dientes.³⁷ Se debe al médico escocés James Lind uno de los principales avances en el combate a esta enfermedad, a través de su *Tratado sobre la naturaleza, las causas y la curación del escorbuto* de 1753.

Pero mucho antes de la obra de Lind, Bartolomé Leonardo Argensola ya mencionaba el consumo de jugos de limón entre los holandeses, quienes junto con los ingleses llevaban ventaja a los españoles en la cultura de la prevención de enfermedades y la conservación de alimentos en altamar. Tuvieron que pasar varias décadas para que el uso de cítricos y de otras plantas se generalizara entre las flotas hispanas. El mismo presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla, don Francisco de Tejada, se lamentaba en septiembre de 1616 que los ingleses superaran a los marineros españoles en la cura y prevención de enfermedades, quienes siempre cargaban consigo frasqueras repletas de zumo de limón, “que es el mayor regalo y remedio desta navegación en llegando a la línea”:

[...] me he aprovechado de la inteligencia y experiencia del piloto yn-gles que tengo preso, que cierto es cosa vergonzosa ver quan diferentemente entiendo y trata esta gente las materias desta calidad que nosotros, y asi no debe causar admiración la ventaja que nos hacen y que sus bastimentos les duren tres años por los climas de más corrup-

³⁵ Fray Juan de Torquemada, *Monarquía indiana...*, p. 506.

³⁶ *Diccionario de la Lengua Castellana...*, Madrid, Imprenta de los Herederos de Francisco del Hierro, 1734, t. 4, p. 358.

³⁷ De acuerdo con Ashburn, el escorbuto era una enfermedad común entre los misioneros y colonizadores del Canadá; ellos le llamaban *mal de terre y les pourpres*. Véase Frank D. Ashburn (ed.), *Las huestes de la muerte...*, p. 92.

ción que ay en el mundo, y a estas armadas y flotas [españolas] no duran seis meses.³⁸

El limón debió ser para los holandeses lo equivalente a un preciado botín. Podemos constatarlo a través del viaje que emprendió el afamado pirata Joris van Speilbergen por el Pacífico americano hacia 1615. Después de atacar los puertos sudamericanos, Speilbergen se aproximó a las costas de Acapulco en noviembre de ese mismo año, donde intercambió con el alcalde mayor de dicho lugar un obsequio de vidrio a cambio de limones y otros bastimentos. La relación de Pedro de Lest, originario de Amberes y quien supuestamente se había embarcado con engaños en la flota holandesa para trabajar como artillero, narra este episodio de Acapulco:

[...] a 10 de noviembre llegó [Speilbergen] Al Capulio [*sic*] adonde no halló defensa que tres piezas de artillería, puso el general bandera de paz y reçibieronle del puerto, y dieronle refresco de vacas, carneros, gallinas y él hizo al alcalde mayor un presente de vidrios y echó en tierra a 33 hombres y 3 muchachos que había captibado en el Pirú y otras partes, venía la gente tocada de *landre* y con limones que allí les dieron mejoró.³⁹

En la cita anterior, Pedro de Lest se refirió a la enfermedad de *landre*, misma que aparece ya en el Diccionario de Autoridades de 1734 como una inflamación en la garganta, axilas e ingles, que se manifestaba con un tumor del tamaño de una bellota y que “suele mui de ordinario dar esta enfermedad en la garganta, y ahogar con brevedad al paciente”.⁴⁰ De acuerdo con Lest, los marineros que portaban esta enfermedad habrían mejorado al consumir limones, remedio que resultaría extraño para los españoles de ese entonces. No deja de sorprender que si el consumo de cítricos para prevenir y combatir las enfermedades a bordo del galeón de Manila ya era conocido por algunos expertos en el siglo XVII, gracias a la observación de las prácticas entre ingleses y holandeses, su empleo no se

³⁸ AGI, *Filipinas*, 200, n. 62, f. 232. Sevilla, 27 de septiembre de 1616. *Carta de Francisco de Tejada sobre preparativos...*

³⁹ AGI, *Filipinas*, 37, n. 19, 1615. *Informaciones sobre los corsarios holandeses*. Subrayado nuestro.

