

CARTAS, SENTIMIENTOS Y PERIPECIAS
DE LOS EMIGRANTES ESPAÑOLES A
TERRITORIO NEOGRANADINO, SIGLO XVI

*Roger PITA PICO**

Recibido el 22 de agosto de 2017; aceptado el 17 de septiembre de 2017

Abstract

The purpose of this work is to analyze the social and sentimental situation of the first Spanish settlers in the New Kingdom of Granada in the second half of the sixteenth century and their attempts to maintain affective contact and bring their loved ones, all this through the compilation of private letters of emigrants to the Indies gathered by Enrique Otte. Through the epistolary exchange, all the preparations that involved crossing the Atlantic Ocean, from the license process to the expenses, provisions and baggage, were observed. Several obstacles had to be overcome during this long journey, in addition to the process of transferring the traveler from port of arrival in Cartagena to the final site of reunion with the loved one. These are clear evidence of the sacrifices that these first adventurers had to face, which helped to forge the development of the American territory, bringing with it the social and cultural imprint of its native Spain.

Key words: *letters, emigrants, Spain, New Kingdom of Granada, sixteenth century.*

* Director de la Biblioteca “Eduardo Santos” de la Academia Colombiana de Historia.

Resumen

El propósito de este trabajo consiste en analizar la situación social y sentimental de los primeros colonizadores españoles en el Nuevo Reino de Granada en la segunda mitad del siglo XVI y sus intentos por mantener el contacto afectivo y por traer a sus seres queridos, todo esto visto a través de la recopilación de *Cartas privadas de emigrantes a Indias* de Enrique Otte. A través del intercambio epistolar pudieron observarse todos los preparativos que implicaba atravesar el océano Atlántico, desde el trámite de la licencia hasta los gastos, provisiones y equipajes. Varios obstáculos debieron sortearse durante esta larga travesía, además de lo que había que disponer para asegurar el traslado del viajero desde puerto de arribo en Cartagena hasta el sitio final de reencuentro con el ser querido. Son estos testimonios claras evidencias de los sacrificios que debieron afrontar estos primeros aventureros que ayudaron a forjar el desarrollo del territorio americano trayendo consigo la impronta social y cultural de su natal España.

Palabras clave: *cartas, emigrantes, España, Nuevo Reino de Granada, siglo XVI.*

Introducción

Los primeros conquistadores arribaron a la costa de Tierra Firme a principios del siglo XVI y en su avanzada militar y evangelizadora fundaron varias ciudades. El mito de “El Dorado” concitó el interés de aventureros en busca de preciados tesoros. A partir de ese crucial instante en que se encontraron los dos mundos, las comunidades indígenas empezarían a experimentar un deterioro no solo en términos demográficos sino también en sus condiciones sociales al tiempo que los españoles buscaron implantar en estas tierras su régimen social, económico y político, además de su lengua, religión, valores, tradiciones y costumbres.

El propósito de este artículo consiste en analizar la situación social y sentimental de los primeros colonizadores españoles en América en la segunda mitad del siglo XVI y sus intentos por mantener el contacto afectivo y por traer al Nuevo Mundo a sus seres queridos, todo esto visto a través de la

recopilación de *Cartas privadas de emigrantes a Indias* de Enrique Otte.¹ Esto implica analizar el azaroso recorrido de las cartas y remesas, el estudio de las cartas como expresiones de añoranzas, el dispendioso preparativo del viaje transatlántico, los avatares de esta travesía y la llegada final al Nuevo Reino.

Este trabajo se realizó con base en este acervo de cartas incluidas en los expedientes de solicitud de licencias de emigrados a Indias, escritos por los primeros pobladores españoles residentes en este lado del Atlántico. De las 650 cartas transcritas, provenientes de varios lugares de los dominios hispánicos, se revisaron únicamente 82 enviadas desde distintas ciudades, villas y parajes del Nuevo Reino de Granada: Santa Fe, Cartagena, Santa Marta, Mompós, Tamalameque, Río Magdalena, Santa Fe de Antioquia, Cáceres, Tunja, Mariquita, La Victoria, Tocaima, Medina de las Torres, Santa Ageda, Cali, Toro, Roldanillo, Popayán, Almaguer y Pasto.

Las fechas extremas de estas cartas van de 1541 a 1604 siendo más frecuentes aquellas escritas entre 1570 y 1590, lapso que coincidió justamente con el auge del proceso de emigración en esta segunda mitad del siglo XVI.²

Del total de cartas, escasamente dos fueron escritas por mujeres y eso se debe al hecho de que las primeras oleadas migratorias del periodo de Conquista estaban integradas casi en su totalidad por hombres. La afluencia de mujeres blancas fue en realidad muy escasa debido al inminente peligro que ellas corrían en esas pioneras ofensivas militares y de reconocimiento por territorios inexpugnables.

En el *Catálogo de Pasajeros a Indias* es fácil percatarse de este notorio desbalance de género. Hacia el año de 1555, por ejemplo, arribaron al Nuevo Reino de Granada 112 hombres y 50 mujeres. Entre ellos, 81 migraron

¹ E. Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 1996. Esta obra causó un gran impacto en la historiografía hispanoamericana dentro de una serie más amplia de cartas privadas transatlánticas. Véase Stangl, W., "Un cuarto de siglo con *Cartas privadas de emigrantes a Indias*. Prácticas y perspectivas de ediciones de cartas transatlánticas en el Imperio español", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, núm. 2, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, pp. 703-776, 2013. A partir del trabajo de Otte se han derivado otros estudios específicos, uno de ellos realizado por José Luis Martínez, concentrado en las cartas enviadas desde Nueva España. Martínez, J.L., *El mundo privado de los emigrantes en Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 1992.

² E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 11.

solos y 30 con sus familias mientras que apenas aparecen registradas 15 mujeres solteras.³

Según el estudio de Boyd-Bowman, la proporción de pasajeras a Indias en los años 1540-1559 fue del 16.4% y para las siguientes dos décadas aumentó a un 28.5%.⁴ Se registró entonces de allí en adelante un incremento progresivo ante la necesidad impostergable de promover el éxodo de jóvenes solteras puesto que, al enmaridarse con los pioneros colonizadores, se abrían más las esperanzas de contar con poblados fijos y estables, y además, se aseguraría la procreación indispensable para esta etapa inicial de poblamiento.⁵

El azaroso recorrido de las cartas y remesas

Durante los años del Descubrimiento y Conquista de América, circularon por una parte las cartas que cruzaban los conquistadores y los primeros funcionarios con la Corona y, por otro lado, las cartas privadas de los primeros exploradores y colonizadores.⁶

Realmente incierto era el largo recorrido que debía transitar una carta o una remesa, especialmente por la azarosa travesía marítima en momentos en

³ Archivo General de Indias, *Catálogo de pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, Imprenta de la Gavidia, Sevilla, tomo III, pp. 168-248, 1946.

⁴ Boyd-Bowman, P., "La procedencia de los españoles de América, 1540-1559", *Historia Mexicana*, vol. 17, núm. 65, El Colegio de México, México, D.F., pp. 45-46, 1967.

⁵ Borges, A., "La mujer pobladora en los orígenes americanos", en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. XXIX, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, p. 393, 1972.

⁶ Sobre la importancia de las cartas privadas y su uso como canal de expresión de sentimientos de los emigrantes a Indias en la Edad Moderna, véase: Sánchez Rubio, R. y Testón Núñez, I., *El hilo que une: las relaciones epistolares en el Viejo y el Nuevo Mundo (siglos XVI-XVII)*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 2000; Navarro Bonilla, D., *Del corazón a la pluma: archivos y papeles privados femeninos en la Edad Moderna*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2004; Castillo Gómez, A. "Afectos y disimulos en las cartas privadas de las emigrantes a Indias (siglos XVI y XVII)", en Candaú Chacón, M.L. (comp.), *Las mujeres y el honor en la Europa Moderna*, Universidad de Huelva, Huelva, pp. 301-318, 2014; Márquez Macías, R., "El amor y el olvido en la correspondencia privada de los emigrantes en América", en Castillo Gómez, A. y Sierra Blas, V. (coords.), *Cinco siglos de cartas. Historias y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*, Universidad de Huelva, Huelva, pp. 275-290, 2014.

que aún no se había establecido en el Nuevo Reino de Granada un sistema de correo transatlántico.⁷

El primer reto a enfrentar era la consecución de papel, elemento que era muy escaso en estos albores del asentamiento hispánico. Con la creación de la imprenta, el papel adquirió especial auge en Europa. No obstante, para el siglo XVI, España aún no contaba con las herramientas y máquinas suficientes para producirlo en grandes cantidades siendo imposible cubrir la demanda, tanto en la metrópoli como en las colonias americanas. Este retroceso en la fabricación interna de papel obligó a adquirirlo en los grandes centros fabriles de Francia y Génova.⁸

Poco menos de la mitad de las 82 cartas privadas enviadas desde el Nuevo Reino iban acompañadas de ayuda económica, casi siempre en dinero metálico. No obstante, el oro que abundaba en estas tierras muy pronto se convirtió en un medio de transacción y algunas muestras fueron enviadas a los seres queridos en España. Alonso Rodríguez remitió en 1578 desde Popayán a su padre “[...] dos pedazos de barreta de oro y pedazo chico, de ley de veintiún quilates y un gramo, que pesa del dicho cuarenta y un pesos y dos tomines”.⁹ Este metal precioso seguramente provenía de algunas de las minas que algunos españoles colonizadores abrieron en la región costera del Pacífico.

