

**Cádiz y el mar a través de la narrativa testamentaria.
Historias de un viaje**

Gloria de los Ángeles ZARZA RONDÓN
Université Paris 8 Vincennes Saint- Denis, Laboratoire d'Études Romanes (EA 4385)

Resumen

La llegada al Continente Americano en 1492 abrió todo un abanico de posibilidades a la Monarquía Hispánica, adquiriendo un lugar fundamental la actividad comercial entre ambas orillas del Atlántico. Ya en el último cuarto del siglo XVII, Cádiz era el puerto emisor y receptor de las naves que constituían la denominada Flota de Indias. Se trataba de una metrópoli comercial que florecía al calor de la actividad mercantil y de sus protagonistas. Cómo enfrentaba esta población la travesía obligada entre Cádiz y las Colonias hispanoamericanas será el objeto particular del presente estudio, utilizando como fuente documental las disposiciones testamentarias que obran en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz relativas a la segunda mitad del siglo XVIII.

Résumé

L'arrivée sur le Continent Américain en 1492, ouvrit toute une gamme de possibilités à la Monarchie Hispanique, en donnant une place fondamentale aux échanges commerciaux entre le nouveau monde et l'Europe. Déjà dans le dernier quart du XVII^e siècle, Cadix était un port de premier ordre, d'où partaient et revenaient les navires de la compagnie des Indes. Le développement de ces échanges mercantiles était source de prospérité pour la métropole et ses habitants. La manière dont cette population a fait face à la traversée obligatoire entre Cadix et les colonies hispano-américaines sera l'objet particulier de cette étude, en utilisant comme source documentaire les dispositions testamentaires provenant de l'Archive Historique Provinciale de Cadix et datant de la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Plan

Cádiz y el Atlántico. La gran travesía y el miedo al mar

Historia de un viaje a través de la literatura testamentaria

A modo de conclusión

Bibliografía

Cádiz y el Atlántico. La gran travesía y el miedo al mar¹

“El mar. La mar. El mar. ¡Sólo la mar!”². De esta forma comenzaba el poeta gaditano Rafael Alberti, uno de sus versos más interpretados y que formó parte de la conocida obra *Marinero en tierra*, publicada en 1924.

Cádiz y el mar, el océano y una ciudad hecha por y para el Atlántico, bien podría sintetizar la relación particular de la urbe gaditana con el llamado “Mar Tenebroso”, nombre con el que durante siglos se denominó a este Océano.

La ciudad de Cádiz, con ese carácter tan marítimo, parecía haber surgido de y para el océano, gracias a su bahía y sus rutas de mar abiertas a todas las direcciones³. Tras la llegada a tierras que se encontraban más allá de las *Columnas de Hércules* en 1492, abrió todo un abanico de posibilidades a la Monarquía Hispánica, adquiriendo un lugar fundamental la actividad comercial entre ambas orillas del Atlántico.

Si bien fue Sevilla la ciudad encargada de gestionar y administrar el tráfico ultramarino, Cádiz fue paulatinamente obteniendo mayor influencia debido principalmente a su ubicación geoestratégica de apertura al océano, y ya en el último cuarto del siglo XVII, era el puerto emisor y receptor de las naves que constituían la denominada Flota de Indias⁴. Siendo así, es inevitable que la historia de Cádiz marche inseparable a historia del aprecio que los españoles hicieron a los caminos del mar⁵. Esta es la idea central que expresa una y otra vez uno de los más conocidos defensores y entusiastas de la Ciudad, Fray Gerónimo de la Concepción, quien a fines del siglo XVII escribe:

Esta Plaza tan fuerte queda conocidamente expuesta al desamparo de sus moradores, si una vez falta el Comercio y Tabla de Indias. Porque no teniendo Cádiz más fincas que la corta población de sus casas, los que las habitan o son Oficiales o Mercaderes o Navegantes. Faltando el comercio, el Oficial no tendrá quien le pague su jornal, el Mercader ha de buscar donde emplear sus mercaderías, y el Navegante ha de seguir a sus encomenderos, con que queda la Plaza expuesta a despoblarse⁶.

¹ Este estudio forma parte de la Tesis Doctoral titulada: *Cádiz, Puerto y Puerta de América. Presencia de hispanoamericanos en la ciudad entre 165 y 1840*, defendida en la Universidad de Cádiz en marzo de 2014. Parte de dicha investigación, premiada en la XV Edición de los Premios Iberoamericanos de Ciencias Sociales Cortes de Cádiz, ha sido publicada bajo el título: *Entre América y Cádiz. Historias de ida y vuelta*, Ayuntamiento de Cádiz, Fundación Municipal de Cultura, 2018, 326 págs.

² Rafael ALBERTI, *Marinero en tierra*. Buenos Aires, Editorial Losada S. A, 1966, p. 84.

³ Julián RUIZ RIVERA y María Cristina GARCÍA BERNAL, *Cargadores a Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 199.

⁴ María Dolores PÉREZ MURILLO, *Introducción a la Historia de América: altas culturas y bases de la colonización española*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2010, p. 194. La Flota o Flotas de Indias, fue el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español en América, constituyendo la esencia de la llamada Carrera de Indias, que englobaba a todo el comercio y navegación de España con sus Colonias. La Flota de Indias se creó en 1561, por orden de Felipe II y subsistió hasta 1778, cuando se promulgó la Ley de Libre Comercio.

⁵ Antonio GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, CSIC, 1972, p. 32.

⁶ Fray Gerónimo DE LA CONCEPCIÓN, *Emporio del Orbe, Cádiz Ilustrada, investigación de sus antiguas grandezas...*, Amsterdam, 1667. p. 373. Vid. en Antonio, GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. (1717- 1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, p. 25.