⁴⁰ *Diccionario de la Lengua Castellana...*, Madrid, Imprenta de la Real Academia Española, por la viuda de Francisco del Hierro, 1732, t. 3, p. 570.

haya extendido entre los marineros españoles. El conocimiento de las plantas medicinales era fundamental, de ellas dependía la vida o la muerte. Fray Antonio de la Ascensión refiere, en aquella expedición al Cabo Mendocino, que en las inmediaciones de Mazatlán se localizaba “una frutilla llamada jocoystle, que fue de muy gran remedio a los que allí llegamos de vuelta de viage que venían faltos de salud y malos de la boca”.⁴¹ Posiblemente se trataba de escorbuto, y la planta que habría servido de curación creemos que era el xocostle (*Opuntia imbricata*), una cactácea que crece en aquellos parajes y de amplio consumo y conocimiento por parte de la población nativa, pero insistimos, el uso de estas plantas medicinales muy localizadas no constituyeron, al menos durante el siglo XVII, una práctica sistemática para la curación de enfermedades. Nos preguntamos entonces ¿qué tratamientos tenían éstos a su alcance? El historiador Luis Cola Benítez apunta que la peste de landres —conocida también como peste de Levante— que azotó las Canarias hacia 1582, desarmó totalmente a las autoridades, pues no únicamente no se aplicaban medidas profilácticas sino que se desconocía cualquier tipo de terapia de la enfermedad. A lo más que llegaban era a establecer cordones sanitarios y sacar a los santos por las calles para rogar por el cese de la peste.⁴² Los avances medicinales en los tiempos de Gaspar Pagés seguían siendo insuficientes.

Por lugares desacomodados

Beri-beri, escorbuto y landres: ¿acaso Gaspar Pagés de Moncada padeció alguna de ellas? Nunca llegaremos a saberlo, lo cierto es que el 29 de febrero de 1624, cuando la almiranta *Nuestra Señora de Atocha* navegaba a una altura de 27 grados, entre ballenas y pájaros en busca de presas, el almirante Juan Esguerra decidió nombrar

⁴¹ “Relación en que se da noticia del descubrimiento que se hizo en la Nueva España por el Mar del Sur desde el Puerto de Acapulco hasta el Cabo Mendocino..., por el padre fray Antonio de la Ascensión, religioso carmelita descalzo que fue a este descubrimiento haciendo oficio de cosmógrafo el año de 1602”, Museo Naval de Madrid, *Colección de Documentos y Manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, n. 19, f. 197v. Fecho por Juan López de Vicuña, México, 5 de mayo de 1629.

⁴² Luis Cola Benítez, *Santa Cruz Bandera Amarilla, epidemias y calamidades (1494-1910)*, Tenerife, Ediciones Idea, 2005, p. 77.

como escribano suplente a Francisco Coll para reemplazar a Gaspar. La vuelta de año habría sido insoportable. Entrado el mes de enero de 1625, el galeón de Manila continuó su derrotero: de la bahía de las Ballenas a la isla de la Madalena, Puerto del Marqués, Valle de San Bernabé, Sierra del Enfado... hasta llegar a las inmediaciones del Puerto de la Navidad y Melaque, a una altura de 19 grados y medio. Ahí desembarcó Gaspar muy enfermo, con la esperanza de curarse en tierra. Seguir hasta Acapulco significaba una muerte segura.

Para el 2 de febrero, Gaspar ya se encontraba en la hacienda de Francisco de Cárdenas, en la jurisdicción de Autlán. “Temiendo el morir, que es cosa natural”, muy “enfermo y en partes desacomodadas”, se encomendó a la virgen de Nuestra Señora del Rosario y la nombró su abogada e intercesora. Emilio Pérez-Mallaína destaca la preponderancia de las devociones marianas en el llamado de auxilio de los marineros; para él, María cumple el papel de las madres en las familias.⁴³ Aunque regularmente las vírgenes socorridas por los marineros eran la del Carmen, la de la Soledad o la de la Candelaria, Gaspar Pagés prefirió la intercesión de Nuestra Señora del Rosario; en cuestiones de la fe, cada cabeza es un mundo, pero se abre la interrogante de cuál era el vínculo entre dicha devoción mariana y los trabajadores del mar. Sabemos por fray Alano de Ruppe que esta virgen intercedió por los habitantes de Lisboa ante una tragedia de peste, en 1494, pues representaba

