

La Historia a retazos. Algunas reflexiones sobre el libro *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías.*¹

Autora: Dra. Carmen Mena García

Correo electrónico: cmena@us.es

C.V.: Catedrática de Historia de América, Universidad de Sevilla y Doctora Honoris Causa por la Universidad de Panamá. Ha sido Vicerrectora de Relaciones Internacionales y Cooperación de la Universidad Internacional de Andalucía. Profesora e historiadora americanista con una extensa trayectoria en producción científica.

Resumen: el presente artículo trata sobre el análisis de la Flota de la Especiería y de sus tripulaciones, con fuentes documentales que nutren la investigación histórica. Describe una visión global y microscópica de cómo se planificó y organizó este famoso viaje.

Palabras Clave: equipamiento náutico, objetos litúrgicos, dotación militar, piezas de artillería, armas de mano, mercaderías de rescate, protagonistas del viaje, vida cotidiana, rancho marino, enfermedades, remedios.



Cuando la Coordinación de la *Revista Digital Universitaria del Colegio Militar de la Nación* [ReDiU CMN] me solicitó que redactara unas páginas en las que sintetizara el contenido de mi último libro, dedicado a la flota de Magallanes (1519-1522), se me antojó una

¹ *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías.* Madrid, Silex Ediciones, 2022, 472 pp., mapas, gráficos e ilustraciones en color.

tarea colosal. Sucede, pues, que los autores estamos acostumbrados a someternos al juicio de otros colegas en las diferentes reseñas que aparecen publicadas en las revistas científicas, con mayor o menor fortuna. La tarea del evaluador no es cuestión baladí. La lectura microscópica y agotadora de los centenares de páginas que suelen componer cualquier obra exige un esfuerzo extraordinario y un tiempo del que no siempre se dispone. Luego interviene el análisis, que exige sabiduría para descifrar las claves de la obra y la metodología empleada. ¿Qué novedades aporta el autor al multidisciplinar universo de la historiografía americanista? ¿Interpreta adecuadamente las fuentes? ¿Las somete a un examen riguroso? Y luego acaece la *forma*, el ropaje literario que oscurece por su opacidad o da lustre y cercanía a cualquier trabajo histórico. Historia y Literatura, complementarias y dependientes. Ahí donde se alían felizmente -como recuerda Carmen Iglesias- la Razón y la Imaginación.² En la complejidad de este esfuerzo, huelga decir que el autor y al mismo tiempo ejecutor, es el único responsable del trabajo realizado y, en aras de esta subjetividad, el menos indicado para valorarlo. Dejemos, por tanto, esta tarea a los colegas.

Puesto que no compete al autor, por razones fáciles de entender, enjuiciar su propio trabajo, tampoco estimo que sea el más adecuado para compendiarlo. Porque, ¿cómo extraer un libro tan denso, de cerca de quinientas páginas, fruto de un trabajo exhaustivo y casi diría que titánico, en tan sólo unas ráfagas de nombres y sucesos? Y aquí entra la amable invitación de la directiva de ReDIU CMN, que no fui capaz de rehusar a sabiendas de su dificultad. La tarea, insisto, representa para mí un auténtico reto. Espero cumplir con las expectativas.

Con la sana intención de no alargarme demasiado en mis reflexiones, me centraré en estas páginas en lo que ahora importa: en el contenido de este nuevo libro que acaba de salir hace tan sólo unos meses, auspiciado por una editorial española de grandes éxitos para los amantes de la Historia, como es Silex Ediciones. Pero antes quisiera compartir con los lectores algunos de los problemas relacionados con las *fuentes*, o lo que es igual, con los materiales que permiten construir el edificio y darle forma de acuerdo con el proyecto concebido, previamente, por el arquitecto/historiador. La pala y el pico, como diría Marcel Bataillon, en las canteras de los hechos del pasado.

