

La sodomía a bordo. Sexualidad y poder en la Carrera de Indias (Siglos XVI-XVII)

Sodomy on Board. Sexuality and Power in the Carrera de Indias (16th and 17th centuries)

Fernanda Molina*

Resumen

El descubrimiento, la conquista y la colonización de América ofrecieron a los hombres y mujeres del Viejo Mundo un sinfín de riquezas y oportunidades. En ese escenario, miles de hombres de edades, orígenes étnicos y procedencias sociales diferentes se embarcaron en la Carrera de Indias, desafiando las inclemencias del tiempo, la virulencia del océano y las incomodidades del viaje que suponía una travesía de tal magnitud. Este trabajo indaga en las experiencias sexuales que esos hombres vivieron durante el tiempo que duraba la travesía, ya que al tratarse de un ambiente eminentemente masculino propició la proliferación de relaciones de carácter sodomítico. Específicamente analiza cómo la organización jerárquica de la Carrera de Indias y las condiciones adversas que signaron la cotidianidad de los hombres de mar, favorecieron la reproducción de relaciones de dominación social y sexual. Asimismo, estudia la formación de vínculos sodomíticos consensuados que, si bien se desarrollaron entre individuos socialmente homogéneos, constituyeron una manifestación de la diversidad de formas que podían asumir las experiencias sexuales en alta mar.

Palabras claves: Carrera de Indias - Sexualidad - Sodomía

Abstract

The discovery, conquest and colonization of America offered to men and women of the Old World wealth and endless opportunities. In this context, thousands of men of different ages, ethnics and social origins, engaged in the Carrera de Indias and challenged inclement weather, the virulence of the ocean and the discomforts of the journey. This article researches the sexual experiences that these men lived during the journey because, being a male environment, the sodomitical relationships proliferated. This work specifically examines how the hierarchical organization and the adverse conditions that characterized the daily lives of seamen, favored the reproduction of relationships of social and sexual domination. Almost, this paper studies the formation of consensual relationships among individuals who were socially homogeneous to show the diversity that the sexual experiences could have at sea.

Key Words: *Carrera de Indias* - Sexuality - Sodomy

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas/ Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
fernandavmolina@gmail.com



El descubrimiento, la conquista y la colonización de América abrieron a las sociedades europeas un sinfín de riquezas y oportunidades. La explotación de la mano de obra indígena, la extracción de minerales y la organización del comercio ultramarino, no sólo engrosaron las arcas de la corona castellana sino que también ofrecieron a muchos individuos la esperanza de un futuro más promisorio en las tierras recién descubiertas. En ese escenario, miles de hombres de edades, orígenes étnicos y procedencias sociales diferentes se aventuraron allende el mar, desafiando las inclemencias del tiempo, la virulencia del océano y las incomodidades del viaje que suponía una travesía de tal magnitud.

Este trabajo indaga en las experiencias sexuales que esos hombres vivieron durante el tiempo que duraba la denominada Carrera de Indias, ya que al tratarse de un ambiente eminentemente masculino propició la proliferación de relaciones de carácter sodomítico. Si bien se buscaba mitigar el despotismo a bordo de las embarcaciones, la férrea jerarquía con la que se organizaba la carrera así como las condiciones adversas que signaron la cotidianidad de los hombres de mar, favorecieron la reproducción de relaciones no sólo de dominación social sino también de subordinación sexual. No obstante, la carrera hacia el Nuevo Mundo también permitió la formación de vínculos sodomíticos consensuados que, si bien se desarrollaron entre individuos socialmente homogéneos, constituyeron una manifestación de la diversidad de formas que podían asumir las experiencias sexuales en altamar.

El mundo abreviado

Desde 1561, la Carrera de Indias se organizó a través de un sistema de flotas que permitió a la corona castellana controlar y fiscalizar el comercio y el transporte en general entre los puertos ibéricos y los territorios conquistados. Si bien el principal objetivo consistía en monopolizar el comercio indiano, también tenía como propósito proteger las embarcaciones del ataque de corsarios extranjeros y fiscalizar el movimiento de personas a uno y otro lado del Atlántico.¹ La necesidad de estructurar un mecanismo de comunicaciones basado en el envío de dos convoyes anuales protegidos por buques de guerra, respondía al hecho de que, hacia mediados del siglo XVI, los cargamentos procedentes de las Indias comenzaron a incrementar considerablemente su valor, especialmente, a partir del descubrimiento de las minas de plata de Potosí, Zacatecas, Guanajuato y San Luís de Potosí, entre otras.² Hasta entonces, las comunicaciones con el Nuevo Mundo eran irregulares y esporádicas y se basaban en lo que se conocía como el sistema del “navío suelto”, esto es, el envío de barcos aislados que no prestaban atención a las

épocas más favorables para la navegación y que estaban totalmente expuestos al asalto y al ataque de barcos enemigos.³

Los barcos que formaban parte del sistema de flotas congregaban en su interior personas de los más diversos rangos sociales y étnicos.⁴ En ese escenario, el sistema se organizó bajo una férrea jerarquía que procuró reproducir al interior de las embarcaciones la estratificación de la sociedad moderna. No en vano, el capitán Thomé Cano describía a la nao indiana como un “mundo abreviado”, es decir, como un pequeño espacio que condensaba el universo social en alta mar.⁵ La estratificación interna se complementaba con las diferencias de edad que existía entre los tripulantes, en la medida en que la experiencia acumulada en la actividad marítima era un importante indicador de status.

Las flotas estaban compuestas por una nave capitana que precedía al resto de las embarcaciones y una nave almiranta que cerraba la formación y se encargaba de todos los asuntos relativos a la navegación.⁶ Ambas estaban gobernadas por el Capitán General y el Almirante, respectivamente, que constituían las autoridades máximas de la flota y que, como tales, eran elegidas por el rey a propuesta del Consejo de Indias. Al resto de los navíos que formaban las flotas los gobernaban capitanes o maestros que, por lo general, eran los mismos dueños de las embarcaciones. En la medida en que estos individuos encarnaban el orden y la justicia a bordo, siendo el Capitán General el mando principal, se exigía que fueran “personas de calidad”, “buenos cristianos” y de “nobles condición”, a fin de que habiendo “mucho cristiandad (...) por ella se sirva Dios N. Señor de librarlos de los peligros del Mar.”⁷

Aquellos que se encontraban en el vértice de la cadena de mando gozaban de ciertos privilegios aún mayores que los del pasaje acomodado. No sólo la paga y las ganancias producto del viaje eran superiores respecto de sus subordinados sino las comodidades a bordo. Disponían de camarotes privados y confortables y bastimentos mejores en calidad y cantidad, todo lo cual, en el contexto de la

³ Sanchez Mantero, Rafael *Historia breve de Sevilla*, Madrid, Signos, 2000, p.68.

⁴ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997, p.16.

⁵ Cano, Thome *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*, Sevilla, Casa de Luís Estupinian, 1611, p. 22.

⁶ Lucena Salmoral, Manuel “Organización y defensa...”, op. cit., p. 135.

⁷ *Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias, Tomo Tercero*, Madrid, Por Andrés Ortega, 1774. Libro ix, Título xv, Ley i-ii, p. 209 y Ley lxxv, p. 220. Mendoza Escalante, Juan de “Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales”, en Fernández Duro, Cesáreo *Disquisiciones náuticas: A la mar maderas. Libro Quinto*, Madrid, Imprenta, estereotipa y galvanoplastia de Aribau y Cía., 1880, p. 483.

¹ Lucena Salmoral, Manuel “Organización y defensa de la Carrera de Indias”, en Guiomar de Carlos Boutet (coord.) *España y América: un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, 131-146, Sevilla, Sociedad Estatal Quinto Centenario, 2003, pp. 131-132.