[...] grande remedio contra la pestilencia, assi para no ser heridos de ella, como para después de heridos quedar curados. Y assi dize que él vio a muchos que por esta devoción alcançaron remedio contra este mal. En testimonio de esto en la Ciudad de Lisboa en el año de mil y quatrocientos noventa y quatro, que uvo grande pestilencia, sanaron muchos, encomendándose a nuestra señora del Rosario [...]⁴⁴

Fue el papa Gregorio XIII quien introdujo la advocación de la virgen del Rosario en 1573 en honor al triunfo de la batalla de Le-

⁴³ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar...*, p. 61.

⁴⁴ Juan de Sagastizaval, *Exortacion de la santa devoción del Rosario de la Madre de Dios. Dirigida a Don Phelippe III nuestro señor, Príncipe de las Españas, por F. Iuan Sagastizaval, Presentado en Santa Theologia de la Orden de los Predicadores de la Prouincia de Aragon, Zaragoza, España, Imprenta de Lorenzo de Robles, 1597, p. 807.*

panto, la victoria de la cristiandad sobre los turcos. Del Mediterráneo se extendió al Pacífico y de ahí al Atlántico, como virgen marinera que protegía los galeones, pero una experiencia todavía más cercana al mundo de Gaspar Pagés pudo haber sido en Manila, quizás determinante en su devoción. Se cree que la primera imagen en aquella ciudad se talló en marfil en la década de 1590, al cobijo de los frailes dominicos. José Regalado Trota recuerda que las fuerzas españolas en Manila, al ser atacadas consecutivamente por la flota holandesa en 1646, se encomendaron a la virgen del Rosario, y cuando se alzaron con el triunfo lo atribuyeron a la intercesión de este símbolo mariano.⁴⁵ Este acontecimiento serviría para consolidar su adoración, extenderla por todo el archipiélago y más allá de sus fronteras. Sólo por citar un par de ejemplos: en el otro extremo del mundo, en el Atlántico de mediados del siglo XVIII, los cabildos de negros establecidos en los alrededores de La Habana recibían consejos de su obispo para que en los días de fiesta rezaran el Rosario, “les aconsejase y les auxiliase en la hora de la muerte”.⁴⁶ Y en el puerto novohispano de San Blas, por la misma época, se veneraba con ferviente devoción a la virgen del Rosario, llevándola en lanchas para proteger a los marineros de las aguas truculentas.⁴⁷

Dentro de las instrucciones de los gobernadores de Filipinas a los capitanes de galeones, el aspecto religioso estaba cubierto. Así lo observamos en las órdenes que el gobernador Fausto Cruzat y Góngora dio, en 1692, al capitán del *Santo Cristo de Burgos*: todos los pasajeros y tripulantes debían confesarse y comulgar antes de abordar el navío, “cumpliendo con la obligación de cristiano”; y los días en que el clima lo permitiese, un sacerdote debía dar misa a bordo, alentando a que todas las tardes se pronunciara un Salve, “así se conseguirá muy buen viaje y feliz sucesos”.⁴⁸

⁴⁵ José Regalado Trota, “Imaging our Lady in Sixteenth-century Manila: Nuestra Señora del Rosario de La Naval”, *Diagonal. Journal of the Center for Iberian and Latin American Music*, Proceedings of the Conference “Rediscovering a Hispanic Nation: The Fine and Performing Arts in the Philippine Islands before the Invasion of 1898”, University of California at Riverside, n. 25, abril de 2008, s/p.

⁴⁶ AGI, *Filipinas*, 335, libro 17, f. 62v-64. 31 de mayo de 1757. *Registro de oficio de la Audiencia de Filipinas*.

⁴⁷ Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos...*, p. 351.

⁴⁸ AGI, *Filipinas*, 26, R. 4, n. 18, f. 15-15v. Manila, 20 de junio de 1692. *Carta de la Audiencia de Manila sobre el galeón Santo Cristo de Burgos*.