El análisis de la flota de la Especiería y de sus tripulaciones, tema axial de este libro, se nutre de los documentos de la época, de esos frágiles y escurridizos datos que nos ofrecen archivos y bibliotecas: un océano de testimonios oficiales y datos contables, redactados con la enrevesada letra cortesana de la época y sus correspondientes números romanos, que he transcrito y contrastado minuciosamente, durante horas y horas de archivo con disciplina casi espartana, así como los relatos de los cronistas contemporáneos y toda la literatura generada en aquellos remotos tiempos. No me olvidé de consultar los trabajos de los colegas que me precedieron y siempre que proporcionaban algún dato útil o esclarecedor lo incorporé a mi investigación, citándolos como es debido. Como señaló en su día Bernardo de Chartres (siglo XII), "somos como enanos a hombros de gigantes" y solo podremos ver más allá por la gran altura de nuestros maestros. Al fin y al cabo, la Historia nunca es definitiva y la enriquecemos entre todos.

Señala Todorov que resulta imposible restablecer íntegramente el pasado. Ciertamente las fuentes documentales, que nutren la investigación histórica, son a primera vista herramientas de una enorme complejidad. A veces faltan las pruebas o los testigos se contradicen y el investigador no sabe cómo actuar porque la verificación resulta imposible. ¿Acaso es un error de transcripción? ¿Alguien falta a la verdad? La tarea se agiganta si se trata de fuentes contables, tan áridas como aparentemente inexpresivas. En este caso, los gélidos números afloran de forma seriada, a veces meticulosos y otros imprecisos, dejando al investigador con la desesperanza de lo inacabado, de lo no dicho.

Por fortuna, para el estudio de algunas de las más importantes armadas de cuantas fueron enviadas a las Indias en el umbral del siglo XVI se conservan huellas inestimables en los conocidos como "*Libros de Armadas*" que custodia el Archivo General de Indias, el gigantesco repositorio sevillano, venero inestimable para reconstruir el pasado colonial de

² Iglesias, Carmen: "Historia y novela. La región más transparente de Carlos Fuentes", En Carlos Fuentes, ed. *La región más transparente* (Real Academia Española-Asociación de Academias de la Lengua Española edición). México: Alfaguara. pp. 543-562.

América.³ En ellos los oficiales de la Casa de la Contratación sevillana, que era el organismo estatal encargado de la organización y apresto de flotas y armadas, anotaban escrupulosamente y de forma ordenada, uno tras otro, todos los gastos realizados con motivo de cada una de tales expediciones navales. Yo misma utilicé estos “Libros” en el pasado cuando investigaba la gran armada colonizadora destinada al Darién (1513-1514), que fue encomendada al noble segoviano Pedrarias Dávila. Por cierto, de aquí nació el libro titulado *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro*. (Sevilla, 1998; 2ª edición 1999).

Hubiera resultado relativamente sencillo seguir el camino andado en este trabajo anterior, puesto que la estructura y el manejo de aquellas fuentes me resultaban muy familiares. Pero el problema –y aquí nos topamos de bruces con los escollos de la investigación histórica- es que, en el caso de la armada de la Especiería capitaneada por Fernando de Magallanes, no existen tales libros. Desconozco las razones. En su lugar, solo se dispone de una especie de apuntes contables, desordenados en ocasiones y dispersos; otras, por pertenecer a diferentes actores.

Igual de dispersos se encuentran los roles de las tripulaciones alistadas en cada uno de los barcos que integraron la expedición. Las dificultades para averiguar el número exacto de tripulantes son muy grandes porque se sospecha que a última hora muchos hombres se embarcaron fuera de registro (o sea burlando los controles), sobre todo polizones portugueses. De hecho, hoy por hoy los historiadores no se ponen de acuerdo respecto a la cifra definitiva. El problema es que se conservan no una, sino varias listas de enganche con diferencias entre ellas, así como otras tantas, realizadas al regreso, dando cuenta de las bajas producidas durante la expedición, ya fuera por desertión o fallecimiento de los navegantes que, en lugar de despejar las incógnitas sobre identidades y lugares de origen, añaden otras nuevas. En fin, la tarea resulta tan detectivesca y frustrante como la de un misterioso crimen sin resolver.