² Lucena Salmoral, Manuel “La Flota de Indias”, en *Cuadernos de Historia* 16., N.º 214, 1985.



precariedad de la carrera hacia las Indias, constituían prerrogativas más que envidiables. No obstante, en el caso del Capitán General la principal prerrogativa consistía en administrar justicia en la flota, tanto en alta mar como en las zonas portuarias. Esta potestad estaba bien establecida tanto en la legislación indiana como en la peninsular, por lo que se inibía a las justicias locales de intervenir en asuntos relativos a los hombres de mar.⁸ En su lugar, era la Casa de la Contratación, a través de la actuación del Capitán General, la institución que tenía a cargo las causas civiles y criminales relativas a la Carrera de Indias, la cual, además, contaba con su propia cárcel donde recluía a los presos pertenecientes a su jurisdicción.⁹

Durante la travesía, los capitanes generales tenían la responsabilidad de velar por el orden y la disciplina de las flotas. Especialmente, se les recomendaba que observaran las conductas de los hombres de mar en lo tocante a los amancebamientos, perjurios, pecados públicos, juegos ilícitos y cualquier tipo excesos que pudieran alterar el orden de la tripulación.¹⁰ Dado que los capitanes generales se encontraban en la nao capitana y no podían tener una vigilancia directa sobre el resto de las embarcaciones, era obligación de los capitanes menores, alférez, sargentos o alguaciles prender a cualquier individuo que se encontrara en “in fraganti delicto” y remitirlo al Capitán General de su flota.¹¹ Si bien los capitanes generales tuvieron algunas inhibiciones como, por ejemplo, la obligación de remitir a los inculcados a la Casa de la Contratación o la prohibición de ejecutar prisiones carcelarias de soldados, lo cierto es que durante el tiempo que duraba la travesía en sus manos descansaba la administración de la justicia. Esa situación otorgó a los capitanes generales la capacidad para actuar de manera discrecional y arbitraria durante la travesía, ya fuera perjudicando a eventuales enemigos a bordo o favoreciendo a sus allegados. De hecho, en varios de los procesos incoados a bordo de las flotas puede observarse la mano del capitán general incitando a supuestos testigos a declarar en contra de algún tripulante o pasajero así como también la omisión de faltas cuando los protagonistas eran sus parientes, deudos o ellos mismos.

Siguiendo la cadena de mando, por debajo de los capitanes generales, almirantes y maestros de nao, se encontraban los pilotos. Dado que estos individuos eran los encargados de todos los aspectos técnicos de la navegación, era fundamental acreditar experiencia marítima y, de ser posible, conocimiento en cosmografía, matemática y astrología, entre otras ciencias, para ocupar el cargo.¹²

Otro cargo de responsabilidad era el que ocupaban los contra maestres quienes además de ocuparse de registrar y organizar los bastimentos a bordo, debían cuidar y observar la disciplina del escalafón más bajo de la tripulación. Otra de las figuras clave en el sistema de flotas era el despensero quien se encargaba del mantenimiento y la distribución del pan, vino, agua “y de las demas cosas que dentro fueren para la provision y substento de la gente de mar (...) debaxo de cuya llave y guarda van todas las mercaderías”.¹³ La función del despensero cobraba mayor importancia cuando las provisiones del viaje escaseaban, ya que tenía el privilegio de acceder a ellas y distribuirlas. No en vano Diego García de Palacio recomendaba que “el despensero sea hombre cuerdo, sufrido y callado y templado en comer y beber y que sepa escribir para asentar y tener la razon y cuenta de lo que se le encargare”.¹⁴

Finalmente, los marineros, grumetes y pajes constituían el escalafón más bajo de la marinería. Los pajes eran el eslabón más débil de la cadena de mando, en la medida en que ocupaban los cargos menos calificados debido a su corta edad y a su falta de experiencia en los asuntos marítimos. Esa posición de inferioridad puede observarse en el extendido uso de diminutivos o sobrenombres —como Juanillo, Felipillo, Perico— así como también en la ausencia total de apellido.¹⁵ Como se mencionara, las tareas que debían desempeñar eran, justamente, las menos calificadas como, por ejemplo, barrer y limpiar la nao, sacar el pan del pañol, servir la comida, etc. Además, por la posición que ocupaban, nos sólo estaban al servicio de las autoridades y los oficiales de la flota sino que también debían “responder al llamamiento de cualquier mandador aun de cualquier marineros y grumete que lo llamare”.¹⁶ No obstante, el piloto Juan de Mendoza Escalante señalaba que había que distinguir a los hijos, sobrinos o parientes de los capitanes, maestros y pilotos que se camuflaban en las flotas indianas en plaza de paje de los verdaderos pajes de nao que “suelen acudir a los puertos huidos de sus padres o de sus parientes o huerfanos que toman aquella arte de vivir por oficio principal o por no ofrecérsele otra comodidad”.¹⁷ De este modo, mientras de estos últimos “suelen salir buenos marineros”, los primeros “no hacen nada, ni sirven de nada, sino solamente de acudir y servir a sus amos (...) y como son favorecidos nadie les osa mandar otra cosa”.¹⁸ Pero aun cuando los pajes estuvieran bajo las órdenes del resto de la tripulación, sólo se concedía a los capitanes, maestros, pilotos, contra maestres y despenseros la potestad para aplicar castigos “porque se presupone que si a marinero o grumete les diesen licencia para cas-

⁸ *Recopilación de leyes*, op. cit., Libro ix, Título xv, Ley lxxv, p. 222.

⁹ *Ibidem*, Libro ix, Título i, Ley xvi-xvii, p. 132; Libro ix, Título xii, Ley i, p. 202.

¹⁰ *Ibidem*, Libro ix, Título xv, Ley li, lxx y cxxxiii, pp. 218, 220 y 244.

¹¹ *Ibidem*, Libro ix, Título xv, Ley xiii, p. 212.

¹² García de Palacio, Diego *Instrucción nautica para el buen vio y regimiento de las naos*, México, Casa de Pedro Ocharte,

1587, p. 112v.

¹³ Mendoza Escalante, Juan op. cit., p. 502.

¹⁴ García de Palacio, Diego op. cit., p. 117.

¹⁵ Mena García, María del Carmen *Sevilla y las Flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, p. 195.

¹⁶ Mendoza Escalante, Juan op. cit., p. 480.

¹⁷ *Ibidem*, p. 479.

¹⁸ *Ibidem*, p. 479-480.



tigar a un paje (...) usarían de ello mal”, revelando como se reproducían las jerarquías y el despotismo, incluso, en el estrato más bajo.¹⁹

Los grumetes eran una capa intermedia entre los marineros y los pajes y revelaban la naturaleza ascendente de la carrera naval. De hecho, se estimaba que los grumetes fueran “bien navegados”, es decir, que hubieran desempeñado previamente el cargo de pajes y que aspiraran a convertirse en marineros diestros. Formalmente, la edad de estos jóvenes oscilaba entre los 16 y los 20 años pero dado que se iniciaban en la Carrera de Indias a los 8 o 10 años de edad, muchos se convertían en grumetes en la pubertad. Como aprendices de marineros, debían asistirlos en todo lo relativo a la navegación y al funcionamiento de la flota y al igual que los pajes, debían ser diligentes, prestos y mandados, a fin de cumplir con los requerimientos de sus superiores e, incluso, de los marineros.²⁰ Según el piloto Escalante, en aquellos casos que el grumete no quisiera obedecer a los mandos principales “el mandador a cuyo cargo fuere debe castigarle conforme a su rebeldía y negligencia y para ejemplo de los demás”.²¹ Como se mencionara, transcurrido un tiempo se esperaba que el grumete recibiera de manos del maestre o del piloto de la embarcación el título de marinero como reconocimiento a su trabajo. A esa altura, muchos marineros cargaban con 7 a 10 años de experiencia en la Carrera de Indias, lo que los convertía en individuos indispensable para el buen funcionamiento de la flota. Incluso, muchos marineros se incorporaban a la tripulación como contra maestros e, incluso, como pilotos cuando esos cargos quedaban vacantes.²²