El conjunto de cartas revisadas en este artículo es apenas un asomo a los sentimientos¹⁰ de la gran cantidad de viajeros que se atrevieron a cruzar el océano Atlántico pues seguramente muchos iletrados se abstendrían de

⁷ No fue sino hasta 1718 cuando se organizó el primer sistema de correos poco tiempo después de haber sido creado virreinato del Nuevo Reino de Granada. Valenzuela Acosta, C., “Servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769”, en *Trajectoria de las Comunicaciones en Colombia*, Ministerio de Comunicaciones, Bogotá, tomo I, pp. 150-154, 2009.

⁸ Hidalgo Brinquis, M.C., “La fabricación del papel en España e Hispanoamérica en el siglo XVII”, en Cabezas Fontanilla, S. (edit.), *V Jornadas científicas sobre documentación de Castilla e Indias en el siglo XVII*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, pp. 208-223, 2006.

⁹ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 355.

¹⁰ La Edad Moderna trajo consigo un aumento del lenguaje de las emociones, las cuales se concibieron como una interrelación entre cuerpo y alma. Orbitg, C., “El sistema de las emociones: la melancolía en el Siglo de Oro español”, en Amelang, J.S. y Tausiet, M., (eds.), *Accidentes del alma: las emociones en la Edad Moderna, Acciones del alma. Las emociones en la Edad Moderna*, Abada Editores, Madrid, pp. 73-74, 2009.

comunicarse con la asiduidad deseada y solo se conformarían con enviar recados verbales con algún conocido.

Marcos Martín envió en 1580 desde la ciudad de Tunja una carta a su consorte pero le advirtió que iba con dos tipos de letra porque al no saber él escribir le pidió el favor a un conocido suyo que vivía en el campo para que le redactara una parte y la otra fue escrita por un vecino domiciliado en la ciudad.

Buena parte de las 82 misivas fueron escritas por los mismos remitentes. Saber leer y escribir era una habilidad reconocida en el siglo XVI y desde luego abría más oportunidades laborales en América.¹¹ Alonso Herojo recibió en 1583 una carta de su yerno Juan Hernández de León fechada en la ciudad de Tunja y no tuvo empacho en demostrar su emoción al ver que este joven le había escrito con su propia letra porque, según sentenció el emocionado suegro: “[...] los hombres que no saben escribir no valen nada”.¹²

Antonio Martín también dejó ver en una de sus cartas escritas en 1594 lo útil que resultaba en estas tierras americanas dominar el arte de la escritura. Esto refirió sobre el joven Perico a quien había criado desde muy tierna edad: “Yo le he hecho que aprenda a escribir, ya escribe bonitamente, y esta carta va de su mano. Que acá por la pluma vienen a valer los hombres, pueden estar seguros que nunca les faltará”.¹³

En vista de que aún el proceso de poblamiento en América era muy incipiente, a veces bastaba con especificar el nombre de la provincia y la gobernación en que habitaba el destinatario para asegurar el buen recibo. Desde tierras neogranadinas un remitente pidió a su amigo el presbítero Francisco de Tena que cuando se sentara a responderle se asegurara de hacer la siguiente anotación en el sobre de la carta: “A Sebastián Gómez de Altamirano en la gobernación de Gaspar de Rodas en la ciudad de Santa Fe de Antioquia”.¹⁴

¹¹ Un indicativo sobre el nivel de alfabetismo en estas tempranas épocas de dominio hispánico lo arroja el investigador José Ignacio Avellaneda Navas, quien pudo determinar que el 75% de los miembros de la expedición del conquistador Gonzalo Jiménez de Quesada sabían firmar. Avellaneda Navas, J.I., *La expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada al mar del Sur y la creación del Nuevo Reino de Granada*, Banco de la República, Bogotá, p. 294, 1995.

¹² E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 326.

¹³ *Ibidem*, p. 352.

¹⁴ *Ibidem*, p. 318.

Eventualmente, se especificaban otras pistas como el oficio del destinatario. A María de Cárdenas su marido residente en la ciudad de Cartagena tuvo la precaución de advertirle que al momento de marcar el sobre colocara las siguientes señales: “A Juan de Mercado, gorrero en las cuatro calles”.

Al parecer, en estos primeros años de poblamiento no había tanta complicación en materia de tratamientos, según la dignidad de cada quien. Todavía no se habían implantado las estrictas normas de protocolo que ya regían en la península ibérica.¹⁵ Diego Cordero Osorio, asentado en la población de Roldanillo en la provincia de Popayán, le recomendó a su hijo que no se complicara al momento de escribir el destinatario en el sobre porque en América no había majestades sino únicamente personas ilustres en calidad de señor de vasallos.

Frustrados se sentían los pobladores en América al ver que no podían escribir sus mensajes debido a algunas dificultades personales y logísticas. El tesorero de Popayán estaba inhabilitado para escribir una carta que envió en 1578 a su hermano Pedro desde la ciudad de Cali debido a su “flaqueza e indisposición” ante lo cual debió recurrir a otras manos para redactarla.

Siendo aficionado al arte militar, Hernán Páez de las Parras había participado hacia el año de 1586 en la pacificación de las tierras del Chocó y en el poblamiento de la ciudad de Anserma en la provincia de Popayán. Este hombre dejó plasmada su desilusión al haberle resultado imposible comunicarse por escrito con sus padres y tíos “por estar en tierra de guerra” con los indios de la zona.

La falta de precisión en los tiempos de salida de las flotas obligaba en ciertas ocasiones a acelerar la redacción de los mensajes y dejaba truncados algunos envíos. Juan Gutiérrez de la Cueva, secretario del obispo de Quito, escribió a mediados de 1580 desde el puerto de Cartagena una carta a un amigo residente en Medina de Rioseco sobre cuestiones administrativas pero lamentó no haber podido enviar una comunicación a su esposa y a su familia “[...] por estar los navíos tan de prisa, que van de aquí a la Habana, y de allí han de ir a España”.¹⁶ Juan de Córdoba decidió interrumpir abruptamente el mensaje que estaba escribiendo a su cónyuge Catalina Pérez residente en Madrid porque estaba pronto a partir el navío del puerto de

¹⁵ *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, tomo II, p. 68, 1973.

¹⁶ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 296.

Cartagena y lamentó además no haber alcanzado a enviar algún dinero que habían quedado de traerle al puerto.

Pero, lo que quizás por prisa no alcanzaba a quedar plasmado en el papel, podía ser explicado con más detalle por aquellos conocidos o familiares que llevaban las cartas. Ellos podían servir para complementar las noticias y crónicas ocurridas en Indias.

Ese fue el consuelo que le dio Gabriel Román a su hermana al anunciarle que el portador daría mayor razón de todas las aventuras y desdichas que le habían pasado en estas tierras. Alonso de Valdemoro no creyó necesario escribir tan largo a su padre residente en Montalvo porque el portador de la carta era Juan López, un buen amigo de andanzas, quien daría cuenta de las experiencias vividas en la provincia de Cartagena: “[...] paréceme que, siendo tan amigo, sería hacerle mucho agravio escribir el discurso de mi vida y salud, que él es buen testigo de todo lo que yo podré decir”.¹⁷

A fin de cuentas, varios fueron los obstáculos que se interpusieron en las comunicaciones escritas en este lado del Atlántico: lo incipiente de los caminos, los agrestes territorios por recorrer y las ocupaciones propias de las labores de Conquista, entre otros.

Bastante largo podía resultar el envío de una carta o un giro pues podía pasar por numerosas manos o por varias escalas en puertos y ciudades desde el sitio donde estaba ubicado el remitente hasta llegar a la población o paraje en España donde finalmente estaba localizado el destinatario. Luis de Larraga envió 220 pesos a su esposa y a su hermano. Martín de Abayén se encargó de recibir este peculio en Cartagena y transportarlo hasta La Habana a casa de Alonso de Chaves quien a su vez se encargaría de llevarlo en la flota a España.