Luego está el problema de cómo identificar a los sujetos de esta historia. Son bien conocidas las licencias e inexactitudes de los escribanos de aquella época pues solían dejarse llevar por la fonética y, cuando plasmaban sobre el papel el extraño dialecto con el que se identificaba en el enganche un marinero vasco, un andaluz, un asturiano y mucho más un extranjero, cualquier parecido con la realidad era mera coincidencia. Se me ocurre, por citar solo un caso, el de un marino de Bollullos Par del Condado (Huelva) alistado con Magallanes en la *Trinidad*, que era la nao capitana. A este se le menciona, según el rol que se utilice, como Bocaçio Alfonso, Ocasio Alonso, Acasio Alonso u Ocasio Alfonso: ¿cómo se llamaba realmente? O el sobresaliente de la *Victoria*, Alonso de Mora, conocido también como Alonso de Évora. O Mateo de Gorfo, el marinero de la Concepción, también referenciado como Mateo Griego. Hay además algunos marineros descabezados de sus apellidos que pueden prestarse a confusión, como Juan, Francisco, Guillermo, Domingo, etc. Y para mayor desesperación, hay también homónimos de nombre y apellido... Ante este embrollo, ¿cómo seguir los pasos de un mismo personaje con total certeza? Desde luego hay que reconocer que a veces resultaba imposible una constatación rotunda.

Y ahora, una reflexión en voz alta que considero necesaria: ¿qué objetivo persigue esta obra? ¿Cuál era mi propósito cuando comencé su andadura cinco años atrás? A nadie se le oculta que los centenarios y conmemoraciones provocan una superproducción de obras relacionadas con un tema histórico o un personaje famoso a los que se recuerda en una suerte de historiografía coyuntural. Una forma de hacer historia, tan respetable como otra cualquiera, que surge al socaire de ayudas regionales o estatales y se materializa en exposiciones, congresos, encuentros científicos de muy diversa índole, así como en un sinfín de publicaciones (actas de congresos, revistas de divulgación científica o para el gran público, obras colectivas, catálogos de exposiciones temporales y monografías, entre otras). No ha sido ese mi caso, pero debo reconocer que la celebración del Quinto Centenario de la Primera Vuelta al Mundo algo tuvo que ver en la elección del tema de mi nuevo libro “*Las cinco naos del emperador...*” Reconozco que, en una suerte de espejos encontrados, fue ella y las numerosas publicaciones aparecidas bajo su patronazgo las que me provocaron, espolearon mi curiosidad, y me alentaron a indagar sobre todas las circunstancias que llevaron a buen puerto una gesta

³ De su importancia para la reconstrucción del pasado de todo un continente da buena muestra el hecho de que en 1987 fuera declarado patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

inaudita. ¿Pero acaso no se había escrito hasta la saciedad sobre la gesta exploradora y sus grandes protagonistas durante los tres años de la celebración? En mi dilatada trayectoria como historiadora no recuerdo ninguna efeméride que haya concitado un mayor interés que ésta. Y en lo que respecta a las publicaciones, me declaro incapaz de recitar todas y cada una de ellas sin temor a dejarme alguna atrás. Es una tarea imposible. Entonces, ¿qué era lo que quedaba por decir? Pues fundamentalmente, ante tantas historias a retazos, faltaba una visión global no tanto del por qué sino del cómo se planificó y organizó este famoso viaje que culminaría circunnavegando la tierra, aunque ese no fuera su propósito. Una anatomía de la expedición, tras la revisión microscópica de cada una de sus células. También faltaba investigar más de lo que se había hecho hasta entonces y averiguar la verdad de esta famosa flota, desenmascarando algunos bulos. Me incentivaba la historiografía propia, la que dejaba a mis espaldas, pues durante años centré buena parte de mis esfuerzos en la investigación de armadas y flotas, cosmógrafos y pilotos, oficios y precios, abastos y contenedores de los barcos de la Carrera de Indias, temas navales que siguen resultándome especialmente atractivos.

Y ahora, pasemos a ocuparnos del contenido de este libro. El título de la obra, estructurada en cuatro capítulos, desvela ya su propósito: *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías*. Veamos cómo se organiza.