Así fue como Cádiz, desde sus orígenes, comprimida en el perímetro de sus murallas y “prisionera del mar”, se convirtió en una ciudad de obligada vocación marinera y mercantil, y es que, “no podía ser de otra forma, al ser fundada bajo un signo que nunca más habría de abandonar, la de ser únicamente una ciudad-puerto”⁷. Esta afirmación se refuerza aún más debido a la ausencia de agricultura y de industria, fundamentales para la vida de cualquier población, lo que tendrá como consecuencia que a lo largo de toda su historia, viva de la única fuente de subsistencia con que contaba: el mar⁸. Imposible concebir Cádiz sin ella, vehículo a través del cual arribarán todos los bienes, materiales y géneros comerciables⁹, que darán a la ciudad una identidad única. Su fuerte vinculación con el océano y la vida comercial y marinera, la encontramos manifestada en múltiples aspectos de la vida gaditana¹⁰, entre los que destacamos las llamadas “Torres-vigías” que pueden observarse en las siguientes imágenes¹¹:

⁷ Antonio GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, CSIC, 1972. p. 29.

⁸ *Ibid*, p. 29- 30.

⁹ Respecto al tipo de mercancías y bienes llegados desde el otro lado del Atlántico hasta el puerto de Cádiz, destacamos las siguientes: desde La Habana, los géneros principales eran azúcar, café, tabaco (en rama, polvo y hoja), algodón, conchas de carey y maderas, especialmente de caoba. De Tabasco y Jalapa la grana, la vainilla o el palo Campeche y la pimienta; de Cartagena, cacao, cueros, quina, algodón y carey; de Buenos Aires y Montevideo: cueros (al pelo y curtidos), astas de toro, sebo, lana (sobre todo de vicuña), cobre y estaño. Finalmente, de Veracruz y Lima, las remesas de oro y plata eran considerados como los productos comerciables más preciados. José Luis MILLÁN CHIVITE, *Cádiz y el comercio con Ultramar* (Siglos XVI- XIX), Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, Catálogo de la exposición realizada por la Fundación Rafael Alberti, 1992, p. 12.

¹⁰ Uno de los ejemplos que aún hoy perviven y que muestra la asociación entre mar y la ciudad, es la estructura urbanística. La imposibilidad de crecimiento en horizontal, dio lugar a un tipo de vivienda característica del Cádiz marítimo y comercial. Nos referimos a las conocidas torres- miradores, una construcción característica de la ciudad que aun hoy continúan, como antaño, oteando el horizonte desde la bahía. Asimismo, Antonio García Baquero insiste en la simbiosis y necesidad del mar para la ciudad gaditana señalando que, a fines del siglo XVIII y principios de la centuria siguiente, las guerras sostenidas entre España e Inglaterra, daban lugar a un bloqueo temporal de la primera que impedía la entrada y salida de navíos, padeciendo Cádiz sus consecuencias. “Los productos más vitales escaseaban, subían de precio, la actividad urbana se paralizaba, las casas comerciales se declaraban en quiebra. La ciudad parecía morir de asfixia cada vez que le cerraban esta puerta. Por el contrario, durante la guerra de Independencia, cuando los franceses sitian la ciudad, por tierra, dejándole expedita la puerta del Mar, Cádiz apenas si se resiente. Los productos seguían llegando a su bahía con toda regularidad y vida en su interior transcurría normalmente. Así lo hacen constar dos testigos presenciales de los hechos, el conde de Toreno y Alcalá Galiano. El primero afirma que ‘arribaban a su puerto mercaderías de ambos mundos, abastábanle víveres de todas clases, hasta de los más regalados; de suerte que ni la nieve faltaba traída por un mar de montañas distantes para hacerse sorbetes y agua helada’. Por su parte, Alcalá Galiano no sólo nos confirma la noticia anterior, sino que además profundiza en ella, ampliándola con otra serie de detalles más concretos, sobre todo al señalar explícitamente que, ‘la abundancia de víveres había producido tal comodidad de precios que bien podía llamarse baratura, naciendo esta ventaja de estar libre al mar’. Ambos testimonios no dejan lugar a dudas sobre la importancia fundamental que para el pueblo gaditano tenía el mar, catalogado como de auténtico benefactor de la capital” (cf. A. GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, p. 30 y 31).

¹¹ Fotos realizadas por la autora, Cádiz, marzo de 2013. Para ampliar información sobre las tipologías de viviendas características del Cádiz del siglo XVIII: Gloria de los Ángeles ZARZA RONDÓN, *Entre América y Cádiz. Historias de ida y vuelta*. Premio Iberoamericano de Ciencias Sociales “Cortes de Cádiz”, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura y Ayuntamiento de Cádiz, 2018, p. 74-79.



Asimismo, como se ha señalado con anterioridad, su localización geográfica de apertura al Océano, acabaría convirtiéndola en el principal eje mercantil de la península, en una pieza fundamental del circuito comercial de la Península con las colonias hispanoamericanas. No obstante, en un principio, Cádiz, como el resto de puertos peninsulares vieron mermadas sus posibilidades de participar en el comercio trasatlántico, pues la Corona concedería dicho privilegio a la ciudad de Sevilla, sede de la llamada Casa de la Contratación. Sin embargo, las ventajas que ofrecía su puerto hicieron que finalmente se le concediera dicha participación¹², aun cuando seguiría siendo Sevilla la ciudad que ostentara la cabecera del monopolio comercial con las Indias.

Paulatinamente, la ciudad de Cádiz, aun sin ser baluarte oficial de la actividad mercantil con las colonias, fue convirtiéndose en el puerto principal de entrada y salida de las flotas, hasta que en 1717 llegó finalmente “la hora de Cádiz”, cuando se procedió al traslado de la Casa de la Contratación y el Consulado desde Sevilla, inaugurándose la etapa de mayor esplendor para la ciudad¹³.