Baltasar de Valladolid, residente en Santa Fe, relató que para desdicha de los pobladores radicados en tierras americanas una carta podía demorarse hasta dos años en llegar a su destino. No obstante, él tenía la ventaja de conocer de primera mano la información que llegaba a la Real Audiencia sobre el día en que sería despachado desde Cartagena el navío de aviso o flota.

¹⁷ *Ibidem*, p. 293.

La enorme distancia transatlántica, las dificultades climáticas, los barcos averiados, los naufragios, el ataque de piratas en altamar¹⁸ y la ineficacia o mala fe de los mensajeros, fueron algunos de los factores que pudieron incidir en que muchas cartas finalmente no llegaran a su destino. Juan de Córdoba envió en 1583 desde el puerto de Cartagena una misiva a su amada en un navío de aviso pero se advirtió del gran peligro que correría esta embarcación por causa del crudo invierno.

Este tipo de situaciones generó en los remitentes asentados en América inmensa incertidumbre de no saber si sus mensajes y giros postales llegarían a las manos de sus seres queridos. Desde Popayán, Francisco González escribía a España expresando su desconcierto al ignorar si sus hermanas ya recibirían unas cartas que hacía ya algunos meses les había enviado. Esa desazón también la padeció en 1582 Cristóbal de Vivas desde la población de San Cristóbal en la frontera con Venezuela. Aquel hombre estaba “harto” de escribir sin recibir ninguna respuesta. Hacía tres años había enviado una misiva con su amigo el clérigo de Jerez de Bajadoz pero ignoraba si finalmente este hombre cumplió su cometido o había muerto en altamar o si finalmente le fue imposible trasladarse hasta la población española donde estaban sus seres queridos.

Ante tantas contingencias, una de las estrategias utilizadas frecuentemente por los remitentes era reproducir el mismo escrito y enviarlo a través de varios emisarios, con lo cual se garantizaba que al menos uno de ellos lograba entregar el mensaje.

Esa fue precisamente la precaución que tuvo a principios de 1587 Pedro Mantilla de los Ríos en momentos en que le escribía a su mujer Ana de Villalba:

[...] Mi habitación y estancia es en la ciudad de Tunja, como en las demás os he dicho, desde donde despacho esta por tres partes, porque si caso se perdiese alguna, no falten todas, ni sea excusa ni ocasión para decirme no habéis recibido con esta flota cartas mías, que si no soy desgraciado, o vos no gustáis de que yo sepa las habéis recibido, tengo por imposible que una de las dichas no llegue.¹⁹

¹⁸ Sobre los ataques piratas, véase: Lane, K.E., “Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI”, en Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds.), *Cartagena de indias en el siglo XVI*, Banco de la República, Cartagena, pp. 98-118, 2009.

¹⁹ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 329.

Para garantizar la llegada de un poder que debía ser firmado en la población de Don Benito en España como requisito urgente para reclamar una herencia en la ciudad de Anserma, el albacea Diego Alonso Cid exigió encarecidamente que el documento viniera en duplicado en dos navíos, uno de los cuales debía ser enviado con Pascual García y el otro con una persona que viajara a esta gobernación de Popayán.

Pedro Sánchez había despachado desde la ciudad de Popayán a su padre dos cartas en la flota pero sin saber si al final las había recibido. Por lo tanto, a principios de 1583 redactó una tercera misiva mucho más extensa y esta vez con la confianza de dejarla en manos de un “mensajero cierto”.

Desde luego, el envío de remesas implicaba mucho más cuidado pues había que tomar todas las precauciones del caso con tal de no perder estos caudales que con tanto esfuerzo se habían conseguido gracias al trabajo constante en tierras americanas. En carta firmada en octubre de 1582, Cristóbal Vivas reconoció lo difícil que era encontrar una persona confiable que sirviera para llevar elementos de valor, especialmente en el Nuevo Reino.

A finales de 1567 Sebastián de Llerena envió desde el puerto de Cartagena un pedazo de barra de oro de 21 quilates con Juan Márquez, piloto de la flota del Nombre de Dios. El destino de este encargo era su mujer Beatriz de Aguilar radicada en la ciudad de Sevilla.

Doña María de Pecellín, domiciliada en Popayán hacia el año de 1558, envió una carta a su hermano Cristóbal pero se abstuvo de enviarle dinero porque no tenía entera certeza sobre la confiabilidad del portador de la misiva. Por su parte, Miguel Hidalgo se lamentaba de haber enviado en 1585 desde Cartagena 200 pesos a su suegro, dinero que se perdió tras un sorpresivo ataque de los piratas franceses a la embarcación. Hidalgo admitió el error que cometió al no precaver el peligro que se corría por no haberlo enviado a través de la flota.

Las cartas como espacio de añoranzas y sentimientos

Tal como se indica en la Tabla 1, de las 82 cartas enviadas desde el Nuevo Reino de Granada, 68 iban dirigidas a familiares y parientes mientras que 13 eran para algunas amistades o a funcionarios. Esta tendencia en el tipo de destinatario revela muy bien el ímpetu de los sentimientos.

Saber de los seres queridos asentados en tierras de ultramar no dejaba de ser un motivo de inmensa satisfacción. Así lo sintió Isabel Rodríguez al

recibir en la ciudad de Santa Fe correspondencia enviada por su padre desde la población de Sepúlveda:

Una de v. m. recibí hoy lunes, a cuatro de enero de mil y quinientos y cincuenta y siete años, y fue tanto el placer mío y de mi marido Juan Ordóñez que no lo puedo escribir, y me he holgado mucho en saber que v. m. había recibido las mías, que cada día estaba en rogativa a Nuestro Señor que las recibiese y me trajese buenas nuevas, así que, yo muy pecadora, me lo ha concedido.²⁰

Tabla 1
Destinatario de las cartas escritas por los colonizadores españoles en el Nuevo Reino de Granada

<i>Vínculo</i>	<i>Número de cartas</i>
Novia o esposa	25
Hijos	5
Padres	9
Hermanos	18
Primos	3
Sobrinos	1
Yernos	2
Cuñados	2
Suegros	4
Amigos	13
Total	82

Fuente: Otte, E., *Cartas privadas...*, pp. 280-362.

Con bastante frecuencia, el sentimiento y el estado de ánimo de los remitentes quedaban plasmados en las cartas utilizando en ocasiones para ello un cierto tono poético.²¹ Esto fue lo que confesó la acaudalada viuda María

²⁰ *Ibidem*, p. 280.

²¹ En esta época, por razones naturales y sociales se le atribuía a la mujer una mayor inclinación al llanto y a la melancolía. Sobre esta temática, véase Candau Chacón,

Bazán de Espeleta cuando escribía desde Tamalameque a su hijo residente en Jerez de la Frontera: “Creo que no ha de entender bien esta letra, que con lágrimas no veo lo que escribo, y por darle a él y a mi amada hija consuelo con mi letra, no quise que criado mío lo escribiese”.²² En un párrafo posterior esta mujer dejó evidencias de cómo sus emociones incidían en lo que quería imprimir en el papel pues reconoció que el primer pliego de su carta lo había escrito al revés.

Alonso Ramírez Gasco dejó constancia en una de sus cartas del amor que le profesaba a sus hijas residentes en Villanueva de Alcardete: “[...] aquí estoy escribiendo, y me está saliendo el alma por ellas”.²³

Desde la ciudad de Tunja, esta fue la emotiva confesión que hizo en 1583 Alonso de Herojo a su mujer Teresa González:

Cuatro cartas vuestras tengo recibidas [...] y las tengo guardadas como a la lumbre de mis ojos hasta que mis ojos os vean. Y en ellas no hago sino leer, y cuando las leo es por mis regalos, y me harto de llorar cada vez que las leo, por no poder yo ir allá a besar las manos a todos esos señores vecinos y tíos y parientes vuestros y míos.²⁴

Muy común fue encontrar en las cartas sentidos reclamos por el olvido ante la ausencia de noticias sobre los seres queridos radicados en España. Era una mezcla de sentimientos entre la ansiedad, la ira y la desilusión. En 1581 Luis de Larraga elevó desde Cartagena la siguiente queja a su consorte Luisa Ramírez: “Esta noche pasada le escribí una carta con harta pesadumbre, enojado por no haber tenido carta suya en este navío de aviso”.²⁵ Diego de Saldaña se declaraba francamente desconcertado al ver que en más de dos décadas que llevaba radicado en aquella misma provincia costera, únicamente había recibido de sus deudos una carta hacía 12 años. Incluso reclamó que cuando viajó su hijo “no trajo un renglón de nadie”.²⁶

M.L., “Emociones y lágrimas. Llantos y lamentos de mujeres”, Candau Chacón, M.L. (ed.), *Las mujeres y las emociones en Europa y América: siglos XVII-XIX*, Editorial de la Universidad de Cantabria, Santander, pp. 88-90, 2016.