El capítulo primero, “Un capitán portugués, un navegante vasco y un cronista italiano”, pretende sumergir al lector en los motivos del viaje a la Especiería, analizando el contexto histórico y la coyuntura internacional del momento cuando España y Portugal, vecinos y pioneros en la navegación atlántica, rivalizaban desde fines del siglo XV por el dominio de los océanos. El Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494) había delimitado las zonas de influencia de ambos países, fijando un meridiano de partición (para España: trescientas setenta leguas al oeste de Cabo Verde) que, si bien abría las puertas del inmenso Brasil a los propósitos expansivos de Portugal, los limitaba a navegar hacia el este, por la costa africana. Obsérvese que en Tordesillas se habían marcados los lindes entre España y Portugal en el hemisferio occidental de acuerdo con el citado meridiano. Pero el problema surgió muy pronto. Ya lo advertía un contemporáneo: “Y de la parte de oriente no fijaron límite en las tierras porque todavía no se había tenido noticia de ellas, como se tuvo después”. Se refería, claro está, al famoso antimeridiano.

Se explica también en este capítulo cómo el viaje a las Molucas, ese viaje rodeado de misterio que se preparaba en Sevilla, causó un verdadero conflicto diplomático con Portugal. Y esta es una de las razones que convierte a esta empresa en algo muy especial. Alguien se atrevió incluso a comparar la disputa entre Portugal y España, las dos grandes potencias navales de aquella época, con la de la lucha por la llegada a la luna de la URSS-EEUU en cuanto a lo que supuso de desafío, avances científicos y decisiones que marcaron una época. No seré yo quien lo rebata.

Cuando en 1518 el capitán Fernando de Magallanes, que había abandonado Portugal tras haber perdido el favor real, presentó su proyecto ante la corte castellana, los portugueses hacía ya mucho tiempo que habían tomado la delantera en el exótico Oriente, bordeando la costa africana. El mismo Magallanes ya había navegado por aquellas aguas. Por ahora la India –la verdadera- parece ser un asunto exclusivo de Portugal. Desde que Vasco de Gama, completando el contorno del litoral africano, la alcanzó en 1498, una serie de hitos navales bien conocidos jalonan el avance exitoso de los portugueses, quienes desde Goa –base central del Estado da India desde 1510- consiguen adueñarse de los principales enclaves comerciales del Sudeste asiático, instalando convenientemente sus factorías: mercado, almacén y fortín militar, todo a un mismo tiempo. Allí a través de intermediarios árabes se abastecen de la pimienta, la nuez moscada, la canela, el sándalo y el clavo, monopolizando el comercio de las especias. De todas ellas la que alcanzaba un precio más elevado era, sin dudar, el clavo de olor. El problema es que estas plantas se localizaban en lugares muy remotos, en los climas cálidos y húmedos de los países monzónicos y especialmente en las “islas de las Especias” (Tidore, Ternate, Makian, Moti y Bacan) en la actual Indonesia, a las que los portugueses y españoles denominaron islas Molucas o simplemente el Maluco. Se ha dicho que las Molucas más que conquista fue un negocio, lo cual resulta una verdad irrefutable. Era un gran negocio porque las especias alcanzaban precios desorbitados y ofrecían a los intermediarios grandísimos beneficios de hasta el trescientos por ciento. Un negocio que estaba en manos portuguesas.

Y ahora un capitán portugués, que reniega de su rey y un cosmógrafo con problemas mentales (Ruy Falero) se han trasladado a Castilla respaldados por el poderoso mercader burgalés, Cristóbal de Haro, para ofrecer el descabellado proyecto de llegar a esas mismas islas de las Molucas, navegando siempre hacia occidente, por las aguas reservadas a los castellanos (el sueño colombino). Pero antes hay que encontrar un estrecho. Magallanes exhibe sus pruebas: un misterioso mapa y un globo terráqueo que parecen seducir al joven e inexperto Carlos I y a sus consejeros. Pretende demostrar también que las Molucas se encuentran en la zona de influencia castellana y no en la portuguesa. Y, por tanto, que a Portugal no le correspondía estar allí. Una cuestión geopolítica de largo alcance que arrastrará serios quebraderos de cabeza a los dos países vecinos.

Se ha escrito que la armada de la Especiería fue aprestada en un tiempo récord, pero no es cierto. Desde la firma de las capitulaciones se tardó casi año y medio en organizarla. Mucho tiempo comparado con otras importantes flotas con una dotación naval mucho más numerosa. ¿El problema?: el dinero. Ese que siempre escaseaba en las arcas reales. Al final hubo que echar mano del oro que llegaba de las Indias, pero aun así no había suficiente para cubrir tantos gastos y tuvo que recurrirse a la iniciativa privada personificada en el poderoso mercader burgalés Cristóbal de Haro, quien se ofreció a correr con una parte de los gastos.