Pero además de las jerarquías inherentes a la tripulación, los pasajeros que cruzaban a las Indias también reproducían a bordo la estratificación de la sociedad de la cual procedían. En sus cubiertas, las naos indianas congregaban a nobles, comerciantes, oficiales, polizones, criados, esclavos y hasta virreyes. Sin embargo, esa situación, lejos de desarticular las distancias sociales, ratificaba y profundizaba las diferencias en el marco del “mundo abreviado”. Una de las diferencias más marcadas estaba vinculada con el tipo de bastimentos con los que se pertrechaban, en la medida en que eran los propios pasajeros los encargados de proveerse la comida y la bebida que consumirían durante el viaje. De este modo, mientras los pasajeros de baja laya poseían una dieta pobre y poco variada —al igual que el grueso de la tripulación— los pasajeros adinerados podían deleitarse con panes tiernos y blancos, vinos finos y toda una serie de productos que acompañaban con utensilios de buena calidad.²³ Asimismo, las distancias sociales se medían a partir del espacio

privado o individual que se podía disponer a bordo. Si bien algunos pasajeros tenían la posibilidad de alquilar un pequeño camarote propio, lo cual era sumamente codiciado en un contexto en que la privacidad era privilegio de unos pocos, la mayor parte del pasaje debía contentarse con contar algún lugar señalado en la cubierta donde pernoctar. En cualquier caso, la estratificación social de los pasajeros debía acompañarse con las jerarquías internas a la organización marítima. Si bien los capitanes procedían de los estratos superiores y nobles de la sociedad peninsular y muchos compartían la intimidad de su mesa con los pasajeros más encumbrados de la embarcación, en ciertas ocasiones no existía una correspondencia directa ni un diálogo tan fluido entre los pasajeros y los hombres de mar. Sobre este punto, Antonio de Guevara recomendaba en su *Arte de marear* que aquellos que “quisieren entrar, y navegar, ante todas cosas han de perder toda su libertad de mandar, y junto con esto han al Capitán, Patrón, y cómitres, y marineros de obedecer: y si allí se quisiere aprovechar, y presumir de lo que tiene, y de lo que vale, dirále el más pobre remero que desembarace luego la galera, y se vaya en hora mala a mandar a su casa”.²⁴ De este modo, la estratificación interna del sistema de flotas podía influir y alterar las jerarquías sociales preexistentes pero también podía profundizar las relaciones de dependencias propias del sistema marítimo.

La vida cotidiana hacia las Indias

La necesidad de organizar las diferencias sociales y de rangos descritas así como la urgencia por garantizar el orden en el marco del sistema de flota impulsó a los funcionarios de la Casa de la Contratación a realizar una serie de visitas a las embarcaciones atracadas en los puertos antes de zarpar. Durante las inspecciones, se aseguraba que las mercaderías, bastimentos, aguadas y artillerías embarcados estuvieran acordes con las ordenanzas correspondientes. Asimismo, se procuraba que las personas a bordo, tanto los tripulantes como los pasajeros, contaran con sus respectivas plazas y licencias. En caso de existir algún tipo de irregularidad, los funcionarios compelián a las autoridades de las embarcaciones a remediar la situación para la próxima visita, ya que sólo así se les concedía el registro necesario para poder zarpar.²⁵ Una vez que la nao se daba por visitada, es decir, que cumplía con todos los requisitos exigidos, se ordenaba que una guardia se apostara en la puerta de la embarcación para impedir que salieran o ingresaran mercaderías o personas que no estu-

¹⁹ *Ibidem*, p. 480.

²⁰ Mena García, María del Carmen op. cit., p. 196.

²¹ Mendoza Escalante, Juan op. cit., p. 477.

²² Mena García, María del Carmen, op. cit., p. 196.

²³ Trejo Rivera, Flor “El barco como una ciudad flotante”, en Gonzalbo Azpirru, Pilar (dir.) *Historia de la vida cotidiana en México. La ciudad barroca*, México, FCE, 2006, p. 141.

²⁴ Guevara, Antonio de *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas. Compuesto por el Ilustre, y Reverendísimo Señor D. Antonio de Guevara, Obispo de Mondoñedo, Predicador, y Cronista, y del Consejo de su Majestad. Dirigido al Ilustre Señor D. Francisco de los Cobos Comendador mayor de León del Consejo de Estado de su Majestad*, Madrid: por la Viuda de Melchor Alegre, MDCLXXIII, p. 258.

²⁵ *Recopilación de Leyes* op. cit., Libro ix, Título xv, Ley xxiv, p. 213.



vieran registradas.²⁶ Previamente, los tripulantes y pasajeros se confesaban y, libres de todo pecado, también se los consideraba “espiritualmente visitados”.

A partir de entonces, los hombres que tomarían parte de la travesía marítima dejaban atrás su privacidad para pasar a compartir cada momento de sus vidas durante los sesenta u ochenta fatigosos días que duraba el viaje. Como se mencionara, la existencia de espacios individuales así como la posibilidad de trasladar pertenencias personales eran excepcionales.²⁷ De hecho, durante las visitas, se aseguraba que los barcos vayan “zafos y marineros sin atajadizos, despensas, ni catres en las cubiertas (...) y hallandose caxas y frangotes u otras cosas que embarazaran el uso de la Artillería o entrada de dicho pañol, o en él, las hara echar al Mar irremisiblemente”.²⁸ Si bien esto era central en el caso de los navíos de guerra, también se extendía al resto de las embarcaciones, por lo que los tripulantes y pasajeros contaban con muy pocas comodidades durante el trayecto.

A pesar de la marcada estratificación social, estas carencias no eran privativas de la tripulación subalterna sino que alcanzaban a los pasajeros adinerados e, incluso, a los nobles que se embarcaban hacia las Indias. Además, en la medida en que la mayoría de las embarcaciones estaban orientadas, principalmente, hacia el comercio transatlántico y a la protección militar de la actividad, las autoridades de los navíos desestimaban el confort de los pasajeros a quienes se trataba “sin consideración, ni respeto (...) porque estos no han de ir sino en caso de que haya buque sobrado”.²⁹ La aparente inevitabilidad de esta situación también quedó plasmada en la obra de Antonio de Guevara. Allí, el obispo de Mondoñedo señalaba cómo las contrariedades y el contexto adverso de la travesía licuaban las jerarquías y las diferencias sociales, ya “por muy caballero, honrado, rico, e hinchado que sea el pasajero que allí entrare, ha de llamar al Capitán de ella señor, al patrón pariente, al comitre amigo, a los proheles hermanos, y a los remeros compañeros”.³⁰

Como se mencionara, es probable que las adversas condiciones del viaje favorecieran el trastocamiento de las posiciones sociales, después de todo, las inclemencias del tiempo, el ataque de los corsarios, las hambrunas y la falta de higiene no hacían diferencias entre los hombres embarcados. Más aún, las urgencias y las necesidades íntimas y hasta escatológicas de los hombres de mar ponían al desnudo su naturaleza humana común, igualándolos. En este

sentido, Antonio de Guevara advertía que todo pasajero “que quisiere purgar el vientre” debía dirigirse hasta la proa y arrimarse a una ballestera que hacía las veces de letrina “y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer, tan públicamente le han de ver todos asentado en la necesaria, como le vieron comer a la mesa”.³¹ Con todo, gozar de cierto status o riqueza brindaba a algunos pasajeros e, incluso, tripulantes la posibilidad de mitigar las calamidades durante el viaje.