¹² Antonio GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano (1717- 1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, p. 31- 34. Por Real Cédula, expedida en Valladolid el 15 de mayo de 1509, se dice textualmente que: “[...] como en ir los dichos navíos a se registrar a la dicha ciudad de Sevilla, por estar muy a trasmano, y tener la entrada trabajosa, reciben mucho daño, y van a gran peligro, demás de la dilación que hay en ello; por cuya causa algunas veces se han perdido y pierden algunos navíos, y el trato de ellas cada día se amengua... Es mi merced, y voluntad, e mando, que de aquí adelante todos los navíos... que no quisiesen ir a la dicha ciudad de Sevilla a se registrar, no sean obligados a irse a registrar a la dicha ciudad, como hasta aquí; sino que puedan ir, y vayas a la dicha ciudad de Cádiz, y allí se presenten y registren”. Asimismo, destacamos la investigación de Ana CRESPO SOLANA, “Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII)”, *e-Spania* [En ligne], 25 | octubre 2016, mis en ligne le 01 octobre 2016, consulté le 10 novembre 2019. URL: <http://journals.openedition.org/e-spania/26016>; DOI: 10.4000/e-spania.26016, donde la autora destaca que: “En años inmediatos a los viajes de Cristóbal Colón a América la ciudad ya era hábitculo de colonias de mercaderes, la mayor parte de ellos conectados a las redes internacionales de financieros mayoristas asentados en otras capitales económicas europeas y de Ultramar. El modelo que esta ciudad representa a comienzos del siglo XVI es el de un centro mercantil sinónimo de puerto marítimo internacional y lugar de residencia de mercaderes de distintas procedencias que realizaban actividades económicas de ámbito internacional. Es decir, que ya desde el comienzo de su historia moderna Cádiz tendrá las características que la convertirían un siglo y medio más tarde en la cabecera de las flotas de Indias” (párrafo 6).

¹³ A. GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. (1717- 1778)*, p. 104. *Ibid.*, p. 104-107: “Desde ahora para adelante en la ciudad de

Ahora bien, la función de punto neurálgico del tráfico mercantil también hizo de Cádiz la ciudad de destino y partida de todo un flujo de población entre la península y las colonias hispanoamericanas¹⁴. Cádiz se convirtió en “Puerto y Puerta de América”, en una metrópoli comercial que florecía al calor de la actividad mercantil y de sus protagonistas, los comerciantes, marineros, cargadores, fletadores, y todas aquellas profesiones vinculadas al mar y la navegación.

En efecto, el comercio trasatlántico, trajo consigo un halo de riqueza a la ciudad, que se cristalizaría sobre todo en el siglo XVIII, el llamado “Siglo de Oro gaditano”, y que tuvo su reflejo directo y visible en el panorama arquitectónico de la ciudad.

Cádiz residirán la Casa de la Contratación y Consulado de Indias, a fin de que los yndividuos del común comercio tengan más próximo su recurso en los casos que se ofrecieren”. En virtud de una Real Cédula firmada por Felipe V el 8 de mayo de 1717, se ordenó el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz. No obstante, una larga lucha entre las dos ciudades rivales había precedido a esta disposición que erigió a Cádiz en cabecera de la Carrera de Indias. Desde Pierre Chaunu hasta Antonio Domínguez Ortiz, han investigado las relaciones de fuerza Cádiz- Sevilla en el complejo monopolístico andaluz. Pese a todo, el problema aún no ha sido satisfactoriamente resuelto, pero entre las razones más aceptadas se encuentra en la autorización concedida por el Consejo, en 1614, a los navíos que viajaban por el Guadalquivir para que pudiesen completar su carga en Cádiz; la degradación de las posiciones sevillanas, con la desigualdad fiscal existente, a partir de 1617, entre Sevilla y Cádiz; el papel que jugó la geografía gaditana, cuyas especiales características favorecerían la posibilidad de burlar el estrecho control estatal del tráfico, y por último, el papel jugado por toda la serie de servicios pecuniarios prestados por el comercio y la ciudad de Cádiz a la Corona a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII y los años que precedieron a la promulgación del decreto de 1717. En efecto, ya en 1646, quizás para contrarrestar los esfuerzos que venía realizando la Casa de la Contratación para que se suprimiese el Juzgado de Indias de Cádiz, las actas capitulares reseñan un primer donativo realizado por la ciudad a la Corona por valor de 50.000 ducados. Años más tarde, en 1679, fecha de la restitución al puerto gaditano del Juzgado de Indias y del derecho del tercio de toneladas, la ciudad y su comercio volvieron a servir a la Corona con un nuevo donativo de 80.250 escudos. Por último, en 1701 y 1702, coincidiendo con los años difíciles de la Guerra de Sucesión, se hicieron efectivos nuevos préstamos y donativos a la Corona con objeto de ayudar a sufragar los cuantiosos gastos ocasionados por la contienda. La ciudad colaboró con un donativo de 296.686 reales de plata, al tiempo que recibía a su vez del comercio un empréstito por valor de 36.000 pesos dedicados a pagar los gastos que pudiese acarrear su defensa.