Fue, por tanto, la expedición de Magallanes, una empresa mixta: estatal y privada a un mismo tiempo; fue igualmente una empresa no sólo exploradora sino también con un indudable afán mercantil, siguiendo las prácticas de las factorías portuguesas (presidida por el lucro y el reparto de beneficios), pues hay que tener en cuenta que junto al establecimiento de factorías comerciales, se perseguía el rescate pacífico con los pueblos asiáticos, si bien durante el viaje no se descartaban actividades guerreras y otras prácticas corsarias que incluían la captura de esclavos moros como parte de la presa bélica.

El segundo capítulo titulado “Yo vos mandare armar cinco navíos” resulta un pilar fundamental de la obra. En él se disecciona de forma minuciosa la organización y apresto de la armada de la Especiería. Una famosa expedición naval relativamente modesta, pues sólo la integraban cinco embarcaciones: La *Trinidad* (la capitana), la *San Antonio*, la *Victoria*, la *Concepción* y la *Santiago*, pero con un objetivo tan incierto, como lejano y peligroso. También resultó muy costosa. De hecho, aprestarla con todo lo necesario costó la friolera de más de ocho millones de maravedís.

En este apartado me interesaba resaltar, asimismo, el importantísimo papel desempeñado por una institución que fue esencial en estos años. Me refiero a la Casa de la Contratación, organismo creado por la Corona en Sevilla, en 1503, siguiendo el modelo de la *Casa da Índia* instalada años atrás por los portugueses en Lisboa. La Casa de la Contratación había nacido como una agencia de la Corona para estimular, encauzar y controlar el tráfico comercial con el Nuevo Mundo. Entre sus muchas misiones, tenía una muy importante: la de organizar las flotas que se enviaban a las Indias y aprestarlas de todo lo necesario para el viaje: alimentos, medicinas, armas, municiones y un largo etcétera, así como dotarlas de las tripulaciones necesarias: pilotos, maestros, marineros, cirujanos, calafates, artilleros, barberos-sangradores, cirujanos, etc. Pues bien, fue la Casa de la Contratación sevillana y su escuálida plantilla de funcionarios y colaboradores quien se encargó de organizar la flota de Magallanes. Pero había un personaje que tuvo mucho que ver en todos los preparativos y sería injusto no recordarlo aquí. Me refiero a Juan Rodríguez de Fonseca, el obispo de Burgos, el gran hacedor de los asuntos indianos, una especie de ministro en la sombra desde los tiempos colombinos, que será el que dé todas las instrucciones precisas para ésta, como para tantas otras flotas que se enviaban a las Indias. Incluso sus enemigos reconocían que el poderoso obispo - político y diplomático a un mismo tiempo, humanista y mecenas- sabía más de organizar armadas, “que era oficio de vizcaínos, que de báculo y misal”. Y estaban en lo cierto.

Durante los meses que duraron los preparativos, la intervención, casi anecdótica del cosmógrafo Ruy Falero, quien ostenta la capitanía conjunta de la expedición, contrasta con la constante preocupación de Magallanes. La transcendencia del proyecto, pues parecía que le iba la vida en ello, le impidió descansar un solo momento desde que el monarca dio luz verde al proyecto. Desconfiado y riguroso, “siempre quería intervenir en todo pues nada le parecía bien si no pasaba por sus manos”. De hecho, desde que comenzaron los primeros roces, los de la Contratación comprendieron que no podrían avanzar en los preparativos si no contaban con Magallanes hasta para los asuntos más nimios. La realidad se impuso y el monarca,

complaciente, admitió que se efectuasen todas las compras “a contentamiento de Magallanes y Falero”. Y así se hizo.