Asimismo, la falta de higiene hacía más fatigosa la travesía. Según el relato de Fray Tomás de la Torre, de la Orden de los Predicadores, los piojos se comían vivos a los hombres, las ropas hedían al no poder lavarse, había mal olor debajo de la cubierta y los hombres y animales desechaban sus vómitos por doquier producto de las enfermedades o del vaivén de la marea.³² En el mismo sentido, Guevara reconstruía la desagradable experiencia en galeras y aconsejaba que “si alguno tuviere necesidad de calentar agua, sacar lejía, hacer colada, o jabonar camisa, no cure de intentarlo, si no quiere dar a unos que reír, y a otros mofar: mas si la camisa trajere algo sucia, o muy sudada, y no tuviere con que remudarla, esle forzoso tener paciencia hasta que salga a tierra a lavarla, o se le acabe de caer de podrida”.³³

La alimentación era otro de los problemas acuciantes. Los alimentos que podían embarcarse debían cumplir una serie de requisitos como, por ejemplo, ser imperecederos, de fácil preparación, ricos en nutrición, etc., lo que reducía considerablemente la variedad de la dieta.³⁴ El bizcocho —pan elaborado a base de harina de trigo— constituía el plato básico de la tripulación y para favorecer su conservación se lo cocía dos veces, lo que lo convertía en un alimento duro, seco y de difícil ingesta.³⁵ La dieta se complementaba con el consumo de alimentos como carne fresca y salada, pescado, vinagre, aceite y vino de baja calidad, los cuales se administraban en estrictas raciones diarias, personales e intransferibles.³⁶

Para evitar la corrupción del sistema de raciones, las Leyes de Indias eran muy claras en cuanto a la prohibición de su comercialización durante la travesía.³⁷ No obstante, como se mencionara, esta era una de las vetas que podían explotar a su favor quienes tenían a su cargo la administración de los bastimentos, especialmente, cuando los víveres resultaban insuficientes, ya fuera por pérdida accidental, ataques enemigos o dilatación de los plazos previstos para el viaje. Asimismo, a cambio de favores

²⁶ *Ibidem.*, Libro ix, Título xv, Ley, xxv, p. 214.

²⁷ Rodríguez Rodríguez, José Antonio y Juan Luis Suárez de Vivero “El buque como vivienda. Una aproximación metodológica”, *Scripta Nova. Revista de electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. VII, N° 149 (2003).

²⁸ *Recopilación de Leyes* op. cit., Libro ix, Título xv, Ley cxxxiii, p. 234.

²⁹ *Ibidem.*, Libro ix, Título xv, Ley xxxii, p. 215.

³⁰ Guevara, Antonio de op. cit., p. 259.

³¹ *Ibidem.*, p. 264.

³² Torre, Tomás, op. cit. p. 64.

³³ Guevara *Arte del marear*, p. 262.

³⁴ Trejo Rivera, Flor op. cit., p.141-165.

³⁵ *Ibidem.*, p. 149.

³⁶ *Recopilación de leyes*, op. cit., Libro ix, Título xv, Ley cxxxiii, p. 245.

³⁷ *Ibidem.*, Libro ix, Título xv, Ley xxxvi, p. 145. Mena García *Sevilla y las Flotas de Indias*, p. 441.



—que podía incluir servicios sexuales— los encargados de distribuir la comida tenían la capacidad de mejorar la dieta de pasajeros e, incluso, de polizones aun cuando estaba prohibido utilizar las provisiones destinadas para la tripulación en esos menesteres. De hecho, los pasajeros debían abastecerse de sus propios bastimentos y tanto la calidad como la cantidad de los alimentos que consumieran estaban determinadas por la capacidad adquisitiva de la que gozaran.³⁸ No obstante, cualquier imprevisto durante el itinerario podía despojar de sus pertenencias culinarias a los mejores pertrechados, quienes se veían obligados, si no querían morir de inanición, a degustar del bizcocho ordinario “tapizado de telarañas (...) negro, gusaniento, duro ratanado, poco y mal remojado” que comía la mayoría de los tripulantes.³⁹ Lo mismo acontecía con el agua, en cuyo caso, Guevara aconsejaba al pasaje, incluso al más acomodado, que “se contente, y aunque no quiera, con beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida; verdad es, que a los muy regalados les da licencia el Capitán, para que al tiempo del beberla con una mano, tapen las narices, y con la otra lleven el vaso a la boca”.⁴⁰

Por otra parte, todas estas contrariedades se profundizaban ante la insuficiencia de espacio, producto de la relación entre la cantidad de personas, mercaderías y animales que viajaban a bordo y las dimensiones físicas de las embarcaciones. Por ejemplo, una nao que transportaba setenta tripulantes (sin contar animales y pasajeros) disponía de 150 metros cuadrados habitables en donde los individuos debían comer, trabajar, recrearse, dormir y hasta ejercitarse militarmente durante la travesía.⁴¹ En su *Diario de viaje*, Tomás de la Torre equiparaba a los navíos en alta mar con una cárcel “muy estrecha y muy fuerte en donde nadie puede huir, aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencia entre los presos; igualmente los trata y estrecha a todos”.⁴² El momento de dormir era, quizás, el más acuciante en ese sentido, ya que, como se mencionara, a excepción de las autoridades de las naos o de algún acaudalado pasajero, el resto de los hombres de mar carecían de espacios individualizados. En su lugar, solían armar “ranchos” que reunían a varios hombres en un sitio señalado y delimitado de la embarcación, en donde juntaban sus camas precarias e

improvisadas para pernoctar.⁴³ La oscuridad y el silencio de la noche eran muchas veces alterados por algún inquieto compañero de “alcoba”, incitado por la cercanía y el calor de los cuerpos.

Pero la concentración física de los hombres no se iniciaba en el momento en que la nao cerraba sus puertas. En ese tiempo, Sevilla era un foco de atracción para individuos procedentes de diferentes lugares de la península e, incluso, extranjeros que veían en las Indias o en la actividad marítima un camino para la promoción social. El barrio de Triana se había convertido en uno de los más nutridos y albergaba a marineros o aspirantes a serlo de los más diversos orígenes, lenguas y estratos sociales.⁴⁴ Otras zonas portuarias también congregaban tanto a pasajeros y tripulantes con licencias como a polizones que esperaban colarse en algún navío al momento de levar anclas. La situación de promiscuidad se profundizaba en aquellos estratos más bajos o marginales de la sociedad que aspiraban incorporarse a la Carrera de Indias como “llovidos”, es decir, como “personas de humilde fuerte (...) los cuales de ordinario se embarcan el día de la vela ocultamente o al abrigo de algunos marineros y soldados”.⁴⁵ El escritor Mateo Alemán retrataba ese contexto misceláneo al describir a la Sevilla de los siglos XVI y XVII como una “patria comun, dehesa franca, ñudo ciego, campo abierto, globo sin fin, madre de huérfanos y capa de pecadores, donde todo es necesidad y ninguno la tiene”.⁴⁶ Por lo tanto, era en tierra firme donde los hombres de mar iniciaban su camino hacia una intimidad compartida que, a bordo de las embarcaciones, podía devenir en una experiencia peligrosa.

La sexualidad [en] cubierta

Como puede colegirse de los apartados anteriores, tanto la estratificación del sistema flota organizada bajo una rígida cadena de mandos como las condiciones de precariedad que caracterizaron a la travesía atlántica influirían sobre la vida cotidiana de los hombres de mar, en donde intimidad, sexualidad y poder iban a confluir en un ambiente promiscuo y, por momentos, sórdido.