²² E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 315.

²³ *Ibidem*, p. 332.

²⁴ *Ibidem*, p. 325.

²⁵ *Ibidem*, p. 296.

²⁶ *Ibidem*, p. 308.

Bastante resentido se mostró Bartolomé de Moya en su carta escrita en la ciudad de Tunja en 1580 tras el olvido de su hija Catalina. Moya se había enterado por terceras personas que ella había contraído nupcias, con lo cual se cumplía el dicho, según el cual, cuando las mujeres se casaban se olvidaban de padre y madre.

Francisco Sánchez recibió en 1578 una carta de su esposa Mari Ruiz pero se llenó de pesadumbre al no haber ella mencionado noticia alguna sobre su padre. Fue tal su pena que reconoció haber sido afectado por una calentura que le duró 15 días.

El extenso océano que distanciaba a América de España y las dificultades que entrañaba la travesía generaban no poca añoranza plasmada por los seres queridos en sus epístolas ante la incertidumbre de no saber cuándo sería el próximo encuentro. Sin duda, las manifestaciones más dramáticas las protagonizaban las parejas teniendo en cuenta el hecho de que aproximadamente una tercera parte de las cartas enviadas desde el Nuevo Reino iban dirigidas a novias y esposas.

Juan de Córdoba le hizo saber a su cónyuge residente en Madrid su inmenso deseo que tenía de verla y que no bastaba el poco papel que había en Indias para decírselo. Su sentimiento quedó reflejado en el saludo de su carta: “Señora mía de mis ojos”.²⁷

Baltasar de Valladolid escribió una sentida carta a mediados de 1591 a su esposa Clara de los Ángeles que se hallaba en Toledo. Reconoció estar “hondo achacoso y melancólico” por tan prolongado distanciamiento aunque elevaba plegarias a Dios para que muy pronto pudieran reencontrarse. Por cartas anteriores, la mujer también había exteriorizado su dolor por la ausencia de su aventurero esposo y le pedía que no se olvidara de ella ni de sus hijos.

Estas fueron las palabras expresadas por Francisco de Bolaños desde algún paraje del río Magdalena a su esposa, quien no había respondido últimamente a los envíos de carta y de dinero: “Tened entendido que, aunque yo soy malo, no hay hora ni momento que me dejo de acordar de vos y de mi hija, aunque pecador, mi intención es buena. Dios me os deje ver de mis ojos antes que yo muera a vos y a mi hija”.²⁸

No hay que perder de vista el hecho de que las esposas residentes en España llegaron a sentir cierta desconfianza sobre la fidelidad de sus mari-

²⁷ *Ibidem*, p. 297.

²⁸ *Ibidem*, p. 316.

dos aventureros pues desde tempranas épocas empezaron a conocerse noticias y denuncias tanto de las autoridades civiles como eclesiásticas sobre la propensión de estos primeros españoles de involucrarse con indígenas ante la notoria ausencia de mujeres españolas.²⁹

Una sentida frase fue la que le dedicó Diego de Sandoval a su esposa Luisa de Perea domiciliada en la ciudad de Sevilla: “Desde que estoy en esta tierra ha sido tan grande mi deseo de teneros conmigo que este deseo me consume, y ninguna cosa me da contento sin vos”.³⁰

Tantos recuerdos motivaron a varios colonizadores españoles a imponer a sus amadas un plazo perentorio para el pronto reencuentro. Esta fue la súplica que hizo Miguel Hidalgo a su novia doña María de la Cruz persuadiéndola a que viniera a América:

Yo os quiero más que a mi vida, y ninguna cosa del mundo puede ser parte ninguna para disminuir mi querer, y este amor es puesto por Dios, y así espero en su Divina Majestad veros presto conmigo, para vivir en vuestra compañía y en su servicio [...] Que mil mujeres harto aborrecidas vienen aquí en busca de sus maridos, que dieran harto por no verlas. Yo no espero otro bien, ni lo deseo en el mundo, sino veros conmigo [...] No pongáis inconveniente ninguno, que me daréis gran pena, y será quitarme la vida y desacomodarme.³¹

De no decidirse ella, Miguel estaba dispuesto a ir a traerla aunque esto causara detrimento en su capital.

Desde la ciudad de Tunja, esto fue lo que escribió en un tono nostálgico a principios de 1556 Marcos Martín a su mujer Mari Alonso de Retes:

[...] por amor de Dios, señora, os lo ruego que no dejéis de venir vos y los que tengo dicho, y si mi desventura fuere tal que no merezca yo de vuestro padre esta merced, por todo lo del mundo no dejéis de veniros vos con vues-

²⁹ Gutiérrez de Pineda, V., *La Familia en Colombia: trasfondo histórico*, Editorial de la Universidad de Antioquia, Medellín, p. 180, 1997. Sobre este particular, cabe traer a colación la carta de Cristóbal Vivas en la cual intentó persuadir a su sobrino para que viniera a América siempre y cuando no estuviera comprometido en matrimonio porque “[...] si es casado, no venga acá ni por pensamiento, porque el hombre casado en España y viene acá no vive como cristiano, sino como luterano”. E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 317.

³⁰ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 329.

³¹ *Ibidem*, p. 303.

tro hermano e hijos. Y otra vez os lo ruego lo hagáis, que no me conviene otra cosa a mí ni a vos, para servir a Dios y remediarlos. Y si esto que ruego no hacéis, yo juro a Dios y a esa cruz que podéis hacer cuenta que no me conociste. Que yo me despacharé al Perú y a la China, y no se sabrá de mí cosa alguna, y allí acabaré con dolor mi vida.³²

Martín agregó que aquí en América perseguían incesantemente a los hombres casados que habían viajado sin sus parejas,³³ y así entonces, si su esposa se rehusaba a venir, él se vería obligado a buscar un sitio donde nadie lo conociera ni supiera su sitio de origen.³⁴

Los sentimientos también se pudieron ver reflejados en presentes o regalos para sus seres queridos. El capitán Alonso Rodríguez prometió a su esposa Catalina Ruíz de Avilés que le tenía guardada una joya “muy rica” para cuando él volviera a España. A renglón seguido, le hizo la siguiente recomendación: “[...] trátese bien, como si yo fuera presente, que este es mi contento”.³⁵

Las cartas también sirvieron como medios para hacer recomendaciones especiales. Así por ejemplo, Baltasar de Valladolid impartió instrucciones a su esposa para que azotara “muy bien” a su hijo Juanico para que aprendiera a leer y escribir que era lo realmente importante para su formación académica. En algunos casos, los mensajes escritos fueron portadores de malas noticias que recordaban el ambiente hostil que debieron afrontar los primeros exploradores. Juan de Aguilar escribió a su cuñado anunciándole que un hermano suyo había muerto a manos de unos indios antropófagos.

El dispendioso preparativo del viaje transatlántico

Uno de los primeros requisitos que debían cumplir los amigos y parientes españoles solicitados en América era tramitar la licencia ante el Consejo de

³² *Ibidem*, p. 323.

³³ Aquellos españoles casados que eran sorprendidos solos en territorio americano eran sometidos a prisión, pago de multas y destierros.

³⁴ En un caso parecido a este, Sebastián Gómez de Altamirano pidió en su carta escrita el 20 de abril de 1592 a su cuñado el presbítero Francisco de Tena que le trajera en su próximo viaje información con el testimonio de cuatro o cinco testigos que dieran fe de que no era un hombre casado porque hacía seis años había fallecido su mujer.

³⁵ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 322.

Indias. Estos permisos se enmarcaban dentro de la política implementada por la Corona para controlar el creciente éxodo hacia el Nuevo Continente en el intento por evitar el traslado de gitanos, judíos, moros, delincuentes, vagos y ociosos.³⁶

Era clave especificar en las solicitudes de los migrantes a dónde que pariente o conocido llegaban a América y si esta persona contaba con oficio estable y recursos suficientes por lo menos para recibirlos.

La posibilidad de las mujeres españolas de trasladarse a Indias quedaba supeditada a la obtención previa de la licencia familiar que debían conseguir de sus padres, tutores o maridos. Otras restricciones recayeron sobre las extranjeras hijas de gitanos y sobre las mujeres de “vida airada”.³⁷

El anhelo de Marcos Martín residente en Tunja era que su consorte viniera a radicarse en estas tierras del altiplano andino y para eso le pidió a ella que levantara testimonios en su natal Zafra con las personas que dieran información sobre él. Al mismo tiempo, instó al mercader Juan Antonio, portador de la carta, para que diera fe de que Martín se hallaba en América. Con estas declaraciones debía gestionar la esposa su licencia ante la Corte.