¹⁴ Gloria de los Ángeles ZARZA RONDÓN, *Cádiz, Puerta de América. Un estudio demográfico de la población hispanoamericana en la ciudad desde 1773 a 1840*, París, Université Paris Sud, 2015, p. 9-26. Dicho estudio ha supuesto uno de las primeras investigaciones acerca de la población hispanoamericana que, en su conjunto, residió temporal o permanentemente en la ciudad dentro de un período cronológico concreto. A este respecto, debemos tener presente que dicho conjunto poblacional no era considerado extranjero, sino súbditos de la Monarquía Hispánica, y por tanto españoles a los que no era necesario diferenciar de los nacidos en la península, al menos hasta la primera década del siglo XIX, cuando el inicio de las sesiones de Cortes supondría un punto de inflexión en la materia. No obstante, y refiriéndonos al recuento global de la población hispanoamericana residente en Cádiz entre las fechas que marca el estudio, hemos de destacar que se trata de una primera investigación sobre el tema, donde se ha podido constatar la dificultad de establecer un estudio cronológico seriado debido a la discontinuidad de la información. Encontramos censos y padrones de población no continuados que nos obligaron a comenzar el análisis en el año 1773, y no hacia mitad de la centuria. De hecho, con anterioridad a 1773 tan sólo encontramos un único censo general completo con entidad suficiente para ser estudiado en este tipo de investigación demográfica, se trata del registro de 1645. El citado padrón de 1773, por su propia naturaleza, un recuento con fines militares, no puede considerarse como definitorio en las conclusiones que arroja, pues al tratarse de una “llamada a quintas”, el número de mujeres no es destacable. Aun así, el censo arroja una población total de 140 hispanoamericanos, originarios del Virreinato de Nueva España (32%), Cuba (20%), Chile (10,7%), Virreinato del Perú (10%) y Virreinato de Nueva Granada (8%). El resto procedía de lugares como Buenos Aires, Caracas, Maracaibo, Guatemala y Santo Domingo.



Imagen 1¹⁵



Imagen 2¹⁶



Imagen 3¹⁷



Imagen 4¹⁸



Imagen 5¹⁹

Será precisamente este Cádiz del siglo XVIII el escenario donde se desenvuelva la vida de buena parte de nuestros protagonistas: aquellas personas presentes en la ciudad y procedentes de distintos puntos de la geografía latinoamericana y también de la peninsular²⁰. Quienes hicieron de Cádiz su lugar de residencia, de forma temporal o permanente, pero al fin y al cabo, integrantes de una urbe cuya razón de ser pasaba obligatoriamente por “hacerse a la mar”.

¹⁵ Foto realizada por la autora, Cádiz, marzo de 2013.

¹⁶ Foto realizada por la autora, Cádiz, marzo de 2013. Interior del Hospital de la Misericordia de San Juan de Dios, situado en la antigua plaza de la Corredera, actualmente plaza de San Juan de Dios.

¹⁷ Foto realizada por la autora, Cádiz, marzo de 2013. Iglesia Catedral de Cádiz, actual sede episcopal de la Diócesis de Cádiz y Ceuta.

¹⁸ Foto realizada por la autora, Cádiz, marzo de 2013. Piedra incrustada en el suelo justo delante del Convento de Santo Domingo, donde se venera a la virgen del Rosario, patrona de la ciudad, popularmente conocida como “La Galeona”. Fue nombrada patrona de la ciudad el 8 de noviembre de 1755, tras el maremoto ocurrido siete días antes. Para ampliar información: G. ZARZA RONDÓN, *Entre América y Cádiz. Historias de ida y vuelta*, p. 186- 188.

¹⁹ Foto realizada por la autora, Cádiz, marzo de 2013. Portada de la denominada “Casa de las Cadenas”, actual Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

²⁰ Paloma FERNÁNDEZ PÉREZ, “Fundamentos culturales de la actividad empresarial en España durante el siglo XVIII. El caso de Cádiz”, *Revista EAN*129. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 37, may-ago. 1999, p. 10. La inmigración en Cádiz era, obviamente una consecuencia directa de la actividad comercial que se llevaba a cabo en la ciudad. Aunque aún continúan realizándose estudios sobre el tema, parece que ya hacia el último cuarto del siglo XVIII hubo un balance de migración de 25.238 personas, lo que constituían casi un 13,68% de la población total de la ciudad.

Pero, ante la idea de la navegación, de emprender una travesía a lo largo del Atlántico, de una a otra orilla, ¿qué tipo de sentimientos e impresiones inundaban a quienes la realizaban? He aquí el gran periplo, la aventura de la navegación hacia el Atlántico occidental que, ciertamente, no fue tarea sencilla. José de Acosta escribía en su *Historia Natural y Moral de las Indias* que, con anterioridad a la llegada a América, “había parecido increíble y un completo desatino que, incluso los padres de la iglesia San Agustín o San Gregorio Nacianceno, atemorizados por su inmensidad, creían que era imposible navegarlo después del Estrecho de Gibraltar”²¹. Temor, miedo, espanto, sentimientos tan primitivos como la vida misma, que han acompañado y acompañan al hombre desde el principio de los tiempos. El miedo al mar, y por ende a todo aquello que no se conoce hunde sus raíces en la filosofía antigua y el Génesis. Siendo el agua la materia esencial de la creación divina, el “gran océano” era el “padre de todas las cosas”²². Efectivamente, en el conjunto del imaginario onírico medieval, la concepción del Atlántico suponía una fuerte dimensión, tanto de lo desconocido como de lo adverso, lo destructor y lo peligroso. El océano está asociado a la idea del miedo, un espacio abierto donde, una vez traspasado cierto límite, era imposible regresar²³.

