

Artículo vital era el agua, y así se manifiesta en los testimonios que nos han llegado: *Agua es lo que más se ha menester en el navío*. Al parecer, todo pasajero tenía derecho a recibir al día medio azumbre (aproximadamente un litro), cantidad a todas luces insuficiente para cubrir sus necesidades por lo que era usual que cada cual portase su propio remanente, aunque la imposibilidad de renovarlo a no ser que lloviese, acarrearba que el agua se corrompiese casi siempre.

Cuando las autoridades anunciaron la inminente partida de la flota, Hernández resolvió los últimos asuntos; cobró en la Casa de Contratación el salario fijado en las Instrucciones de Felipe II: *Mandamos que hayáis y llevéis de salario en cada uno de los años...dos mil ducados* (algo así como 18.000 euros), *y se pondría a bien con Dios porque: Es saludable consejo que todo hombre que quiera entrar en el mar, se confiese y se comulgue y se encomiende a Dios como bueno y fiel cristiano; porque tan buena ventura lleva el mareante la vida como el que entra en una aplazada batalla* (F. Antonio de Guevara, 1549).

LA FLOTA DE INDIAS

Hacia poco más de seis años, en 1564, que se había reglamentado la navegación de la "Carrera de Indias". Para paliar los peligros que implicaba la travesía oceánica todos los barcos tenían que integrarse en una de las dos flotas que anualmente hacían el viaje, con el fin de darse apoyo y poder contar con la protección de galeones de guerra. Una flota salía en abril hacia Veracruz-Nueva España y la otra hacia Tierra Firme (Nombre de Dios y Portobelo) a finales de agosto o principios de septiembre. Las dos hacían escala en Las Antillas Menores (primero en Santo Domingo y más tarde en La Habana). Esta escala explica que Hernández y sus acompañantes se embarcaran el 7 de septiembre de 1570 (según asiento de los libros de la Casa de Contratación). Podemos suponer que también debió influir en esta decisión, el hecho de que no siempre había dos flotas al año ya que los comerciantes jugaban a tener mal abastecido el mercado americano para subir los precios. De ahí que, cuando sabían que existía mucho género europeo en Indias, aconsejaban a la Casa de Contratación suprimir la flota. Por lo mismo, el número de navíos variaba de un año a otro (entre treinta y cien) dependiendo de las necesidades de los comerciantes y del tonelaje de los buques utilizados. *No se admitan naves que excedan de 400 toneladas... Ni ninguna que tenga más de dos años botados y no pertenezca a Castilla* (Real Cédula de 5 de mayo de 1557, dirigida a la Casa de Contratación).

Los navíos comenzaban a descender el Guadalquivir en dirección a Sanlúcar de Barrameda con la nao capitana a la cabeza del convoy y desde allí, cuando el viento y la marea lo permitían, hacia Gran Canaria. Para alcanzar desde Sevilla el mar abierto, la flota necesitaba una semana. El río era sinuoso y en muchos tramos con marismas de poca profundidad, sólo nave-



gables durante la pleamar. Para mayor dificultad, en la desembocadura, había que atravesar la barra de arena de Sanlúcar, lo cual obligaba a los barcos a maniobrar con sumo cuidado y no demasiado peso. Condi-
ción, esta última que no se daba casi nunca ya que *los armadores se mostraban tan ávidos de cargamento y pasajeros, que no llevaban el debido número de cañones, (y estos iban carcomidos de herrumbre y con cualquier pólvora) ni siquiera el prescrito por el Consejo de Indias... Aunque designase comisionados en Sanlúcar* (Girolario Benzoni, 1565).



En Canarias se hacía la única parada de aprovisionamiento que duraba entre 15 días y un mes. Tiempo que Hernández, llevado por su curiosidad, empleó para realizar numerosas anotaciones de las novedades botánicas y geológicas que le sorprendían. Desgraciadamente el manuscrito se ha perdido, sólo han quedado algunas referencias en su obra posterior, como en sus *Comentarios a la Historia Natural de Plinio* (libro VI, cap. XXXII).

Tras el descanso en Canarias, se emprendía el gran salto: se navegaba unos 16° al suroeste y aprovechando el viento favorable se continuaba hacia el oeste sin alterar el rumbo. La flota se adentraba en el Mar de las Damas, porque se decía que hasta las mujeres podían gobernar allí las embarcaciones, ya que los vientos alisios solían soplar de popa. La flota en la que viajaba Hernández recaló en Santo Domingo, el 25 de noviembre de 1570 (a unas 2.160 millas desde Canarias). Todavía les quedaban varios meses hasta alcanzar Veracruz.



continuará