Clara de los Ángeles había tramitado una licencia para que su marido viajara solo a América. No obstante, este permiso no le sirvió a ella en su intento por pasar a la ciudad de Santa Fe, ante lo cual él le recomendó en 1591 que se asegurara de redactar la respectiva solicitud de estadía de cuatro años con la ayuda de un letrado y ante un alcalde, haciéndoles ver que él se hallaba adelantando negocios para el buen porvenir de la unión marital. Baltasar le exigió a su pareja agilidad en este trámite pues de lo contrario sería repatriado tan pobre como había venido y se vería quizás en la necesidad de emigrar al Perú donde la incertidumbre era peor.³⁸

Estas fueron las recomendaciones que hizo Manuel Hidalgo en carta escrita en 1587 desde Cartagena a su suegro para que tramitara las licencias junto con su esposa, para lo cual había de adjuntar la declaración de tres testigos que dieran cuenta de que Manuel vivía holgadamente en Cartagena ejerciendo su oficio de abogado. Consideraba útil además a manera de refe-

³⁶ Jurado Jurado, J.C., “Forasteros y transeúntes en América, siglo XVIII. El caso de Francisco Fernández de la Fuente”, *Revista de Indias*, vol. LX, núm. 220, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, p. 651, 2000.

³⁷ Ots Capdequí, J.M., *El Estado español en las Indias*, El Colegio de México, México, D.F., pp. 83-86, 1941.

³⁸ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 284.

rencia que mencionara la amistad que sostenía con los maestros de embarcaciones en Sevilla.

Cuando el que hacía el llamado desde América gozaba de buena fortuna o prestaba un servicio reconocido al Rey, aumentaban mucho más las probabilidades de que se aprobara la licencia. El capitán Alonso Rodríguez de Villaenizar, residente en el epicentro minero de Cáceres, mandó en 1571 llamar a uno de sus hijos residente en la población de Darmiel para que le ayudara en sus habituales trajines económicos. Para ello, le pidió gestionar la licencia en la que constara información de ser hijo de un vecino conquistador de la gobernación de Antioquia.

Juan Muñoz le pidió a su primo que presentara ante el Consejo de Indias la carta que le estaba remitiendo en la cual le solicitaba que enviara a dos de sus “doncellas” parientes para casarlas en la ciudad de Toro en jurisdicción de la provincia de Popayán con la seguridad de que recibirían el respectivo aval “por ser la obra tan justa y caritativa”.

Desde luego, la intención de la Corona con las licencias era impedir que cruzaran el Atlántico personas para ellos indeseables. Agotado de tanto trabajar como mercader de ropa, Francisco del Barco mandó llamar a su sobrino para lo cual este joven debía hacer una probanza en su propio pueblo haciendo énfasis de que “es cristiano viejo y no era ninguno de los prohibidos”.³⁹

Para afinar los preparativos del viaje transatlántico, era clave contar con alguna persona de confianza en la ciudad de Sevilla, puerto de embarque. Alonso Ramírez Gasco le recomendó a su hijo que preguntara en esta ciudad por el señor Gonzalo de Cabrera, veintenero de la iglesia mayor, un amigo de vieja data que estaría dispuesto a orientarlo en los trámites que debía adelantar y quien además tendría la disposición de conectar al joven con sus familiares más próximos.

Para los gastos del viaje se manejaron varias opciones, ya fuera que el familiar residente en el Nuevo Reino enviara dinero o que él consiguiera en España quién vendiera algunos bienes disponibles o quién pudiera prestar temporalmente algunos fondos.

Alonso de Valdemoro aprovechó que conocía a un capitán de navío de nombre Antonio Mancera para encargarle recoger a su hermano en la ciudad de Sevilla para traerlo al Nuevo Mundo. Valdemoro le pagaría en Cartagena los costos de esta diligencia.

³⁹ *Ibidem*, p. 292.

En una carta firmada a principios de 1573 desde Tamalameque, Juan de Camargo impartió instrucciones para que sus familiares vendieran los bienes que allá habían quedado con el fin de invertir su producto en el viaje de sus hijos quienes debían venir “bien aderezados y con moderación”.

A Águeda Martínez, quien estaba pronta a tomar el barco que la trasladaría de España al puerto de Cartagena, su cónyuge le recomendó encarecidamente de asegurar muy bien el dinero que le había enviado para los gastos de viaje teniendo especial cuidado en no derrocharlo ni repartir ni siquiera un tomín sino destinarlo exclusivamente para aquel propósito. Por ello, debía advertirles a los parientes que en esta ocasión no serían favorecidos con esta remesa.

La mejor opción que encontró Juan de Mercado fue orientarle a su mujer para que consiguiera el dinero del viaje que, así fueran hasta 100 ducados, él estaría presto a reponerlo tan pronto pisara el puerto de Cartagena. Francisco de Bolaños envió a su mujer Ana Mateos, 50 pesos para matalotaje durante la travesía y cualquier gasto adicional él estaba listo para sufragarlo cuando el barco anclara en el puerto de Cartagena.

El monto de los gastos dependía de la capacidad económica de los viajeros, lo cual incidía desde luego en el nivel comodidad. Rodrigo de Salinas escribió a su madre doña Leonor desde la ciudad de Pasto anunciándole que le había girado 500 ducados para los gastos de provisiones y vestidos durante el viaje transatlántico.

Para la travesía que hacia 1591 pretendía realizar Mari Díez de Castro desde el puerto de Sevilla, su esposo Hernando López Calcinas se aseguró de remitirle previamente en la flota con Hernando Guillén 212 pesos y medio de oro de ley de 22 quilates para el aviamiento y, por otro lado, le envió con el señor Francisco de Corquera “[...] una olleta y un cubilete de plata y un platillo y dos cucharas y dos tenedorcillos, todo de plata, para el viaje”.⁴⁰

Marcos Martín se aseguró en 1580 de enviar a su mujer Mari Alonso de Retes una carta junto con 400 reales para gastos de licencia, matalotaje y fletes del viaje que ella debía emprender junto con sus padres. El mismo mercader que llevaba este recado se encargaría de ayudarlos en los preparativos y se vendría con ellos hasta Cartagena.

Sebastián de Llerena destinó un pedazo de barra de oro de 21 quilates para los gastos del viaje de su mujer Beatriz de Aguilar quien se encontraba en Sevilla. El oro sería enviado a España con el piloto de la flota del Nom-

⁴⁰ *Ibidem*, p. 308.

bre de Dios, don Juan Márquez. Para que su esposa no viajara sola sino con persona honrada, animó a su primo Juan Ruiz. En caso de no aceptar este hombre la invitación, Llerena le propuso a su ella que le pidiera el favor a Antonio de la Garza, quien estaba interesado en venir a América.⁴¹

Por lo general, el principal objetivo de los barcos era la carga y envío de metales preciosos, de tal manera que el transporte de pasajeros era un servicio complementario que no siempre ofrecía las mejores comodidades.

Distintas opciones de alojamiento se ofrecían al interior de la flota. Los más adinerados se ubicaban en recámaras que podían llegar a costar hasta 50 ducados según su tamaño, siendo algunas de siete pies de ancho por ocho pies de largo. Juan García Ramírez recibió en 1577 instrucciones de su padre para que a la mayor brevedad posible se embarcara en Sevilla junto con su mujer y se acomodaran en una de las cámaras del barco. Existían otras alternativas más módicas como alquilar un camarote mientras que los más humildes se alojaban en un “rancho”.

Un trayecto tan largo como el que había que recorrer implicaba prever la comida⁴² y la ropa utilizada durante las semanas de travesía. Lo más importante del avituallamiento era el agua y el pan que en pequeñas porciones eran suministrados por el barco como parte del flete.⁴³ No obstante, cada viajero debía aprovisionarse teniendo el cuidado de llevar lo suficiente por si ocurría alguna contingencia que tornara más demorado el periplo.

Alonso Ramírez Gasco recomendó a su hijo y a su yerno, quienes estaban listos para embarcarse rumbo a América, que llevaran estos alimentos para el trayecto de navegación: algunas piernas de carnero “hechas cecina bien curada”, una docena de queso “muy bueno”, para cada uno un quintal de bizcocho y en Sevilla debían comprar una docena de jamones de Aracena y algunas aves. Adicionalmente, se recomendó traer una arroba de aceite y otra de vinagre, una docena de botijas de vino, aceitunas, almendras, pasas, higos, avellanas, nueces, garbanzos, arroz, miel, azúcar y conservas, pues todo esto era “menester por la mar”. También le aconsejó traer algún dinero a la mano para gastar en las islas que estaban en el camino.

⁴¹ *Ibidem*, p. 288.

⁴² Sobre las costumbres alimenticias de la península ibérica en el siglo XVI, véase V.M. Patiño, *Historia la cultura material en la América Equinoccial*, Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, tomo I, pp. 181-192, 1990.