Después de la muerte

El 2 de febrero de 1625, la agonía de Gaspar Pagés se acentuaba, pero esta vez había logrado bajar a tierra en el Puerto de la Navidad, donde normalmente desembarcaba el gentilhomme del Galeón para enviar la correspondencia al virrey de la Nueva España.⁴⁹ No debemos olvidar que la Navidad es un lugar emblemático, no sólo por la presencia del gentilhomme sino porque de allí partió la expedición de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, con la cual se inauguró la Carrera de Filipinas en 1565. Y así como arribó la nao *Nuestra Señora de Atocha* para dejar a Gaspar Pagés, apenas unos años atrás, en 1620, había acontecido un hecho similar cuando en las costas de Nueva Galicia descendieron numerosos enfermos procedentes de Filipinas y en la ocasión murieron, por lo menos, 99 individuos.⁵⁰

Con todo y la encomienda a la virgen del Rosario, Gaspar guardaba otro tipo de expectativas, esta vez más terrenales: la curación en un hospital. Después de su desembarco en la Navidad, lo trasladaron a la hacienda de Francisco de Cárdenas, en la jurisdicción de Autlán, población cercana a la costa. En dicha hacienda nuestro escribano coincidió con algunos vecinos de Colima, quienes lo habrían aconsejado ir hasta la villa colimense en búsqueda de recuperación; después de todo, allí había médicos y funcionaba el hospital de San Juan de Dios. Convencido de ello, Gaspar decidió emprender el viaje hasta Colima, pero antes revocó “cualesquier testamentos, codicilos, mandas que haya fecho para que no valgan”,⁵¹ salvo el que dictó en ese momento; entonces, ante el escribano Francisco de Rivera nombró como su albacea al alcalde ordinario del ayuntamiento de Colima, Diego Mejía de la Torre; fueron testigos, entre otros, los igualmente colimenses Jerónimo de Vitoria, Bartolomé Bravo y Hernán Gómez Machorro, este último sargento mayor.⁵²

⁴⁹ El gentilhomme era el individuo que se despachaba para entregarle al virrey de la Nueva España un pliego mediante el cual le informaba el arribo del Galeón de Manila, así como los pormenores de dicha embarcación. Regularmente desembarcaba en el Puerto de la Navidad o en puerto colimense de Salagua.

⁵⁰ Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coord.), *Los puertos noroccidentales de México*, Zapopan, El Colegio de Jalisco/Universidad de Colima/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1994, p. 15-34.

⁵¹ AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 3.

⁵² La vecindad de estas personas se puede corroborar en Paulina Machuca, *El cabildo de la villa de Colima en el siglo XVII*, tesis de doctorado, Guadalajara, Centro de

Tras dos meses de enfermedad, Gaspar murió en el trayecto a Colima. El escribano Francisco de Rivera, el mismo que le había tomado el testamento en Autlán, dio fe y testimonio de su fallecimiento, el jueves 6 de febrero de 1625, con unas breves líneas:

Yo, Francisco de Rivera [...] doy fe y verdadero testimonio como hoy jueves 6 de febrero de 1625 años vide a Gaspar de Moncada, escribano que fue de la nao almiranta Nuestra Señora de Atocha que vino de Filipinas este presente año, el cual le vide a lo que pareció ya difunto y haber pasado desta presente vida y le vi enterrar en la iglesia mayor de la villa de Colima, al cual doy fe que conocí en vida y hizo ante mí un codicilo en que dispuso ciertas cosas del descanso de su conciencia [...]⁵³

Dejó como su albacea testamentario a Diego Mejía de la Torre, alcalde ordinario de Colima, quien se encargaría de los gastos para las misas y la sepultura como resultado de la venta de los bienes del marinero. El 8 de febrero, dos días después del entierro de Gaspar, los vecinos de Colima estaban ansiosos por comprar en remate sus preciados objetos provenientes “de la China”, abarrotando la almoneda pública y disputando el mejor postor. Es, como lo menciona Pérez-Mallaína, “la fortuna en la desgracia”.⁵⁴

Se subastaron en almoneda desde mantas de Ilocos hasta una escribanía de Japón. Todo tipo de objetos suntuarios como platos y vestidos de la China; se vendió incluso un calzón y ropilla viejos y hasta dos platos quebrados, lo que demuestra que no importaba en qué condiciones se obtenían los objetos exóticos, la meta era poseerlos, ser parte de aquel mundo cosmopolita novohispano. Llama la atención que entre los bienes rematados por la muerte de Pagés se encontraban diez figurillas de niños Jesús en marfil, que muy probable nuestro escribano vendería en Acapulco, en una época de creciente devoción al Santo Niño de Cebú.⁵⁵

Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, plantel Occidente, 2010.