Ante todo, había que conseguir los barcos, robustos y capaces para desafiar las bravatas del océano y de un tamaño apropiado para almacenar todo lo necesario, lo cual no resultó tarea fácil. La compra de los navíos, su precio y tonelaje, así como todos los pertrechos de los que fueron dotados se explican en este capítulo con total minuciosidad. Ningún dato escapa al análisis. Incluso se detalla la labor realizada por los carpinteros de ribera y calafates para poner las naves a punto, sin olvidar la delicada tarea de recubrir con plomo las costuras hasta hacerlas estancas. El apartado referido al conjunto de instrumentos y utensilios adquiridos para cada una de las cinco embarcaciones reviste especial interés. El equipamiento de un barco era una tarea más compleja de lo que en principio pudiera parecer y mucho más cuando las previsiones contemplaban plazos tan largos. Un fraile de la época ya observaba con sorna que “el navío es una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir, aunque no lleve grillos ni cadenas, y tan cruel que no hace diferencia entre los presos”. En un recinto tan reducido y lleno de incomodidades se hacinaban durante meses tripulantes y pasajeros rivalizando por un limitado espacio y alimentos suficientes para sobrevivir. Indudablemente cualquier falta de previsión podía echar al traste cualquier flotilla. En definitiva, el éxito o el fracaso de toda expedición dependía no tanto de la capacidad o el ingenio del capitán y del piloto como de que no faltara durante el viaje los pertrechos y bastimentos necesarios para el tiempo estimado e incluso piezas de repuestos para reemplazar a aquellas que pudieran sufrir algún daño durante la travesía.

En lo que respecta al equipamiento náutico, admira contemplar la relación de todo el material adquirido, ya sea del instrumental imprescindible para la navegación de altura, como cartas de marear, cuadrantes, astrolabios, relojes de arena, compases, etc., como otros enseres más domésticos pero igualmente indispensables: útiles de cocina y despensa, escobas para la limpieza, manteles para la mesa de los oficiales, barreños y utensilios de cocina, calderos de cobre para calafatear y cocer la brea, leña, fuelles, candelas para iluminar las estancias o faroles para la navegación, sin olvidar las redes para la pesca con sus boyas de corcho correspondientes o bateles para cada nao y un largo etcétera.

Como suele suceder en todas las jerarquías, los mandos recibían un trato muy especial y así mientras los marineros aliviaban sus necesidades a la vista de todos en los famosos “jardines” (plataformas de madera enrejada que daban directamente al mar sobre la proa), aquellos disponían de orinales con sus bajeras, poniendo a buen recaudo su privacidad. Anecdótica, pero igualmente necesaria fue la adquisición de una serie de ratoneras para la caza de los famosos roedores, pasajeros indispensables en los barcos de la época. Cuando fueron compradas en Sevilla nadie podía imaginar que las ratas iban a salvar de la hambruna a más de un hombre, llegándose a pagar en los momentos más difíciles de la travesía hasta medio ducado por cada ejemplar.

Y si la atención del cuerpo era importante para el navegante, no menos lo era la del espíritu. Por eso, se adquirieron también numerosos ornamentos y objetos litúrgicos para el cuidado religioso de los hombres que fueron encomendados a los dos capellanes de la expedición. Los proporcionó en Sevilla el sacristán de la iglesia Catedral, Lorenzo Sánchez, por 16.513 maravedís. Tan respetable suma se justifica por el extraordinario valor de algunos de estos objetos. Entre ellos destaca, sin duda, los cálices de plata realizados por Cristóbal de Oñate, uno de los más famosos plateros afincados en Sevilla, aunque de origen vasco, quien desempeñaba en 1519 nada menos que el cargo de platero de su Catedral.

Los barcos se engalanaban con banderas, estandartes y gallardetes, casi siempre decoradas con motivos religiosos y heráldicos, y más aún en empresas oficiales, como esta. ¿Cómo era el exorno de los barcos de la Especiería? Los apuntes de la tesorería me permitieron desvelar los trabajos realizados por pintores y artesanos y su coste final. Algunos eran renombrados artistas de la época, como Francisco de Villegas que había trabajado en la decoración de los Reales Alcázares de Sevilla, o Cristóbal de Morales, uno de los más afamados pintores de la Sevilla del Renacimiento. El resultado final de un trabajo tan exquisito debió deslumbrar a los sevillanos que despidieron a las naos en el puerto sevillano de las Muelas y más tarde en Sanlúcar de Barrameda.