⁴³ S.M. Rodríguez Lorenzo, “El contrato de pasaje en la carrera de Indias (1561-1622)”, *Historia Mexicana*, vol. 66, núm. 3, El Colegio de México, México, D.F., p. 1.486, 2017.

Todo parece indicar que los viajeros seleccionaban sus mejores prendas para emprender el viaje. Particularmente, para los individuos más acomodados, la ropa⁴⁴ era de alguna manera reflejo de su estatus y posición social.

Estas fueron las instrucciones impartidas por Diego de Saldaña a su esposa Águeda Martínez para que preparara en el puerto de partida los atuendos adecuados tanto para ella como para su madre:

Lo que debéis, señora mía, hacer es que, llegados a Sevilla, toméis un rincón de casa y vistáis a todos muy honestamente de dos pares de vestidos, uno de camino y otro de fiesta, y a vos primero que a nadie. Y a mi madre con su monjil de bayeta negra, y otro de paño fino, y tocas en rosas y de viuda principal. Pues sabéis que donde una persona no es conocida la hacen honra por el hábito.⁴⁵

Desde la ciudad de Muzo, mediante carta escrita el primer día del año 1577, Alonso Ramírez Gasco orientó a su hijo Juan García Ramírez sobre la forma como debía vestirse él y su mujer para el largo viaje transatlántico:

Si viniere vuestra mujer, hacerle de vestir lo siguiente, y más si más pudiéredes: una basquiña de terciopelo con un jubón de raso muy bien guarnecido, otra de tafetán, un manto de burato de seda, una sobrerropa de damasco, todo de los colores que ella quisiere, y un capotico grana o manteo muy bien guarnecido, y un sombrero terciopelo con un cordón o trenza de oro para de camino. Para vos haréis un vestido negro del mejor paño que halláredes, y unos imperiales de terciopelo y un jubón de raso y una gorra de terciopelo y dos o tres pares de medias de carisea y otro vestido de un paño verdeoscuro o del color que a vos os diere más gusto para de camino.⁴⁶

A Beatriz Aguilar su esposo le insistió en que, en aras del pudor que debían guardar todas las mujeres, se asegurara de que en el viaje permaneciera vestida honestamente porque en el barco venía también mucha gente “mala”.

En cuestiones de equipaje la principal preocupación de los viajeros fue la ropa y algunos enseres de casa. Muy ilustrativa fue la comunicación es-

⁴⁴ Para una descripción de los trajes utilizados en la España del siglo XVI, véase V.M. Patiño, *Historia la cultura material...*, tomo IV, pp. 139-148.

⁴⁵ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 307.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 331-332.

crita desde la ciudad de Muzo el 1º de enero de 1577 por Alonso Ramírez Gasco en momentos en que daba instrucciones a su hijo y a su yerno en relación con los elementos que no podían faltar en la maleta, algunos de ellos muy difíciles de conseguir en tierras americanas:

La ropa blanca y de calzar y cama y vestidos los que estuvieren buenos, y los no tales dejarlos allá, traeréis os el servicio de hierro, calderas y sartenes, cucharas y asadores, toda la ropa blanca y lienzo que pudiéredes, y si a trueco de otras cosas que no podéis traer pudiéredes haber tres o cuatro libras de azafrán son acá muy necesarias y valen muy caras, y para con ellos otras tres o cuatro de pimienta, y clavos y canela.⁴⁷

A Isabel López su marido Diego de Daza le encomendó traer varios artículos de casa y especialmente una cama de tafetán carmesí y otra cama grande de ruan de cofre y unas almohadas con bordados de oro.

En enero de 1577, Alonso de Zamora le mandó decir a su mujer Isabel Ortega que vendiera todas las cosas de la casa que tenía en Almaguer y solo dejara dos camisas y dos vestidos “de palmilla verde” para el camino y algunos sombreros que serían muy útiles en la mar pues en Sevilla podía comprar todo mejor y más barato y así no tendría que venir cargada de ropas y trastos. La idea era que en este puerto adquiriera una vestimenta similar a la que se lucía en Santa Fe, la capital del Nuevo Reino. Le encargó además que trajera piezas de ruán, holanda y seda para que pudiera coser en América y además consiguiera dos alfombras y tres cojines de terciopelo azul. Para estas compras, Zamora se aseguró de enviarle con el viajero García de Barrionuevo un total de 203 pesos.

En ocasiones, fue necesario que los maridos les advirtieran a sus mujeres viajeras que fueran muy moderadas con la cantidad de ropa que empacaran en sus equipajes pues eso podía significar elevados costos en el flete. Esto fue precisamente lo que le sugirió Juan Mercado en 1596 desde Cartagena a su mujer María de Cárdenas quien estaba lista para partir desde el puerto de Sevilla “[...] no traigáis ropa de volumen, sino una caja o dos de vestidos y ropa blanca, porque lo demás costará más el traerlo que acá vale y el dinero que envió, lo que hubiéredes de menester”.⁴⁸

⁴⁷ *Ibidem*, p. 331.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 310.

No obstante estas previsiones, al parecer en la misma flota había posibilidad de adquirir prendas y algunas ciudades principales del Nuevo Reino ya ofrecían varias opciones en sus mercados locales, ante lo cual resultaba innecesario cargar con tanto equipaje. No en vano Miguel Hidalgo le recomendó a su suegro el médico Juan Martínez que no trajera más ropa que la que llevara puesta en el viaje pues en Cartagena podía surtirse fácilmente.

Cualquier persona que cruzara el Atlántico era una oportunidad precisa para servir de correo. Los pedidos fueron de diversa índole, desde imágenes sagradas hasta alimentos que eran añorados en la lejanía de estas tierras.

Leonor Núñez, residente en Cartagena, se enteró que María de Cárdenas pronto abordaría la flota y por ello a través de su esposo le pidió el favor de traer una “imagen de Nuestra Señora de bulto para vestido”.

Francisco González de Castro solicitó en 1568 a algunos de sus parientes residentes en Trujillo que entregaran a Juan Antonio de Castro en el puerto de Sevilla dos docenas de perniles “que sean buenos” y tres o cuatro arrobas de “quesos de la tierra” debidamente almacenados en una caja. Castro se aseguraría de traer esta encomienda en el viaje que estaba por realizar a América.

La acaudalada María Bazán de Espeleta pidió encarecidamente a su hijo que cuando se embarcara no olvidara traer una pipa de vino que le sería de mucho contento y alivio ante las desgracias que había padecido últimamente con la pérdida de su marido y su acentuada crisis económica.

Uno de los encargos más importantes en materia de supervivencia era traer herramientas y elementos de trabajo de difícil consecución en América y que eran claves para el despegue económico en estas tierras. Entre los pedidos figuraron instrumentos de herrería, cinceles, tijeras y puntillas de acero.

Otro de los encargos que se alcanzan a detectar en las cartas eran esclavos de servicio. Hernando López Calcinas envió a su esposa que estaba radicada en Sevilla a través del viajero Jerónimo Cruz un total de 100 pesos para que comprara un negro o una negra esclava de servicio. Diego Daza, residente en Cartagena, persuadió en 1575 a su esposa Isabel López para que viniera inmediatamente a América, para lo cual debía vender sus dos esclavas, quienes no podían viajar por ser una de ellas morisca y la otra casada. En su reemplazo se debían comprar dos negras.⁴⁹

⁴⁹ *Ibidem*, p. 290.

Los avatares del viaje transatlántico y la llegada al Nuevo Reino

Muchas peripecias debieron afrontar las primeras embarcaciones que cruzaban el Atlántico⁵⁰ ante lo cual no era extraño que los viajeros se encomendaran a Dios, un reflejo fehaciente de la profunda religiosidad de los españoles del siglo XVI.⁵¹

Ante tantas dificultades y con miras a contar con mayor seguridad ante el ataque de piratas se optó por agrupar los barcos en flotas organizadas y protegidas. A partir de 1565 el comercio se efectuó a través de dos flotas que zarpaban cada año de Sevilla, cuyos puertos de destino eran Cartagena, Nombre de Dios y Veracruz.⁵² En tiempos del rey Felipe II fue creada la Armada compuesta por seis u ocho barcos de guerra para custodiar las naves comerciales.

Así entonces, tal como se menciona en las cartas de los emigrantes a Indias, existieron al menos tres opciones de transporte: los navíos de aviso, la flota y la armada. Parece ser que la flota era reconocida como el medio más seguro.⁵³ No en vano, Diego Morales, residente en Cartagena, le recomendó a su esposa que viajara a través de ese medio pues así podía venir “más segura y más acomodada”. Igual exigencia le hizo Hernando López Calcinas a su mujer que estaba próxima a venir a América a mediados de 1591.

En España las embarcaciones partían del puerto de Sevilla, principal puerto marítimo. Allí vivían tratantes de varias nacionalidades que trabaja-

⁵⁰ Sobre las vicisitudes y penalidades sufridas en estos viajes, véase J.L.Martínez, *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, pp. 117-154, 1983.