⁵³ AHMC, sección B, caja 4, exp. 4, f. 4.

⁵⁴ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar...*, p. 141.

⁵⁵ Para conocer más sobre el significado de los objetos de China en la sociedad colimense de la época colonial, así como los vecinos que compraron estas mercancías en almoneda, véase Paulina Machuca, “De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos XVI-XVII”, *Relaciones*, n. 131, verano de 2012, p. 79-135.

CUADRO 3
Remate de los bienes por fin y muerte de Gaspar Pagés de Moncada

<i>Objetos</i>	<i>Valor en abmoneda</i>	<i>Rematado a:</i>
11 piezas de marfil	6 pesos 4 tomines	Juan Carrillo de Guzmán
1 manta de Ilocos	1 peso	Juan de Balmaceda
1 escribanía de Japón	4 reales cada uno	Alonso de Vitoria
2 platos de China (quebrados)	3 pesos 4 tomines cada uno	Jerónimo Ortiz
10 hechuras de “niños jesusés” pequeños de marfil	6 pesos 2 tomines cada uno	Juan de Funes
19 mantas de China		
6 jubones de raso y damasco de China		
1 par de medias de seda blancas de China		
1 manta gorda de algodón de China	2 pesos 4 tomines	Alonso de Vitoria
1 caja de madera de China con su cerradura		
5 camisas viejas de lentejuelo y sinabafa	5½ tomines cada uno	Antonio González
6 pares de zapatos de cordobán de China	2 pesos cada uno	Martín de Ugarte
6 camisas de cachá de China	3 pesos	Cristóbal de Barrientos
1 vestido, calzón y jubón de manta de China	4 pesos 4 tomines	Benito Rodríguez
1 jubón de tafetán amarillo de China	20 reales cada uno	Cristóbal de Barrientos
3 vestidos, calzones y jubones de bocacé azul aforrados en manta de China		
1 manta de China	23 reales	García Martínez
1 medias de seda de China, plateadas, nuevas	5 pesos	Clemente Hidalgo
1 medias blancas de seda de China	7 pesos	Jerónimo Ortiz
1 tira de tafetán negro de China	1 peso	Diego Ruíz
1 salero	2 tomines	Antonio Batista
1 calzón y ropilla viejo de tafetán de China	4 pesos	Juan Cornejo

Fuente: AHMC, Sección B, caja 4, exp. 4

Si atravesar el Pacífico era un martirio para todo aquel que abordara el galeón, entonces ¿cuál era el incentivo del viaje, sobre todo para las autoridades y los marineros de la embarcación que repetían, una y otra vez, la misma trayectoria? Una pista nos la puede dar el comercio en escala individual, del que todos participaban. No estamos hablando de las grandes cantidades controladas por el aparato fiscal, sino mercancías en pequeña escala que todo tipo de marinero podía vender al llegar a Acapulco, donde los clientes no habrían de faltar. En este sentido, quizás era más atractiva la Carrera de Filipinas que la del Atlántico. Muchas de estas mercancías eran transportadas en cajas personales, declaradas como “ropa de vestir”, pero el abuso de esta práctica fue motivo de una ley en 1620 que ordenaba no consentir el exceso de equipaje porque “embarazaban” las naos y que los marineros debían únicamente portar “la ropa necesaria” para su viaje. El rey Felipe IV tomó cartas en el asunto al notar que “en las naos de Filipinas ha habido gran desorden, dexando embarcar a los Marineros dos, y tres caxas muy grandes, à título que son de ropa de vestir”.⁵⁶