Para una visualización más cómoda de este larguísimo listado elaboramos el cuadro titulado “*Útiles, aparejos y cosas de servicio comprados para el servicio de las naos*” en el que se detallan todas y cada una de estas partidas especificando el lugar de origen, el precio e incluso el proveedor, siempre que haya constancia.

Una mención aparte merece la dotación militar de los barcos y de los hombres que resultaba tan esencial como indispensable y más aún en el contexto histórico de esta época. La armada de Magallanes no tenía una misión bélica, sino exploradora y comercial. No obstante, la prudencia aconsejaba que todos los barcos zarparan convenientemente artillados para repeler un posible ataque de los indios de las Molucas e incluso de la armada portuguesa, puesto que todos temían que el rey portugués haría todo lo posible para abortar la expedición. Aunque las naos de Magallanes disponían ya de algunas piezas de artillería cuando fueron compradas a sus dueños, estas no eran suficientes y hubo que reforzar su defensa. Todavía la Corona no había reglamentado sobre el armamento que debía embarcarse en cada nao, según su tamaño, de manera que las estimaciones debieron realizarse en esta ocasión bajo el criterio de los más expertos. Como venía sucediendo, dada la fama de las ferrerías vizcaínas, la mayor parte de la artillería pesada y ligera fue comprada en Bilbao y de allí transportada en barco hasta el muelle de las Muelas por un vecino de Lequeitio. La relación de todos los suministros se recoge en sendos cuadros y ofrece múltiples detalles, como unidades, precios y características. Al armamento pesado como versos, falconetes, lombardas y pasamuros para artillar las naos se unían las armas de mano características de la época: escopetas, ballestas, lanzas y picas, así como algunas piezas para la defensa del cuerpo, como petos, coseletes y rodela. No debe sorprender que las únicas espadas que fueron adquiridas, seis en total, se las apropiara Magallanes para su uso exclusivo, así como una panoplia de arnés y coselete, “cumplidos de todas las piezas, que trajeron para el capitán”. Al fin y al cabo, los mandos siempre gozan de ciertos privilegios.

Integrando la armazón de la flota destacaba una partida tan heterogénea como delicada: “las mercaderías de rescate”. Conviene recordar que esta armada no iba al encuentro de caciques semidesnudos y primitivos como los que los españoles habían hallado en el Caribe, sino de sultanes y reyes moros, montados en elefantes, vestidos con ropas de seda y atavíos de oro, que se desenvolvían en un entorno lleno de lujo y comodidades. Ese es el imaginario sobre aquellas remotas tierras que prevalecía en Occidente en estos precisos momentos. Para conseguir por la vía del rescate (intercambio pacífico) las tan ansiadas especias (el clavo de olor, la macis, la pimienta o la canela), no valían cuentas de vidrio, cascabeles, espejuelos o cualquier baratija de las que los primeros descubridores solían utilizar en sus trueques con los habitantes del Nuevo Mundo. Se hacía necesaria una contrapartida más valiosa, incluidos algunos géneros muy especiales, entre ellos metales y colorantes, como el cobre, azogue, bermellón, alumbre, grana de Valencia, así como ropajes y tejidos de seda para obsequiar a los reyes nativos y congraciarse con ellos. De hecho, esta partida supuso el desembolso más elevado de la expedición (cerca de dos millones de maravedís), si exceptuamos la compra y reparación de los cinco barcos.

Con la misma curiosidad que alienta al detective cuando sigue, incansable, las huellas de un delito, me preocupé de averiguar asimismo no sólo el equipamiento de cada una de las unidades navales al momento de la partida sino también del destino final de los dos únicos barcos que regresaron a Sevilla y el estado de sus pertrechos, navales y de guerra: la desertora nao *San Antonio*, y, más tarde la maltrecha *Victoria*, comandada por Juan Sebastián del Cano. Novedosa resulta la “Relación de la xarçia e velas e aparejos e armas e artillería e otras cosas que resçibió Domingo de Ochandiano de la nao Victoria en once de septiembre de 1522” con ese larguísimo listado que muestra las inclemencias sufridas por el barco durante el trágico tornaviaje: “una boneta de mesana vieja, una boneta mayor echa pedaços... dos cabos de guindaresa viejos, una ustaga vieja... doze escopetas, la una quebrada, honze ballestas, las tres sin nuezes e la una quebrada, etc.” Indudablemente nadie se explica cómo la famosa nao con el casco agrietado, bombeando agua y el velamen hecho jirones pudo alcanzar a salvo el puerto gaditano de Sanlúcar de Barrameda.