Como veremos en el siguiente epígrafe, aun cuando la Edad Media había quedado atrás, el miedo a perecer en la travesía continuó siendo una sombra constante para todos aquellos que realizaban el viaje trasatlántico. Una embarcación que no cumplía los requisitos exigidos, un mal gobierno de la nao, las mismas fuerzas del oleaje, unido a las tormentas, los vientos adversos o las corrientes inestables, a lo que podía sumarse el temor a posibles ataques piráticos, hicieron que, desde finales del siglo XVI, determinadas ordenanzas españolas recomendaran a los capitanes vigilar que la tripulación viviera “Christianamente y en el temor de Dios”²⁴. El temor a no obtener la gloria divina, a no ser enterrado de la forma correspondiente, daba lugar a una verdadera tragedia para quienes lo vivían, pues la resurrección del cuerpo no sería posible en el caso de un cuerpo a la deriva, y por tanto, las almas quedarían condenadas a vagar eternamente lamentando sus penas junto al silbido del viento y el graznido de las gaviotas²⁵.

Para ello, qué mejor solución que dejar bien dispuesto, no solo lo relativo a los bienes materiales, sino también todo lo concerniente al ámbito espiritual, a la quietud del alma y el sosiego del espíritu. Y en este punto, no podemos dejar de mencionar la base documental que ha sido la piedra angular del presente estudio: la documentación notarial, concretamente, las disposiciones testamentarias y los poderes notariales de quienes emprendían el viaje a través del Atlántico.

²¹ José DE ACOSTA, “Libro primero, Capítulo XVI. De qué modo pudieron venir á las Indias los primeros hombres, y que no navegaron a propósito a estas partes”, in *Historia Natural y Moral de las Indias*, tomo Primero, Madrid, Pantaleón Aznar, 1792, p. 47. Vid. “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, IX, 126, enero-diciembre 2013, p. 227.

²² Guillaume DE CONCHES, (*Philosophia Mundi*) y Thierry DE CHARTRES, (*Tractatus de sex dierum operibus*), in Daniel LECOQ, “De las aguas primitivas al océano infranqueable”, en Alain CORIN y Hélène RICHARD, *El mar. Terror y fascinación*, Barcelona, Paidós, 2005, p. 19. Vid. en *ibid.*, p. 227.

²³ Luís ADAO DA FONSECA, “O imaginário dos navegantes portugueses dos séculos 15 e 16”, *Estudos Avançados*, 6 (16), 1992, p. 41- 42.

²⁴ *Ordenanzas del buen gobierno de la armada del mar océano* (24 de enero de 1633), Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1974. Vid. en Vera MOYA SORDO, “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV- XVI”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 126, 2013, p. 250.

²⁵ *Ibid.*, p. 250.

Historia de un viaje a través de la literatura testamentaria

Para dar inicio al segundo y último epígrafe de este texto, debemos comenzar destacando que la base documental utilizada para ello ha sido la documentación notarial procedente del Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Concretamente, hemos recurrido a una selección de disposiciones testamentarias y poderes para testar otorgados en la ciudad de Cádiz a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

Como introducción a la literatura testamentaria, conviene aclarar que se trata de una herramienta de primer orden para acercarnos al universo más íntimo y personal de aquellos que ponían a buen recaudo lo mucho o poco que poseyeran.

Dichas fuentes tienen la ventaja sobre la documentación administrativa de comunicar una visión más próxima a la realidad, a la vida cotidiana, a la esfera de lo íntimo y sentimental, al mundo de los valores, al inconsciente colectivo y, por ende, a la conciencia individual²⁶. Se trata por tanto de una fuente documental especialmente rica, pues en ella, al unísono, se conjugan perfectamente la macro y la microhistoria de sus protagonistas²⁷.

En relación a los testamentos, valga la pena señalar que su uso se extendió durante el Antiguo Régimen a todas las clases sociales, en una sociedad marcadamente sacralizada y jerarquizada, ocupada en prolongar su status aún después de la muerte, y siendo el sentimiento de proximidad a ella la razón que les impulsaba a testar²⁸.

A lo largo de nuestra investigación, comprobamos que, cuando la inmediatez de la muerte era evidente, el testamento se convierte en un discurso realizado durante la agonía y, consecuentemente en un lugar privilegiado para situarnos ante los miedos, las inquietudes y las esperanzas que surgen en los últimos momentos de estos hombres y mujeres. No obstante, existían otras razones por las cuales se confería el documento, y que hemos resumido en tres grandes bloques:

1. La proximidad ante la muerte antes mencionada, en cuyo caso, encontramos dos modelos principales:
 - Quien otorga testamento en un momento en que por lo general se encontraba aquejado de una enfermedad que revestía cierta gravedad, e incluso que se hallaba gravemente enfermo, y de la que por tanto se esperaba una muerte próxima.
 - Quien aclara que otorga su testamento por hallarse ante los “achaques” y propios de la edad, y aunque las citadas dolencias sean leves, existía la posibilidad de fallecer, y por tanto la necesidad de otorgar.

²⁶ María José DE LA PASCUA, *Vivir la muerte en el Cádiz del Setecientos (1675-1801)*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 1990.

²⁷ *Ibid.* En relación a la práctica testamentaria, extendida durante el Antiguo Régimen, tenía como fin último prolongar el status tras la muerte, siendo el sentimiento de proximidad a ella la razón que generalmente daba lugar a la realización del testamento.

²⁸ M^a Paz DEL CERRO BOHÓRQUEZ, *Mujer, herencia y patrimonio en la sociedad rural gaditana del Antiguo Régimen, Alcalá de los Gazules, Chiclana de la Frontera y Medina Sidonia. (1670- 1750)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2005. Dicha obra está siendo utilizada como fuente bibliográfica en nuestras investigaciones, y en ella hace hincapié en la importancia que revisten los testamentos como herramienta idónea que nos aproxima al estudio de las actitudes colectivas y a la historia de las mentalidades. A través de los mismos nos acercamos a la vida cotidiana, a los niveles socioeconómicos de los otorgantes, siendo fundamental para el estudio de la historia social y de las mentalidades. También corrobora esta aseveración la obra de Jesús PANIAGUA PÉREZ, *Morir en Cádiz (1650- 1859). La vida y la muerte de las gentes de los obispados de Astorga y León en Cádiz, así como de Oviedo en la provincia de León*, León, Editorial Lobo Sapiens, 2009.