Pero ¿qué era lo “necesario” cuando estos navegantes buscaban también algún beneficio económico de tan rentable negocio? Decía Carletti que “las mercancías que son llevadas allí [a Filipinas] por los chinos y luego transportadas a México, se gana el ciento y cincuenta y el doscientos por ciento”.⁵⁷ Entendemos ahora el porqué del abultado equipaje de los marineros. Sabemos de antemano que el caso de Gaspar Pagés no era el único: por el mes de diciembre de 1580, un marinero llamado Manuel Pérez desembarcó en el puerto de Salagua, jurisdicción de Colima, porque venía enfermo en el Galeón de Manila. Un vecino de Colima, Andrés Toscano, se ofreció a ir en barco por Manuel para llevarlo a su rancho que tenía en Salagua, pero en realidad no sólo bajó él sino otros cinco compañeros que venían enfermos. Nunca se dijo de qué, sólo se supo que a los dos días de pisar tierra Manuel Pérez murió. Con la fortuna en la desgracia, el mismo Andrés Toscano, otrora servicial y con buena disposición, ocultó los bienes del marinero muerto para quedarse con ellos, entre los que se cuentan: 45 mantas de algodón pequeñas

⁵⁶ *Recopilación de Indias*, libro 9, título 45, ley 52.

⁵⁷ Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje...*, p. 87.

de a dos piernas cada una de ellas. Dos pares de saragueltas [*sic*] y tres camisas. Dos chamarrillas: una blanca y otra negra. Dos pares de zaragüelles de raso de la China, colorados. Dos sayetes de raso de la China; una chamarrilla e un jubón viejo de raso de la China; un sombrero de tafetán viejo e un par de calcetas de lienzo; y una petaca con una cerradura.⁵⁸ El alcalde mayor de Colima mandó a prisión a Andrés Toscano y le dijo que, una vez que llegase la Pascua de los Santos Reyes, lo dejaría libre. Era un castigo por no haber manifestado a la justicia el caso del marinero... y haberse quedado con sus bienes.

La ropa de China se convirtió en un objeto de mucho aprecio, en la moda de las clases acomodadas tanto en América como en Europa, dando lugar a que el contrabando se disparara. Precisamente por ello la legislación indiana dedicó varias normas para controlar, en la medida de lo posible, el negocio de la ropa de China. Incluso llegó a considerar a los contrabandistas de estas mercaderías como “perpetradores y delincentes”.⁵⁹ Ya en 1617, por orden de Felipe III se decretó que toda aquella ropa de China confiscada por contrabando se llevara al presidente y a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, y que de ahí fuera remitida al tesorero del Consejo de Indias.⁶⁰ El hecho de que este decreto estipulara el envío de la ropa y no de las multas constituye también un síntoma de que en la península no querían quedarse al margen de las utilidades.

Regresando a Manuel Pérez, sabemos que fue enterrado, acaso en el pueblo de Tecolapa, cercano a la costa, donde el vicario le mandó rezar misas por su ánima. De los otros cinco marineros no sabemos su suerte, pero a diferencia de Gaspar, Manuel Pérez no dejó testamento, quizás no alcanzó a tener escribano. ¿Qué ocurría con los bienes de los marineros que morían en “lugares desacomodados”, según la frase de Gaspar? Algo de lo que ya hemos observado: se remataban sus bienes mediante las autoridades locales para sufragar los gastos del entierro y las misas posteriores. La institución de Bienes de Difuntos se encargaría, en todo caso, de llevar a cabo

⁵⁸ José Miguel Romero de Solís, *Conquistas e instituciones de gobierno en Colima de la Nueva España (1523-1600)*, Colima-Zamora, Archivo Histórico del Municipio de Colima/ Universidad de Colima/El Colegio de Michoacán, 2007, p. 148.

⁵⁹ *Recopilación de Indias*, libro 9, título 45, ley 70.

⁶⁰ *Ibid.*, ley 67.

lo contenido en los testamentos, pero este tipo de documentación no lo hemos encontrado para ninguno de nuestros marineros.