⁵¹ Esta época estuvo influenciada por la reforma protestante y el Concilio de Trento. Bajo el marco del pensamiento humanista de la Edad Moderna, se propendió por una religiosidad más espiritual y sencilla, en claro rechazo al lujo, a la ostentación y al excesivo poder político de algunos sectores eclesiásticos. A. Fernández Collado, *Historia de la Iglesia en España. Edad Moderna*, Instituto Teológico San Ildefonso, Toledo, pp. 87-129, 2007.

⁵² M.L. Laviana Cuetos, *La organización de la Carrera de Indias, o la obsesión del monopolio*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 52, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, p. 28, 2006.

⁵³ M. Lucena, *La Flota de Indias*, Cuadernos de la Historia, vol. 16, núm. 74, Universidad de Chile, Santiago de Chile, pp. 1-31, 1996.

ban en el comercio con las Indias. Cartagena era el punto de llegada en Tierra Firme y por allí pasaban las mercancías que iban para Río de la Plata, Chile, Perú y Quito.

El tiempo de partida de la flota estuvo supeditado a una serie de condiciones como el factor climático, la presencia de piratas, la reparación de los navíos y las súbitas órdenes impartidas por la Corona, entre otras.⁵⁴ No es extraño entonces que el día de salida tomara desprevenido a más de uno. Sebastián Gómez explicó cómo su hijo no pudo embarcarse a principios de 1589 desde España por haber llegado luego que partió la flota.

Respecto al itinerario, Cristóbal Vivas les recomendó a sus familiares que procuraran tomar la ruta de Santo Domingo o Puerto Rico porque aseguraba mejores condiciones de navegación y evitaran venir por Cartagena “porque es a mucho trabajo y con más riesgo de su persona”.⁵⁵

El tiempo aproximado de viaje durante esta segunda mitad del siglo XVI era de 50 días, tal como lo pudieron constatar Martín Domínguez y Diego de Saldaña. Otro pasajero, Antonio Bautista, se demoró 43 días en su viaje de Cádiz a Cartagena. Sebastián Gómez fue más específico al contar su propia experiencia pues afirmó haber partido de España el 13 de marzo de 1568 y arribó a Santa Marta el 7 de mayo.

Era, sin duda, un viaje extenso, incierto y costoso que impedía a los parientes ubicados a uno y otro lado del Atlántico verse tan seguido como era el anhelo generalizado. Ese fue el sentimiento exteriorizado por Alonso Rodríguez en momentos en que escribía una carta desde la ciudad de Popayán a su hermano radicado en La Puebla de Montalván: “[...] si yo pudiera, o fuera el viaje más corto, yo me hubiera ido por verlos, que no deseo otra cosa todos los días del mundo. Mas como la tierra sea tan lejos, que hay de distancia dos mil leguas o más, parece que este camino no se puede andar más de una vez en la vida, como digo”.⁵⁶ Algunos terminarían sus vidas en América y jamás volverían a verse con sus seres queridos.

Múltiples fueron las complicaciones que debieron afrontarse en el viaje transatlántico. Gonzalo Campo, quien había logrado asentarse en la ciudad de Cali a principios del siglo XVII, alertó a su hermano Sebastián sobre las

⁵⁴ N. Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, Ediciones El Tiempo, Bogotá, p. 24, 1981.

⁵⁵ E. Otte, *Cartas privadas...*, p. 317.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 355.

vicisitudes que debían soportar en el viaje marítimo, especialmente cuando venían mujeres y niños.

El sacerdote Juan Gutiérrez de la Cueva, secretario del obispado de Quito, relató cómo a pesar de que iba en la embarcación *Almiranta*, la mejor de la flota, fueron presa de una gran tempestad al momento de partir de Cartagena en 1580:

Y fue Dios, nuestro Señor, servido que nos dio un temporal tan recio que nos abrió la nao por la proa, y nos íbamos anegando con gran tormenta, estando todos pidiendo a Dios misericordia, al fin, a cabo de quince días, teniéndonos por perdidos, fue Dios servido arribamos al puerto, donde salimos no con poca ventura, sino muy mucha, y con la tormenta alijaron en la mar todo cuanto llevábamos, no teniendo cuenta cada uno sino con sólo salvar la vida que tan pérdida juzgábamos estar.⁵⁷

No hacía mucho este viajero había naufragado en el río Aína donde perdió más de 1,000 ducados. Quedó tan pobre que no le fue posible proseguir en el viaje y debió devolverse a Quito a dar cuenta a su superior de estos incidentes.

Diego de Saldaña debió esperar un tiempo en Cartagena mientras salía la flota porque estaba esperando que viniese de Lima el virrey. Una vez llegó este alto funcionario a Cartagena, recibió una comunicación del monarca Felipe III en la que le informaba que por salir tarde la flota de este puerto debía hacer una escala en La Habana ante el peligro de 60 galeones ingleses que pretendían asaltar la flota española en las aguas del mar Caribe. Como medida de seguridad, salieron dos zabras con el tesoro Real para que la flota no quedara desguarnecida. Así entonces, de 100 pasajeros que tenían planeado embarcarse, 60 decidieron abstenerse por no aventurarse a tan alto riesgo.

El viaje podía traer otro tipo de desilusiones para los pasajeros. Antonio Bautista lamentó el hecho de que el general de la flota que había partido de Cádiz no quiso parar en Canarias para aprovechar el buen tiempo y acortar el recorrido. Sentía mucho dolor, especialmente por el hecho de no haber podido saludar a su madre, hermanos y demás familiares que residían en esta isla.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 293.

Con tantas dificultades no era extraño encontrar temor entre los viajeros. Hacia finales de 1582 Cristóbal de Vivas mandó decir a su hijo que no dilatará más su traslado a América. Le envió una voz de estímulo al pedirle que no dejara de venir simplemente “por miedo de la mar” pues estaba demostrado que, si cada año miles de españoles hacían la travesía, no veía por qué él no podía hacerlo.

Las embarcaciones que arribaban en Tierra Firme atracaban en los puertos de Santa Marta⁵⁸ y especialmente en el de Cartagena. Pero ahí no terminaba el periplo para todos pues algunos tenían como destino final algún punto del Nuevo Reino mientras que otros debían recorrer más camino para llegar a Quito o al virreinato del Perú y Río de La Plata.

Los familiares y amigos que esperaban con ansias a sus allegados debían coordinar lo necesario para la llegada a aquellos puertos y el traslado para los que vivían en otras ciudades del interior del Nuevo Reino. Esto implicaba tener el dinero listo para esta operación de traslado, ya fuera por tierra o a través del río Magdalena,⁵⁹ recurriendo en ocasiones a algunas amistades que ayudaran en esa labor.

A Andrés, su padre Sebastián Gómez residente en la ciudad de Santa Fe de Antioquia, le dio instrucciones de que cuando fondeara la flota en la ciudad de Cartagena preguntara por él en la casa del tesorero.

Diego de Saldaña prometió que esperaría a su mujer Águeda Martínez en el puerto de Cartagena en donde estaría pendiente hasta cuando se asomara la flota. El objetivo era no quedarse allí sino “salir a tierra más apacible que ésta, y de más regalo y menos calor”.

Juan de Camargo residente en Tamalameque se aseguró de recomendarle en 1573 a sus hijos que al pisar el puerto de Cartagena podían alojarse temporalmente en casa de Francisco Martínez, escribano mayor de la gobernación, o en la residencia del también escribano Lorenzo Martín. Allí serían bien atendidos y de inmediato se le notificaría a Camargo quien estaría listo

⁵⁸ El puerto de Santa Marta fue prácticamente desplazado por el de Cartagena y desde 1566 se escucharon lamentos de los gobernadores que solicitaban a la Corona que la flota hiciera escala en aquella ciudad. N. Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, p. 55.

⁵⁹ Para estas excursiones se utilizaron básicamente los caminos indígenas y las nuevas rutas diseñadas por los españoles, además de una intrincada red hidrográfica que bañaba el territorio neogranadino. G. Arciniegas, *Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra*, en M. Useche Losada (ed.), *Caminos Reales de Colombia*, Fondo Fen, Bogotá, pp. 19-34, 1995.

para ir por ellos o buscar quien los transportara por el río Magdalena⁶⁰ hasta su lugar de domicilio.

Dos años más tarde desde esa misma población ribereña, la viuda María Bazán de Espeleta impartió instrucciones a su hijo Pedro para que a su llegada a Cartagena pernoctara temporalmente en casa del gobernador de Cartagena don Pedro Fernández, quien había tenido una estrecha amistad con su difunto marido. A través de la posta, aquella mujer sería informada sobre dicho advenimiento y estaría atenta para enviar las canoas que lo movilizarían por vía fluvial hasta Tamalameque.