2. Quien dice conocer “la fugacidad de la vida”, siendo consciente de la corta duración de la misma, y que en cualquier momento puede sorprenderle la muerte. Esta tipología de testamentos, realizados todavía con buena salud, nos ofrece la imagen de una persona que, convencida de lo trascendente de sus últimos momentos, prefiere no tener a la hora de la muerte otra preocupación distinta a la de encomendar su alma y distribuir sus bienes de forma concreta.
3. Los testamentos de aquellos que van a emprender el largo viaje a las Indias, una travesía con demasiados imprevistos y peligros en la época que nos ocupa, por lo que los testadores intentan asegurar y dejar a buen recaudo la poca o mucha fortuna que tuviesen.

Es precisamente este tercer modelo el que nos interesa, una tipología de testamento que podríamos denominar como “simple o preventivo”, pues en su mayoría se trata de documentos otorgados ante la exigencia de dejar dispuesto todo lo relativo al reparto de bienes por una necesidad urgente, como será la realización de algún viaje. En este tipo de documento no encontraremos, por lo general, una descripción detallada de la fortuna y pertenencias de los testadores, tan solo indicaciones acerca de la distribución de los bienes del otorgante. Asimismo, no se concreta el lugar o procedimiento a seguir en caso de fallecimiento, no encontramos mayor información relativa al funeral y enterramiento que la de dejar todo lo concerniente a ello en manos de los albaceas. Sin embargo, son textos donde subyacen las fórmulas de prevención y cautela ante las fatales consecuencias que pudieran acontecer: “siendo consciente de los peligros que entrañan la travesía...”, “ante los peligros del mar en este viaje...”. Igualmente, se refuerzan formulismos propios de la literatura testamentaria, como por ejemplo la denominada “Protestación de fe”:

Creyendo como firmemente creo en el Misterio de la Santísima Trinidad, tres personas distintas y un solo Dios Verdadero, el Verbo Eterno, en las Santísimas Entrañas de Nuestra Señora concebida en gracia sin mancha de la culpa original, en el Santísimo Sacramento del Altar, en la Pasión, Muerte y Resurrección de su Preciosísimo Hijo y en todos los demás Misterios y Artículos, que tiene, cree, enseña y confiesa Nuestra Santa Madre Iglesia Católica²⁹.

Seguidamente pasaremos a señalar distintos casos en los que, ante la realización de la travesía atlántica, se ponen de manifiesto un conjunto de fórmulas de precaución como método preventivo ante el fatal desenlace. Hemos seleccionado dichos casos por considerarlos ejemplos que, desde las distintas circunstancias de sus protagonistas, ponen de manifiesto todo el “corpus” preventivo que marcaba el inicio de la travesía oceánica.

El primer caso que señalaremos será el de Juan Pacheco y Memige³⁰, natural de Manila. Según la documentación consultada, en 1793 se encontraba próximo a emprender un viaje con rumbo a las Indias en la fragata española conocida como

²⁹ Archivo Histórico Provincial de Cádiz, en adelante AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 5247, año 1837. Se trata de la disposición testamentaria de Tiburcio de Ugarte, teniente de infantería natural de La Paz. Aunque se trata de un documento que excede en el tiempo a los tratados en el presente estudio, hemos querido significarlo para resaltar que, a pesar del tiempo, determinados formulismos religiosos, como es el caso de la “Protestación de fe”, la confirmación como creyente, continúa siendo uno de los principales elementos que, en el supuesto de fallecer, garantizarían la posibilidad de salvación y redención.

³⁰ AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 2233, año 1793. Sección Protocolos (Cádiz), Libro 2233, año 1793. Disposición testamentaria de Juan Pacheco y Memife.

Jesús Nazareno, al mando del capitán Mariano de la Sota. Juan Pacheco era maestro cirujano y sangrador, lo que nos hace suponer que podría formar parte de la tripulación, y como tal ejercería su profesión a bordo. La cuestión es que, en su documentación notarial, a pesar de significar su buen estado de salud: “[...] con buena salud y en mi libre juicio y cabal entendimiento”, se dispone a conferir su última voluntad “conociendo lo incierto de la hora del final, así como los peligros a que está expuesto durante el viaje”.

Un caso similar era el de Francisco de Urdaneta³¹, de profesión comerciante, como así lo hace constar en su documentación. Era natural de Maracaibo, y residía en la ciudad de Cádiz ya en la segunda mitad del siglo XVIII con su esposa, Rosalía de la Cueva y sus hijos Joaquín y María Dolores. Sobre Urdaneta contamos con una información variada, procedente tanto del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, como del Archivo General de Indias de Sevilla.

Debido a su condición de comerciante, y más tarde de Contador General de Rentas y Tabacos del nuevo Virreinato del Río de la Plata, Francisco de Urdaneta debió ser un hombre relativamente habituado a la navegación trasatlántica. En primer lugar, contamos con un registro de navíos sueltos³² que partiría del puerto de Cádiz con destino a La Habana el 29 de junio de 1760. Dicho navío tenía por nombre Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier, y contaba entre sus géneros con productos llevados hasta las colonias por Francisco de Urdaneta.

De igual forma, pasados los años, volvemos a encontrarnos con la presencia del venezolano en un nuevo navío, la fragata conocida como La Vizcaína, alias La Piedad, que zarparía de Cádiz al puerto de Veracruz el 3 de junio de 1774³³.