En todo caso, nos conformamos con la información proporcionada por el propio Gaspar en diferentes momentos, con redes sociales en tres continentes: Europa, Asia y América. En Barcelona quedó su heredero universal, su hermano Jaime Pagés, a quien heredó las dos casas de campo que su padre le había legado. En Acapulco tenía cuentas pendientes con un capitán llamado Clemente de Valdés, mientras que en Manila el capitán Pedro Cortés habría recibido la noticia del fallecimiento de Gaspar tras el regreso de la nao *Nuestra Señora de Atocha*, para realizar las diligencias pertinentes. Es una pena que no existan referencias de nuestro escribano en la institución de Bienes de Difuntos, y esto nos limita a saber qué ocurrió con su hermano heredero, don Jaime Pagés, y con las viñas catalanas. Acaso se siguió el proceso después de la muerte, acaso todo quedó inconcluso, con la esperanza enterrada en el patio de la iglesia mayor de Colima.

A manera de reflexión

No sería sino hasta los tiempos de la sociedad ilustrada del siglo XVIII cuando se tomaron medidas más precisas para prevenir y atender enfermedades en altamar, así como disposiciones sanitarias en los puertos de arribo. Se recurrió entonces al auxilio de cirujanos y especialistas en padecimientos como el escorbuto, al que ya se le reconocía por su nombre. Paulatinamente la teoría galénica de los humores, que atribuía el desequilibrio del cuerpo a los humores colérico, melancólico, flemático y sanguíneo, se fue reemplazando por tratados médicos de avanzada científica. Las embarcaciones se equiparon de sahumeros no sólo para eliminar los miasmas sino para combatir las plagas de ratas, chinches y cucarachas, mientras que el escorbuto, el peor de los males en la Carrera del Pacífico, se relacionó menos con la ira de Dios y se vinculó cada vez más con la falta de alimentos frescos y los cambios bruscos de temperatura. Al estar consciente de ello, la Corona determinó, en tiempos de Gálvez, que las embarcaciones provenientes de Filipinas debían reabastecerse en California, mientras que la Real Hacienda proporcionó chamarretas y todo tipo de vestuario necesario para que los navegantes enfren-

taran los fríos del norte.⁶¹ Remedios basados en el zumo y la corteza de limón, que holandeses e ingleses ya utilizaban desde el siglo XVII, se reconocieron como antiescorbúticos; se conservó la dieta basada en cantidades de chocolate, mientras que otras plantas como la quina (*Chinchona officinalis*), efectiva para curar fiebres, aparecieron en escena.

Todo este mundo ilustrado del siglo XVIII, de grandes cambios en las prácticas cotidianas de los galeones, fue totalmente ajeno a nuestro marinero, quien ni siquiera se habría atrevido a vislumbrarlo. Aquel mes de febrero de 1625, cuando Gaspar Pagés de Moncada fue enterrado en la iglesia mayor de la villa de Colima, también se cerró un ciclo de vida que debió ser el común de las historias de la Carrera de Filipinas. La almiranta *Nuestra Señora de Atocha* habría seguido su trayectoria del Puerto de la Navidad rumbo a Acapulco, pasando frente al Puerto de Salagua, “a quien los navegantes de China llaman de Santiago” y desde donde se apreciaba, a lo lejos, “un volcán muy alto que echa humo de sí”. El destino estaba cerca: sólo faltaba la punta de Suchitzi, los Motines, el Río de Zacatula y la Sierra de Pantla, para alcanzar los 18 grados en el puerto de Zihuatanejo; un grado más y estaba Acapulco, listo para armar su feria de mercaderías de China.

Con la muerte del escribano Gaspar no llegarían a Acapulco los niños Jesús de marfil que llevaba para negociar los, pero eso no importaba: en contraparte habrían llegado muchas otras mercancías de oriente, a pequeña y gran escala. Una vez terminado el movimiento de hombres y mercancías en el puerto acapulqueño, nuevamente se prepararía la nao *Nuestra Señora de Atocha* para el tornaviaje, aunque esta vez con plata, soldados y quizás vagamundos novohispanos que habían sido desterrados a Filipinas. En esta ocasión el viaje sería menos largo. Y al llegar a Manila, se aprestaría para volver a emprender, como casi todos los años, el cansado y peligroso viaje de la Carrera de Filipinas.

⁶¹ Sobre estos cambios y disposiciones, véase Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos...*, p. 295-333.