Al igual que las cárceles, colegios y monasterios, las naos indianas eran espacios cerrados e integrados, básicamente, por población masculina. Durante el tiempo de la travesía atlántica, tanto pasajeros como tripulantes debían compartir sus necesidades más íntimas, incluso, aquellas asociadas con su vida sexual. La situación se tornaba acuciante en la medida en que estaba prohibido que las mujeres se embarcaran en la Carrera de Indias. Al respecto, la legislación indiana sostenía que “hallando mugeres [en la nao] dara la providencia conveniente para que se es-

³⁸ *Recopilación de leyes*, op. cit., Libro ix, título v, Ley xxxiii, p. 215.

³⁹ Guevara, Antonio de, op. cit., p. 259.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 259.

⁴¹ Garza Carvajal, Federico *Quemando mariposas. Sodomía e imperio en Andalucía y México, siglos XVI-XVII*, Barcelona, Laertes, 2002, p. 127.

⁴² Torre, Tomás, op. cit. p. 63. La imagen descripta por el fraile también se representaba pictóricamente en muchos grabados de la época. Allí se retraban las pequeñas dimensiones de las embarcaciones, agravadas por la concentración y el amontonamiento de sus tripulantes, lo cual no sólo facilitaba el estrechamiento de los cuerpos sino que invitaba a la promiscuidad. Trejo Rivera, Flor, op. cit., p. 148.

⁴³ Trejo Rivera, Flor op. cit., p. 158.

⁴⁴ Garza Carvajal, Federico op. cit. p. 124.

⁴⁵ *Recopilación de leyes* op. cit., Libro ix, Título xv, Ley cxxxiii, p. 238.

⁴⁶ Alemán, Mateo *Vida y hechos del pícaro Guzmán de Alfarache*, Valencia, Imprenta de López y Compañía, 1843, p. 24-25.



cusen las ofensas de Dios, tanto en la navegación como después de haber llegado a las Indias”.⁴⁷ También se le prohibía taxativamente a los tripulantes y a los soldados viajar con sus respectivas esposas.⁴⁸ No obstante, eso no significaba que las mujeres fueran completamente ajenas al sistema de flotas. De hecho, muchas viajaban como pasajeras acompañando a sus maridos o se embarcaban en la Carrera de Indias para reunirse con sus esposos quienes habían viajado hacia las Indias con anterioridad. En cualquier caso, esas mujeres debían acreditar sus correspondientes permisos y licencias, ya que estaba prohibido que se embarcaran solas hacia el Nuevo Mundo. Pero además de estas viajeras “legales”, existían otras que, al igual que los polizones, viajaban de forma ilícita bajo el amparo de algún miembro de la tripulación. Antonio de Guevara las describía “como las que allí se atreven ir son más amigas de caridad, que de castidad, a las veces acontece, que habiéndola traído algún mezquino a su costa, ella hace placer a muchos de la galera”.⁴⁹ Sin embargo, no todos los habitantes de la nao tenían la posibilidad de acceder a los favores sexuales femeninos, ya que, por lo general, esas mujeres estaban restringidas a sus amos —en muchos casos eran criadas o amantes de los capitanes— o a aquellos individuos que habían facilitado su embarque. No en vano, el marinero anónimo manifestaba a su capitán, en tono de queja, “que incluso no me permitis ir a cubierta donde todos los pasajeros duermen y fornican”. Y concluía: “permitidnos vivir nuestras vidas”.⁵⁰

En ese escenario, otra forma de canalizar la sexualidad fue a través de encuentros sexuales con otros compañeros de travesía los cuales se desarrollaron en el marco de las relaciones sociales y labores ya descritas. En este sentido, varias de las investigaciones abocadas al estudio de la sodomía en la España Moderna han revelado cómo las dependencias de status, laborales y etáreas tendieron a generar vínculos de sujeción y subordinación sodomíticos. En esos casos, las relaciones de poder se tradujeron en vínculos sexuales no consensuados, en donde el individuo socialmente dominante reducía o “sodomizaba” al dependiente. Esta situación se ejemplificó con el paradigma de la pasividad y la actividad sexual, según el cual, quien desarrollaba el rol de agente era identificado como el “perpetrador” del acto sexual y, por lo tanto, como el *sujeto* de la relación. En contraposición, el paciente se asociaba con el “penetrado”, convirtiéndose en el *objeto* de la relación. Obviamente, esta conceptualización reflejó los estereotipos sexuales de género de la época que, por un lado, atribuían a los varones la capacidad y la potencia sexual y procreadora mientras que, por otro lado, identificaban a las mujeres como seres sexuales pasivos.⁵¹

En este sentido, aquellos que actuaban como “pacientes” en el marco de la relación sodomítica eran feminizados y considerados dependientes respecto de quienes desempeñaban el rol de “agentes” en la relación. Además, como señala Cristian Berco, uno de los atributos de la masculinidad moderna dominante no sólo se reducía a demostrar la potencia y la dominancia sexual sobre las mujeres sino que “ser hombre” también implicaba afirmar esa sexualidad sobre jóvenes e, incluso, sobre otros varones.⁵² Por lo tanto, en el período estudiado, sodomizar a los congéneres constituía un elemento básico para el reforzamiento de la identidad masculina y formaba parte de la cotidianidad del “ser hombre”.

Una de las variables más recurrentes en la correspondencia entre las relaciones de poder y las relaciones sodomíticas fue la edad. Esta dependencia de los jóvenes a los adultos respondía al modelo patriarcal de familia, según el cual el patriarca no sólo tenía la capacidad de someter a su esposa sino también a sus hijos, como un amo posee a su esclavo.⁵³ Bajo la lógica patriarcal, estas relaciones primarias se extendían al conjunto de la familia ampliada, que incluía al cuerpo de dependientes, criados y esclavos de la casa, los cuales eran, al igual que los hijos, “menores de edad”. De hecho, el éxito del jefe de familia dependía de su capacidad para desarrollar las funciones de proveedor, protector y autoridad máxima de ese conglomerado social, atributos que sólo podían ostentar aquellos que gozaban de ventajas materiales que les permitieran controlar el trabajo, los servicios sexuales y la propiedad de sus subordinados.⁵⁴

En su estudio sobre la sodomía en Zaragoza, Ricardo García Cárcel observó que la práctica se caracterizó por vincular a adolescentes con individuos adultos. El mismo patrón registraron William Monter y Rafael Carrasco en sus estudios sobre los sodomitas aragoneses y valencianos, respectivamente. Según los autores, este tipo de comportamiento sodomítico estuvo mediatizado por el interés y supuso la sumisión de los más jóvenes hacia quienes estaban en condiciones de asistirlos materialmente. Más aún, Carrasco considera que la persecución de relaciones sodomíticas por parte de los jóvenes o adolescentes tenía como objetivo la búsqueda de beneficios materiales, especialmente, en el marco de las sucesivas crisis económicas y sociales que caracterizó a las sociedades de Antiguo Régimen.

Estos patrones de comportamientos también se observan en el contexto de la Carrera de Indias, en la medida en que, como se mencionara, el sistema de flota respondía

⁴⁷ *Recopilación de leyes* op. cit., Libro ix, Título xv, Ley cxxxiii, p. 238.

⁴⁸ *Ibidem*, Libro ix, Título xxi, Ley xxi, p. 270.

⁴⁹ Guevara, Antonio de op. cit. p. 264-265.

⁵⁰ Garza Carvajal op. cit., p. 126.

⁵¹ Nesvig, Martín “The Complicated Terrain of Latin American Homosexuality”, en *The Hispanic American Historical Review*,

Vol. 81, N.º 3-4 (2001): 689-729, p. 691.

⁵² Berco, Cristian *Sexual Hierarchies, Public Status. Men, Sodomy, and Society in Spain's Golden Age*, Toronto, University of Toronto Press, 2007, p. 52.