Como vemos, en este tipo de documentación, no consta información que vaya más allá de la descripción del cargamento, las características del navío, y en algún caso, determinadas situaciones acontecidas en la travesía. No obstante, hemos querido significarlos para poner de manifiesto que, aun cuando se trataba de personas familiarizadas con “hacerse a la mar”, difícilmente estaban exentos de los miedos y temores que asaltaban a los viajeros antes de zarpar. Tal es el caso del testamento que Urdaneta otorga en 1778, de nuevo ante la cercanía de un viaje que le llevaría hasta el puerto de Buenos Aires, concretamente a cumplir con sus funciones de Contador General de Rentas y Tabacos del nuevo Virreinato del Río de la Plata³⁴. Para esta época su esposa ya había fallecido y se encontraba con sus dos hijos en la ciudad. No obstante, la incertidumbre de una nueva marcha, el temor a perecer en la travesía y las circunstancias adversas que pudieran acontecer e incluso la duda de retornar ante el cargo administrativo que debía realizar, llevaron a Urdaneta a trasladar a sus hijos a La Coruña, donde residía su familia política.

³¹ AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 1191, año 1778. Hijo de Sebastián de Urdaneta, originario de Guipúzcoa, y Bárbara Troconio, de Maracaibo. Francisco comenzó a residir en Cádiz en la década de 1760. Contrae matrimonio en la ciudad con Rosalía de la Cueva, nacida en La Coruña, cuando ya contaba con una sólida fortuna gracias al comercio trasatlántico.

³² Archivo General de Indias, en adelante AGI: Sección Contratación, 1740; 1760.

³³ AGI Sección Contratación, 5519; 1774. Al margen de la cantidad de productos cargados en el navío por cuenta de Francisco de Urdaneta y que no se describen, para hacernos una idea del monto de riqueza que suponían, el documento nos aclara que la carga de frutos a su nombre excedían los 300.000 maravedíes de plata.

³⁴ AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 1191, año 1778. Al parecer, según consta en la documentación notarial, dicho cargo le había sido concedido gracias a la “estrecha relación” que mantuvo años atrás con Joaquina Silva de Melo, esposa de Manuel Cipriano de Melo, Teniente del Comando del Resguardo de Montevideo durante más de 20 años.

El caso siguiente nos emplaza ante una situación particular que unía el miedo a perecer durante la travesía, junto al temor de perder “aquello que se dejaba en la península”. Nos referimos a navegantes cuyo viaje coincidía con el período de gestación de sus esposas, lo cual hacía que la precaución y el riesgo se asumiese doblemente. Tal es el caso de Francisca Melchora Encalada y Ladero³⁵, natural de la ciudad de los Reyes (Lima) y esposa del célebre científico y militar sevillano Antonio de Ulloa. Francisca Melchora, aconsejada por su marido otorga un poder para testar donde informa que “se halla con robusta salud y gravida de algo más de siete meses” motivo por el cual se dispone a otorgar su última voluntad, ante el miedo que suponía en la época fallecer durante el parto o a causa de la denominada fiebres puerperal, entre otras enfermedades asociadas a la gestación. La fecha del documento, 1776, coincide con el momento en que Antonio de Ulloa, como jefe de la escuadra de la Real Armada, se disponía a zarpar del puerto de Cádiz rumbo a Veracruz, en la que sería la última gran flota de Indias con destino al Virreinato de Nueva España.

Referimos por último el caso de Juan José Puche³⁶, natural de la península, dedicado a la actividad comercial entre ambas orillas del Atlántico, y por tanto, habituado a la navegación. Presente en la ciudad de Cádiz en 1772, cuando contrae matrimonio con la gaditana Margarita Tacio, encontramos sobre sus travesías diferentes registros de productos que obran en el Archivo General de Indias. Un primer documento nos ofrece información sobre la fragata conocida como Sacra Familia, alias La Angélica³⁷, que zarpó del puerto gaditano el 8 de mayo de 1776 con rumbo a Buenos Aires. En este caso, Juan José Puche embarcó, no solo como comerciante, sino también como capitán y maestro de navío, cargo que, como vamos a comprobar, le supuso algún que otro conflicto a la salida de tierras americanas. Apenas un año después de la partida desde el puerto gaditano, el 19 de septiembre de 1777, Puche emprendería el tornaviaje desde Montevideo³⁸. Al margen de las cargas subidas a bordo, y de contar con una descripción detallada de los miembros de la tripulación, el documento nos informa del altercado sufrido a la salida de del navío. Según parece, la nao fue obligada a embarcar, además de la carga correspondiente, tres hombres que se encontraban en Montevideo desde hacía años, y a quienes se les obligaba a volver a Cádiz para hacer vida marital. El problema surgió cuando uno de ellos, poco antes de zarpar, logró escapar del navío, lo que comprometió a Juan José Puche ante las autoridades del lugar ante su negativa de regresar a puerto debido a las condiciones adversas del viento y oleaje. Reproducimos textualmente la situación acontecida:

Don Juan José Puche, que con destino de capitán y maestro de la fragata nombrada La Angélica ha hecho viaje redondo al puerto de Montevideo, con sumo respeto a V.M. dice:

Que el día antes de dar a la vela en aquel puerto de Montevideo, se me mandó por su gobernador que otorgase la competente caución (precaución) de conducir a este puerto de Cádiz tres reos que se remitían para hacer vida maridable con sus respectivas mujeres, y para cuyo efecto, habiendo otorgado en confianza la respectiva partida de registro, fuéronme transportados la tarde de aquel día a bordo del bajel.