Mil reales tenía listos Marcos Martín para que su mujer viajara desde Cartagena hasta la ciudad de Tunja en donde él estaba asentado. Otro español radicado en esta ciudad del altiplano, Alonso Herojo, creía que por su avanzada edad no alcanzaría a recibir a su esposa y a su hija, y por ello, les recomendó llegar con total confianza a la casa del capitán Juan de Avendaño en donde durante doce años lo habían hospedado con mucho esmero y atenciones. Allí en esta morada podían disfrutar del dinero y del caballo que Herojo tenía como patrimonio.

Cuando había que emprender peregrinajes más largos, cualquier aliciente era bienvenido. Diego de Saldaña venía a mediados de 1590 del Perú y le fue forzoso “hacer un alto” en la ciudad de Santa Fe mientras partía la flota de Cartagena. En aquella capital del Nuevo Reino pudo encontrarse con su hijo Diego, lo que fue para él un motivo de inmensa alegría.

A modo de epílogo

La enorme distancia transatlántica que separaba a España de los dominios americanos generó una serie de estrategias que buscaban mantener el contacto y la ayuda económica, además del interés natural de renovar los sentimientos filiales y de amistad.

Precisamente, las cartas y las remesas se ubican dentro de esas estrategias siendo objeto de inmensas dificultades logísticas en el largo viaje por

⁶⁰ En este caso, se navegaba por el río Magdalena hasta el punto donde se tomaban el camino del Carare hasta adentrarse a la ciudad de Vélez y de allí a la ciudad de Tunja. El viaje de Cartagena a Santa Fe, la capital del Nuevo Reino, era de aproximadamente 40 días aunque podía prolongarse por el ataque de los indios ribereños o por dificultades climáticas o de navegación. A. Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*, Editorial ABC, Bogotá, p. 38, 1952.

recorrer. Particularmente, las cartas fueron medios claves para mantener vivo el tejido de relaciones sociales entre la metrópoli y las Indias. Un reflejo fehaciente de las añoranzas y sentimientos, siempre con la esperanza de un pronto reencuentro.

El viaje fue precisamente la cristalización del anhelo de ese reencuentro. A través del intercambio epistolar pudieron observarse todos los preparativos que implicaba atravesar el océano Atlántico, desde el trámite de la licencia hasta los gastos, provisiones y equipajes. Varios obstáculos debieron sortearse durante esta larga travesía, además de lo que había que disponer para asegurar el traslado del viajero desde puerto de arribo en Cartagena hasta el sitio final de reencuentro con el ser querido.

Son estos testimonios claras evidencias de las proezas y sacrificios que debieron afrontar estos primeros aventureros y colonizadores que ayudaron a forjar el desarrollo del territorio americano trayendo consigo la impronta social y cultural de su natal España.

No obstante, vale reconocer que progresivamente, con el transcurrir de los años, la vida para los colonizadores se tornó más amable y los viajes más seguros, lo cual de alguna forma aumentó las buenas expectativas que ofrecía el territorio americano.⁶¹

Bibliografía

- Archivo General de Indias, *Catálogo de pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, Imprenta de la Gavidia, Sevilla, tomo III, 1946.
- Arciniegas, G., “Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra”, en Useche Losada, M. (ed.), *Caminos Reales de Colombia*, Fondo Fen, Bogotá, pp. 19-34, 1995.
- Avellaneda Navas, J.I., *La expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada al mar del Sur y la creación del Nuevo Reino de Granada*, Banco de la República, Bogotá, 1995.

⁶¹ M. Mörner, “La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación”, *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 32, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, pp. 43-89, 1975.

- Borges, A., “La mujer pobladora en los orígenes americanos”, *Anuario de Estudios Americanos*, núm. XXIX, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, pp. 389-443, 1972.
- Boyd-Bowman, P., “La procedencia de los españoles de América, 1540-1559”, *Historia Mexicana*, vol. 17, núm. 65, El Colegio de México, México, D.F., pp. 37-71, 1967.
- Candau Chacón, M.L., “Emociones y lágrimas. Llantos y lamentos de mujeres”, Candau Chacón, M.L. (edit.), *Las mujeres y las emociones en Europa y América: siglos XVII-XIX*, Editorial de la Universidad de Cantabria, Santander, pp. 59-92, 2016.
- Castillo Gómez, A. “Afectos y disimulos en las cartas privadas de las emigrantes a Indias (siglos XVI y XVII)”, en Candau Chacón, M.L. (comp.), *Las mujeres y el honor en la Europa Moderna*, Universidad de Huelva, Huelva, pp. 301-318, 2014.
- Castillo Mathieu, N., *La llave de las Indias*, Ediciones El Tiempo, Bogotá, 1981.
- Fernández Collado, A., *Historia de la Iglesia en España. Edad Moderna*, Instituto Teológico San Ildefonso, Toledo, 2007.
- Gutiérrez de Pineda, V., *La Familia en Colombia: trasfondo histórico*, Editorial de la Universidad de Antioquia, Medellín, 1997.
- Hidalgo Brinquis, M.C., “La fabricación del papel en España e Hispanoamérica en el siglo XVII”, en Cabezas Fontanilla, S. (ed.), *V Jornadas científicas sobre documentación de Castilla e Indias en el siglo XVII*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, pp. 208-223, 2006. Recuperado <<https://www.ucm.es/data/cont/docs/446-2013-08-22-9%20fabricacion.pdf>>.
- Jurado Jurado, J.C., “Forasteros y transeúntes en América, siglo XVIII. El caso de Francisco Fernández de la Fuente”, *Revista de Indias*, vol. LX, núm. 220, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, pp. 651-662, 2000. Recuperado de <<http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/viewArticle/502>>.
- Lane, K.E., “Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI”, en Calvo Stevenson, H. y Meisel Roca, A. (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Banco de la República, Cartagena, pp. 98-118, 2009.
- Laviana Cuetos, M.L., “La organización de la Carrera de Indias, o la obsesión del monopolio”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 52, Instituto de Historia y Cultura

- Naval, Madrid, pp. 19-35, 2006. Recuperado de <http://digital.csic.es/bitstream/10261/26615/1/Organizacion_carrera_Indias.pdf>.
- Lucena, M., “La Flota de Indias”, *Cuadernos de la Historia*, vol. 16, núm. 74, Universidad de Chile, Santiago de Chile, pp. 1-31, 1996.
- Márquez Macías, R., “El amor y el olvido en la correspondencia privada de los emigrantes en América”, en Castillo Gómez, A. y Sierra Blas, V. (coords.), *Cinco siglos de cartas. Historias y prácticas epistolares en las épocas moderna y contemporánea*, Universidad de Huelva, Huelva, pp. 275-290, 2014.
- Martínez, J.L., *El mundo privado de los emigrantes en Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 1992.
- *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Alianza Editorial, Madrid, pp. 117-154, 1983.
- Navarro Bonilla, D., *Del corazón a la pluma: archivos y papeles privados femeninos en la Edad Moderna*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2004.
- Orobitg, C., “El sistema de las emociones: la melancolía en el Siglo de Oro español”, en Amelang, J.S y Tausiet, M., (eds.), *Accidentes del alma: las emociones en la Edad Moderna, Acciones del alma. Las emociones en la Edad Moderna*, Abada Editores, Madrid, pp. 71-98, 2009.
- Ots Capdequí, J.M., *El Estado español en las Indias*, El Colegio de México, México, D.F., 1941.
- Otte, E., *Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 1996.
- Patiño, V.M., *Historia la cultura material en la América Equinoccial*, Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, tomos I, IV, 1990.
- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, tomo II, 1973.
- Rodríguez Lorenzo, S.M., “El contrato de pasaje en la carrera de Indias (1561-1622)”, *Historia Mexicana*, vol. 66., núm. 3, El Colegio de México, México, D.F., pp. 1.479-1571, 2017. Recuperado de <<http://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/3384/3179>>.
- Sánchez Rubio, R. y Testón Núñez, I., *El hilo que une: las relaciones epistolares en el Viejo y el Nuevo Mundo (siglos XVI-XVII)*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 2000.

- Stangl, W., “Un cuarto de siglo con *Cartas privadas de emigrantes a Indias*. Prácticas y perspectivas de ediciones de cartas transatlánticas en el Imperio español”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 70, núm. 2, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, pp. 703-776, 2013. Recuperado de <<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewArticle/610>>.
- Valenzuela Acosta, C., “Servicio de correos en el Nuevo Reino de Granada 1717-1769”, *Trayectoria de las Comunicaciones en Colombia*, Ministerio de Comunicaciones, Bogotá, tomo I, pp. 150-168, 2009.
- Ybot León, A, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*, Editorial ABC, Bogotá, 1952.