⁵³ Stern, Steve *La historia secreta del género: mujeres, hombres y poder en México en las postrimerías del periodo colonial*, Mexico, FCE, 1999, p. 28.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 32.



a una férrea jerarquía, en donde, generalmente, había una correspondencia entre la edad y el lugar que se ocupaba en el escalafón. Esta situación posibilitó no sólo que los adultos gozaran de los privilegios etarios que le otorgaba el sistema patriarcal sino que, en virtud de la carrera de mareante, tuvieran la posibilidad de ocupar las posiciones más destacadas dentro de la organización. Esto dejaba a los adolescentes doblemente desamparados, en tanto jóvenes pero también en tanto subordinados.

Quizás, fueron los contra maestres quienes gozaron de mayor libertad para acometer sexualmente a la tripulación joven, en la medida en que tenían una autoridad más directa y cotidiana sobre los pajes y los grumetes de las naos. De hecho, es probable que esta figura haya sido una de las más despóticas dentro de la organización de las flotas como parece confirmarlo el proceso criminal contra Juan Fernández llevado a cabo por los jueces de la Casa de la Contratación en 1566. Allí, los magistrados acusaban al contra maestro de la *capitana*, llamada San Juan Bautista, por haber cometido el pecado de sodomía con Pedro Hernández, grumete de 20 años de edad, y con otros grumetes y pajes de la nao. Si bien a lo largo del proceso Pedro se reveló como cómplice de su contra maestro, por haber consentido el acceso carnal en una treintena de oportunidades, no es menos cierto que esa relación se inició de manera coercitiva, dado que “Juan Fernandez era contra maestro que castiga a los pajes y grumetes e después de dentro de la nao haze mucho mal”.⁵⁵ Así lo atestiguaban los pajes, grumetes y marineros que habían sido requeridos sexualmente por el lascivo contra maestro. Por ejemplo, Miguel Martín, grumete de la nao, denunciaba cómo en varias oportunidades Juan Fernández había querido tener con él acceso carnal y, ante su negativa, “le dezia que estuviere quedo dandole bofetones como burlando porque se queria yr”.⁵⁶ Situaciones semejantes atravesaron los pajes Juan de Saucedo, Pedro Díaz, Lázaro Hernández y Alonso de Salas y los grumetes Gonzalo Fernández, Juan Moreno y Alonso Suárez, revelando cómo las precedencias de rango favorecieron la subordinación sexual a la autoridad del más poderoso.

La relevancia de la cadena de mando en la procuración de encuentros sexuales también quedó revelada en el caso del alférez Juan Ginés del Castillo quien, en 1606, fue acusado de haber cometido el pecado nefando con varios mancebos del galeón San Bartolomé. Dentro de lo que se conocía como “gente de guerra”, el alférez ocupaba el segundo cargo en importancia dentro de la organización militar, sólo precedido por el Capitán.⁵⁷ En ese escenario, no resultan sorprendentes las primeras testimonios de sus víctimas, según las cuales, el alférez se valía de su rango para solicitar los cuidados personales de los pajes y de los criados a bordo de la nao. Entre esos servicios se

destacaban hacerle la cama, desatacarle la ropa y lo que parecía el principal deleite de la mayoría de los indiciados en el vicio sodomítico: “rascarle y traerle las piernas”. En este sentido, Jerónimo Lemes de Mazuelos, paje de nao, declaraba que Ginés del Castillo lo “llamo a este testigo al comedor de la popa del dicho galeon y le mando que los descalçase y este testigo lo descalço”.⁵⁸ Más tarde, “mando a este testigo que le rascase las piernas” (...) y estandoselas el dicho alférez Xines del Castillo tomo a este testigo su mano con la suya y se la llevo a su natura y bergueza y con fuerza y luego el dicho alférez metio la mano a este testigo entre las piernas y se las puso y truxo por sus verguenzas”.⁵⁹ Si bien para Jerónimo la situación no era nueva, ya que había oído a otros pajes quejarse del desordenado comportamiento del alférez, haber sido una de sus víctimas lo impulsó a abandonar el galeón, según algunos testigos, “por miedo del dicho alférez”.⁶⁰ El mismo temor manifestaba Martín de Licarza, criado del Capitán General de la nao, quien viniendo en la carrera de Indias a cargo de Ginés del Castillo “le mando que le rescase los muslos y le tomó su mano a este testigo y se la metio por la bragueta (...) y empeço a llorar este testigo y con esto lo dexo”.⁶¹ Sin embargo, quienes se encontraban más expuestos a los caprichos sexuales del alférez eran sus criados quienes difícilmente podían desafiar o denunciar la autoridad de su amo. Francisco, un mozo de poca edad, sostenía que “su amo lo traya perseguido porque le rascase las piernas y sus bergueças y natura y porque le dexase traer y tomar su natura el dicho alférez y tambien se quexo Domingo de Larmendi”.⁶² En el caso de estos mancebos, al sometimiento dictado por el orden patriarcal se le sumaban las dependencias de índole social a la que estaban sujetos en tanto criados.

Pero no sólo los individuos que ocupaban lugares de dirección tenían la capacidad de someter sexualmente a sus subordinados. La propia estructura jerárquica del sistema de flota permitía que, incluso, aquellos que formaban parte del escalafón más bajo de la tripulación gozaran del privilegio de reducir la voluntad de quienes estaban por debajo que ellos en la cadena de mando. Así parece demostrarlo el caso del marinero Antonio de Fuentes y el paje Alonso Prieto, ambos tripulantes de la urca llamada Nuestra Señora de Clarines.⁶³ Según las declaraciones del joven de apenas trece años de edad, mientras asistía a Fuentes debajo de la cubierta, amparado por la soledad y la oscuridad, el marinero le ordenó que se desatacase sus calzones y “le tomo la natura en las manos (...) e le tentava las verijas y luego le començo a tentar las nalgas y el culo”.⁶⁴ No contento con eso, Fuentes intentó ir más

⁵⁸ AGI, Contratación 72, f.1.

⁵⁹ AGI, Contratación 72, f.2r.

⁶⁰ AGI, Contratación 72, f.4.

⁶¹ AGI, Contratación 72, fs.4v-5.

⁶² AGI, Contratación 72, fs.4.

⁶³ AGI, Justicia 855, N. 11.

⁶⁴ AGI, Justicia 855, N. 11, f.6.

⁵⁵ AGI, 882, s/f.

⁵⁶ AGI, 882, s/f.

⁵⁷ Caballero Juárez, José Antonio *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVII*, México, UNAM, 1997, p. 21.



allá, procurando tener acceso carnal con el paje quien, temeroso ante lo que pudiera acontecer, alzó sus calzones y huyó hacia cubierta dando gritos de auxilio. Conociendo el peligro que corría si se descubría su crimen, el marinero Fuentes procuró persuadir al paje para que no comentara nada de lo sucedido y “ajuntas las manos le dijo calla por amor de Dios no digas nada que yo te lo pagare e dare quanto quisieres”. Pero si los ruegos y las promesas materiales no eran suficientes, Fuentes contaba con la posibilidad de apelar al sistema de estratificación del cual ambos formaban parte. No sólo podía conminar al joven paje a guardar silencio en virtud de su posición de marinero o de adulto sino que también podía desacreditar su declaración, ya que, después de todo, “hera yo moro o hereje”, según manifestó Alonso Pietro.⁶⁵ De este modo, las desigualdades sociales, laborales pero también étnicas y religiosas constituyeron uno de los canales que propiciaron y favorecieron la sujeción sexual de algunos varones sobre otros.