Los presos eran: Sebastián Velázquez, Juan Fito Vespasiano y Manuel de Lavaya... (sigue)
... por no tener en dicha fragata proporción de poderlos poner con custodia ni capacidad para

³⁵ AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 5364, año 1776. Era hija de Ventura Ramírez Laredo, natural de Trujillo, y Francisca Javiere Encalada y Chacón, condes de San Javier y Casa Laredo. Contrajo matrimonio en la ciudad de los Reyes con el sevillano Antonio de Ulloa el 11 de marzo de 1765.

³⁶ AHP: Sección Protocolos (Cádiz), Libro 3789, año 1780.

³⁷ AGI: Sección Contratación, 1734; 1776.

³⁸ AGI: Sección Contratación, 2760; 1777.

ello, ni haberme hecho por el gobierno prevención alguna a los oficiales de la nao en razón de que celasen su existencia para precaver su fuga; los que ofuscados con el trabajo y confusión de la salida no aplicaron todo aquel cuidado que pudieron haber puesto para preberla, cuyo defecto es dispensable por el ningún recelo que podía causar el transporte de unos hombres que no traían prisiones por no haber cometido delito alguno, ni más motivo que el de ser casados en estos reynos de España y esta confianza es la que tuvo parte en el tal cual descuido que se padeció, pues al siguiente día de haberse embarcado los susodichos y hechoso la vela, estando a la vista del puerto, se advirtió la falta de Juan Fito Vespasiano [...].

La cuestión es que, debido al fuerte viento que corría a sotavento, no corrieron el riesgo de regresar al puerto de Montevideo, posiblemente la conclusión a la que llegaron bien podría ser: “Más vale perder a un reo, que perder la vida en el intento de recuperarlo”.

A modo de conclusión

Como hemos visto a lo largo del presente estudio, la historia de la navegación trasatlántica nos sitúa ante una historia de riesgos y miedos propios de las circunstancias adversas que pudieran acontecer durante la travesía. Se trataba de un viaje cargado de incertidumbre y en buena medida sometido a la naturaleza imprevisible del océano. A pesar de las mejoras técnicas que paulatinamente fueron adquiriendo los navíos que realizaban la travesía atlántica, subyacía el temor primario e inherente de perecer en la mar. Ante tal situación, la prevención se convertía en uno de los métodos más certeros para garantizar y dejar a buen recaudo, no solo los bienes materiales, sino especialmente todo lo concerniente “a la quietud de alma y espíritu”. Para ello, acudir a un notario y dejar por escrito la última voluntad, constituía un factor determinante que podía paliar de algún modo el temor a la muerte. La literatura testamentaria se convierte entonces en un elemento de precaución de primer orden, garantizando una correcta praxis en el caso de expirar en el mar. Las cláusulas y hábitos de prevención son pues una constante en este tipo de documentación, especialmente rica en mostrarnos el ámbito de lo íntimo e individual, de aproximarnos a la realidad, pero también a la subjetividad de aquellos que se hacía a la mar, a quienes no restaría sino decirles: “No miréis que hay agua en el camino, que cuando Dios quiere, tan presto se muere uno en la tierra como en el agua”³⁹.

³⁹ Carta de “Juan Muñoz a su sobrino Francisco Muñoz, en Berzocana”, Puebla, 20. IV. 1595, in Enrique OTTE, *Cartas privadas de emigrantes a Indias. 1540- 1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 126. Vid. Vera, MOYA SORDO, “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV- XVI”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 126, 2013, p. 251.

Bibliografía

- ADAO DA FONSECA, Luis, “O imaginário dos navegantes portugueses dos séculos 15 e 16”, *Estudos Avançados*, 6 (16), 1992.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema Atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Sílex Ediciones, 2005.
- CONCEPCIÓN, Fray, Gerónimo de la, *Emporio del Orbe, Cádiz Ilustrada, investigación de sus antiguas grandezas...*, Amsterdam, 1667.
- CORIN, Alain y RICHARD, Hélène, *El mar. Terror y fascinación*, Barcelona, Paidós, 2005.
- CRESPO SOLANA, Ana, “Cádiz y el comercio de las Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII)”, *e-Spania* [En ligne], 25 octubre, 2016, URL: <https://journals.openedition.org/e-spania/26123>.
- DE ACOSTA, José, “Libro primero, Capítulo XVI. De qué modo pudieron venir á las Indias los primeros hombres, y que no navegaron a propósito a estas partes”, in *Historia Natural y Moral de las Indias*, Madrid, Pantaleón Aznar, tomo Primero, 1792.
- DE LA PASCUA, María José, *Vivir la muerte en el Cádiz del Setecientos (1675-1801)*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, 1990.
- DEL CERRO BOHÓRQUEZ, María Paz, *Mujer, herencia y patrimonio en la sociedad rural gaditana del Antiguo Régimen. Alcalá de los Gazules, Chiclana de la Frontera y Medina Sidonia. (1670- 1750)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2005.
- GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, CSIC, 1972.
- , *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. (1717- 1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.
- MOYA SORDO, Vera, “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 126, 2013.
- PANIAGUA PÉREZ, Jesús, *Morir en Cádiz (1650- 1859). La vida y la muerte de las gentes de los obispados de Astorga y León en Cádiz, así como de Oviedo en la provincia de León*, León, Editorial Lobo Sapiens, 2009.
- RUIZ RIVERA, Julián y GARCÍA BERNAL, María Cristina, *Cargadores a Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

ZARZA RONDÓN, Gloria de los Ángeles, *Cádiz, Puerta de América. Un estudio demográfico de la población hispanoamericana en la ciudad desde 1773 a 1840*, París, Université Paris Sud, 2015.

—, *Entre América y Cádiz. Historias de ida y vuelta*, Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz. Fundación Municipal de Cultura, 2018.