Como se mencionara, los niños y adolescentes que se embarcaban en la Carrera de Indias constituían el eslabón más débil de la sociedad peninsular moderna. A pesar de su corta edad, muchos cargaban con una larga historia de padecimientos que pretendían mitigar con la esperanza de un futuro más promisorio en el Nuevo Mundo. En este sentido, una plaza en la Carrera de Indias podía constituir una puerta para alcanzar ese anhelado objetivo. Pero aun cuando estos jóvenes se encontraban en una situación de desamparo total y, por lo tanto, estaban más expuestos a los abusos de los adultos, el sometimiento sexual no era absoluto ni mecánico. Por ejemplo, en 1698, los marineros Bartolomé Barres, Felipe de Esmeralda y Juan Bautista Pino, de los galeones de Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas, introdujeron a Juan Molle, de 13 años de edad, a una de las embarcaciones próximas a zarpar hacia las Indias. Implícita o explícitamente, el trato consistía en otorgarle, de manera ilícita, asiento en la nave como polizón y a cambio le exigían la prestación de “ciertos servicios” no especificados. Sorpresivamente, no era la primera vez que Juan Molle cometía el pecado nefando para paliar su situación de pobreza, ya que, según confesó a los cirujanos que examinaron su natura, “en una plaza del Levante un alférez le havia cavalgado por detrás los mas de los dias que alli estubo”.⁶⁶ Asimismo, manifestó “que era verdad lo havia cavalgado tambien algunas noches el cosinero Phelipe Esmeralda en cuyo coy havia dormido con el”.⁶⁷ En cualquier caso, este tipo de comportamiento, lejos de constituir un modo de “ganarse la vida”, representó, más bien, la cristalización de las dependencias sociales y de las necesidades materiales.

Una situación similar vivió el mencionado Pedro Hernández, grumete de la nave *capitana* San Juan Bautista, quien durante los 5 meses que estuvo al servicio de la nao había cometido el “vicio” nefando con Juan Fernández, su

contra maestre. Según el grumete, Juan Fernández había sentido afición por él desde la ciudad de Cádiz cuando lo había invitado a dormir en su cama “pues este testigo no tenya ropa con que se cubrir”.⁶⁸ Estas carencias materiales posibilitaron que el contra maestre pudiera avanzar en la prosecución de sus objetivos “y en esas noches le dezia le llevaria a su tierra y le honrraria y casaria y este testigo le dezia ansy lo haria y que se lo agardecia”.⁶⁹ Promesas similares le había hecho a otros pajes y grumetes de la nao a quienes seducía prometiéndoles llevarlos de regreso a Puerto de Palos en donde les daría “buen partido”.⁷⁰ No obstante, cuando la persuasión no lograba los resultados esperados, contaba con el uso de la violencia que le otorgaba su posición de autoridada como contra maestre.

Esa relación de dependencia material entre adultos y mancebos también puede observarse en el proceso criminal seguido, en 1606, contra el marinero Gaspar Carvalho quien había procurado tener acceso carnal con varios pajes de la nao maestre, propiedad de Ruiz Díaz.⁷¹ A pesar de ser mulato, por su condición de adulto, Gaspar jugó un rol dominante en los encuentros sexuales tanto coercitiva como materialmente. Por ejemplo, Pedro Merino, uno de los pajes, declaró que Gaspar Carvalho “lo beso como solia y le dixo que lo queria hoder y este testigo le ablo que no queria y por fuerça y contra su voluntad le desato los calçones y este testigo los tenia con la mano y con ella se durmyo y acabo de un rato recordo y hallo los calçones caidos (...) Y tenia su natura junto al vaso trasero de este testigo que lo queria meter dentro”.⁷² Si bien al asumir el rol de “agente” Gaspar se descubría como el principal responsable del delito, por otra parte, en tanto “perpetrador” sexual, reafirmaba su masculinidad. Por el contrario, tanto Pedro como el resto de los jóvenes peninsulares implicados en la causa, en su calidad de “sodomizados”, aparecían como metáforas vívidas de la feminización. Asimismo, en la prosecución de sus objetivos, el mulato no dudó en apelar a la persuasión de los jóvenes a partir de la promesa de beneficios materiales. Francisco Quijada, otro de los pajes, declaró que Gaspar Carvalho “le avia dicho que lo quería cabalgar y que le dijo que le daria muchos dineros”.⁷³ En este sentido, al emular la posición de los individuos que gozaban de la capacidad material para subordinar a quienes carecían de ella, Gaspar alteraba las posiciones sociales y étnicas, si no en un plano real, al menos, en el simbólico. No obstante, esas pretensiones le costarían que “sea sacado con sogas de esparto a la garganta atadas las manos y pies a la verguença desnudo de la cintura arriba y con bos de pregonero que manifieste su delito en forma de justicia sea asi traydo en una chalupa por entre las naos (...) Y le sean dado treszientos aço-

⁶⁵ AGI, Justicia 855, N. 11, f.6.

⁶⁶ AGI, Escribanía 1105B, 16v.

⁶⁷ AGI, Escribanía 1105B, 16v.

⁶⁸ AGI, Justicia 882, N.2, f.32.

⁶⁹ AGI, Justicia 882, N.2, f.33.

⁷⁰ AGI, Justicia 882, N.2, f.31.

⁷¹ AGI, Contratación 5730.

⁷² AGI, Contratación 5730, f.2v.

⁷³ AGI, Contratación 5730, f.3v.



tes y mas le condeno que sirva por tiempo y espacio de diez años en las galeras del reynuestro señor al remo de or fuerça sin sueldo alguno y no lo quebrante pena de muerte y mas le condeno en destierro perpetuo por todos los días de su vida de esta carrera de Nueva España el qual no lo quebrante so pena de cumplirlo en galeras y así mismo lo condeno en cinquenta pesos de oro comun”.⁷⁴ Aunque Gaspar se salvó del fuego abrazador, su destino en galeras no fue mucho más prometedor.

A partir estos casos puede sugerirse que las relaciones sodomíticas entre individuos socialmente desiguales se fundaron en vínculos de dominación que posibilitaron, a quienes ocupaban posiciones de poder, exigir los servicios sexuales de los subordinados. Sin embargo, en muchos casos, la simple imposición de la autoridad o de la voluntad de quienes dominaban en la relación no fue suficiente para hacer efectiva la “sodomización” de los dependientes. En ese contexto, se apeló a mecanismos de generación de consenso como, por ejemplo, una serie de beneficios materiales o simbólicos que redundaban a favor de los dependientes. En cualquier caso, tanto la coerción como el consenso constituyeron estrategias que sólo pudieron implementar aquellos individuos que gozaban de un status reconocido o de la capacidad económica necesaria como para hacerlo. En este sentido, como señala Cristian Berco, los visos de una supuesta “prostitución informal” de los encuentros sodomíticos sólo pueden entenderse en el marco de relaciones de dependencia socio-económica y violencia sexual.⁷⁵

La otra cara de la sodomía

No obstante, no todas las relaciones sodomíticas constituyeron un reflejo inmediato de las relaciones de poder de la sociedad moderna. Si bien los casos analizados permiten observar como las relaciones de sujeción sexual constituían una prolongación de las relaciones de dominación social o laboral, es cierto que también revelan aspectos menos lineales o directos que complejizan el panorama en torno a las relaciones sodomíticas en el marco de la Carrera de Indias. Esa situación resulta más crítica si se tiene en cuenta que las condiciones materiales que caracterizaron la travesía atlántica –precariedad edilicia, escasez alimentaria, amenaza extranjera, inclemencias climáticas, etc.– contribuyeron a trastocar las relaciones sociales hegemónicas, lo que impactaría sobre los vínculos personales e íntimos que establecieran los hombres de mar.

En este sentido, uno de los límites a la correspondencia entre subordinación social y sexual está vinculado con las necesidades materiales que, especialmente los jóvenes, padecieron durante las travesías marítimas. El caso protagonizado por Gaspar Carvallo muestra aspectos interesantes en este sentido, en la medida en que se trató del único proceso en donde adolescentes y jóvenes de origen peninsular fueron requeridos sexualmente por

alguien perteneciente a un grupo étnico inferior. Si bien, por su condición de mulato, Gaspar formaba parte de los segmentos más bajos de la sociedad peninsular, muy preocupada por la limpieza y la pureza raciales, a lo largo del proceso se puede apreciar su capacidad para reducir a sus víctimas, ya sea por medio de la violencia, ya sea por medio de prebendas materiales, redimensionando las relaciones y las posiciones de poder imperantes. De este modo, las jerarquías y las dependencias raciales y sociales se combinaron de tal manera que dieron lugar a formas específicas de dominación sexual. Cristian Berco observó una situación similar en un proceso inquisitorial llevado a cabo en Barcelona, en 1653, contra tres esclavos musulmanes que habían persuadido a un joven italiano de oficiar de “paciente” en el acto sexual. Según Berco, el hecho de que un joven cristiano pudiera ser violado por alguien perteneciente a un status racial o social inferior, representaba una acción subversiva que amenazaba la estabilidad y el orden social, ya que implicaba la inversión de las relaciones de poder establecidas.⁷⁶ En este escenario, la necesidad de salvaguardar las jerarquías sociales y el temor a las minorías étnicas o religiosas impulsaron a los magistrados a aplicar los correctivos precisos capaces de reestablecer el orden perdido. Además, la maleabilidad de las posiciones sociales y étnicas fue favorecida por el contexto de la Carrera de Indias, ya que aun cuando se organizaba jerárquicamente, se desarrolló en un escenario precario que hizo tambalear, en la estrechez de su ámbito, las estratificaciones sociales establecidas.

Por otra parte, otro de los aspectos que marcan un claro límite a la correspondencia entre jerarquías sociales y dominación sexual es el hecho de que muchos de los vínculos establecidos entre varones constituyeron relaciones decididamente consensuadas. Especialmente, esto fue posible en aquellos casos en que los involucrados pertenecían al mismo estrato o grupo social, motivo por el cual los vínculos fueron más fáciles de concretar y, en caso de afirmarse una relación, poder sobrellevarla con mayor libertad. En el contexto de la Carrera de Indias, uno de los procesos que permiten visualizar la emergencia de vínculos sodomíticos consensuados es el protagonizado, en 1560, por los adolescentes Gaspar Portugués y Cristóbal Gris, grumete y paje, respectivamente, de la *capitana* Nuestra Señora de Clarines. En este caso, no sólo se trataba de dos individuos pertenecientes al mismo estrato social que, seguramente, compartían trayectorias similares sino, además, de dos jóvenes de muy corta edad que despertaban a su sexualidad. En ese sentido, el caso puede situarse en la experimentación o iniciación sexual, aun cuando los implicados se propinaron acusaciones y contraacusaciones entre si. Esto quedó develado a través del careo en el que, finalmente, uno y otro admitían haber consentido el acceso carnal; en algunos ocasiones, como pacientes y, en otras oportunidades, como agentes. No obstante, el carácter voluntario del vínculo tendría serias consecuencias para ambos: mientras Cristóbal tuvo la posibilidad de “gozar” del destierro, Gaspar debió perecer

⁷⁴ AGI, Contratación 5730, s/f.

⁷⁵ Berco, Christian op. cit., p. 67.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 119



en el fuego abrasador.

Otro caso significativo en este sentido es el que involucró al grumete Jerónimo Ponce y al esclavo Domingo López en la cárcel de la Casa de la Contratación. A pesar de que sus procedencias étnicas eran diferentes, mulato uno y morisco el otro, ambos pertenecían a los estamentos más bajos de la sociedad. Mientras Jerónimo purgaba su condena por cometer el pecado nefando en la Carrera de Indias, llegó a la cárcel Domingo, un morisco, a quien su amo acusaba de ladrón y de cometer el “pecado nefando”. Rápidamente, la noticia de que había llegado un “sodomita” se expandió por los calabozos, hasta llegar a los oídos de Jerónimo, quien no tardó en ir a buscarlo “diziendole que avia quinze dias que no se lo avia hecho a nadie y que estava arrecho”.⁷⁷ A diferencia de los otros presos que denunciaron a Jerónimo por andar “tentando y palpando las partes de su cuerpo”, Domingo no tuvo ningún recelo en acercarse a él y, en su calidad de recién llegado a la prisión, buscó aposento junto a la improvisada cama del mulato. Amparados en la oscuridad y creyéndose ajenos a la vista de sus compañeros de celda, dieron rienda suelta a sus deseos más prohibidos, los cuales, finalmente, purgaron en la hoguera. Lo que ambos procesos permiten observar es la existencia de relaciones sodomíticas consensuadas, especialmente, en aquellos contextos en que los individuos involucrados compartían el mismo estrato social, étnico, laboral o etario.

No obstante, sería interesante indagar en qué medida esa misma experiencia se replicó en aquellos casos en que los sodomitas ostentaban rangos diferentes. Si bien la Carrera de Indias no ofrece evidencias documentales que permitan avanzar en una línea de interpretación semejante, existen otros indicios procedentes de la sociedad colonial peruana que revelan la capacidad de la sodomía para generar vínculos voluntarios, incluso, en el marco de relaciones de dependencia social institucionalizadas. Por ejemplo, algunos procesos seguidos por “pecado nefando” permiten observar cómo, aun cuando las relaciones sodomíticas se desarrollaran al interior de relaciones sociales desiguales –por ejemplo, entre amos y esclavos, señores y criados, sacerdotes y fieles, maestros y aprendices–, existieron resquicios sociales que permitieron a los individuos involucrados alcanzar cierto equilibrio social gracias al vínculo sexual-afectivo.⁷⁸ En este sentido, contradijeron la idea de que las relaciones sodomíticas, al establecerse entre individuos desiguales, constituyeron vínculos necesariamente coercitivos. Incluso, para algunos “dependientes”, la relación sodomítica no sólo no constituyó una forma de ultraje sino que participaron de ella de manera voluntaria. Esto no significaba que las reglas que regulaban las relaciones sociales entre los involucrados desaparecieran, por el contrario, en esos casos, las relaciones afectivas y sexuales se enmarcaron en ellas,

generando contradicciones y tensiones permanentes.

En cualquier caso, los casos analizados a lo largo de este trabajo permiten visualizar la complejidad y la diversidad de formas que pudo asumir la práctica sodomítica, ya que si bien en muchos casos constituyó el resultado lógico de la relación de dependencia social, en otros fue la expresión de una relación procurada y consentida e, incluso, pudo poner en jaque el propio sistema de estratificación social y racial. Toda esta serie de situaciones paradójicas sólo pueden entenderse a partir de la potencialidad de la sexualidad para generar tantas situaciones como individuos existan, en la medida en que la experiencia del deseo y de la afectividad trascendió las fronteras de las determinaciones sociales. En este sentido, aun cuando la sexualidad no pueda entenderse por fuera de sus condicionantes históricos y sociales, la labilidad de las relaciones sociales en el marco de los encuentros sodomíticos sólo cobra sentido en relación a la preponderancia y a la autonomía relativa que el deseo y el placer gozaron en la intimidad de los cuerpos que se encontraban.

Recibido: 09/05/2010

Aceptado: 28/08/2010

⁷⁷ AGI, Escribanía 1075C, f.2v.

⁷⁸ Molina, Fernanda, “Los sodomitas virreinales: entre sujetos jurídicos y especie”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 67, N° 1, (2010), pp. 23-52.