El tercer capítulo se centra en la dotación marinera de la flota, o lo que es igual en los protagonistas de la gran aventura. La primera cuestión surge respecto a su número, dado que no existe unanimidad por parte de los historiadores. El monarca consintió que embarcaran hasta 239 hombres, pero ¿cuántos se enrolaron finalmente? Después de cotejar los distintos roles que se conservan, he conseguido rescatar un total de doscientos cincuenta y cinco

tripulantes, la cifra más alta dada hasta el momento, y sospecho que tal vez fuera mayor. A la vista de la documentación existente, todos los datos coinciden en que Magallanes facilitó el embarque de más gente de la permitida por la Corona, en especial de compatriotas portugueses. Además, resulta llamativa la presencia entre los tripulantes de “condenados al destierro”, quien sabe por qué motivo, que viajaban en la flota por orden del monarca. Puesto que no llevaban asignado un sueldo, es posible que no fueran incluidos en los roles, como cualquier marinero o grumete, quedando, por tanto, en el más absoluto anonimato.

Desde el principio se advierte que “una de las tareas más complicadas a las que tuvo que enfrentarse el capitán Magallanes fue la de reclutar hombres para su armada”. El viaje era muy peligroso, los salarios muy bajos y para colmo la empresa se había encomendado a un capitán natural del reino de Portugal, enemigo y rival de Castilla en la conquista de los océanos. Marineros y buscavidas que pululaban por el puerto de Sevilla se negaron a embarcarse y hasta los pilotos de la flota pusieron mil y una excusas para prestar sus servicios. Todo ello explica la abrumadora presencia en esta armada de hombres originarios de los cuatro continentes (Europa, Asia, África y América) que como en una Torre de Babel se expresaban en una multiplicidad de lenguas y dialectos, entre ellos un buen número de portugueses, muchos más de los admitidos por el monarca. Este acusado multiculturalismo se plasma en cifras: el 40% de los navegantes eran extranjeros: portugueses, italianos, bretones, alemanes, británicos, africanos, un hindú de Goa, uno o dos malayos y tal vez un indio o mestizo americano. También era foráneo casi todo el nutrido séquito que acompañaba al capitán Magallanes en la *Trinidad*, entre ellos un italiano de la Lombardía, llamado Antonio Pigafetta, “que nos legó una apasionada y completísima crónica del itinerario, sin mencionar ni un momento a Juan Sebastián del Cano”.

Como piezas de un rompecabezas, reconstruyo en las páginas siguientes las dotaciones marineras de los cinco barcos de la Especiería, tarea no exenta de dificultades dada la inexactitud y contradicciones de las fuentes, a las que ya hice referencia. Para una mejor comprensión, se vuelcan en una serie de minuciosas tablas los cargos, lugares de nacimiento y datos personales de todos y cada uno de los hombres: capitanes, pilotos, maestros, contra maestros, marineros, grumetes y pajes, así como un buen número de criados y sobresalientes, sin olvidar a los hombres de armas, especialmente los lombarderos (que solían ser extranjeros), artesanos de muy diversos oficios (carpintero, calafate, herrero, carbonero, etc.) y al equipo médico (un cirujano y tres barberos). Para la atención religiosa de los tripulantes y como capellanes de la flota, se contrataron dos clérigos, que son los que aparecen en los roles oficiales. Al padre Pedro de Valderrama, que viajaba en la *Trinidad*, se le atribuye el honor de haber celebrado la primera misa en territorio chileno y más tarde, un Domingo de Pascua, en las Filipinas. Pero, tal vez si no hubiera alcanzado tanto protagonismo en el momento más crítico de la expedición nunca hubiéramos sabido de la existencia de un tercer sacerdote, que sin duda viajaba fuera de registro. Se trata del padre Pedro Sánchez de la Reina, un hombre más proclive a defender causas terrenas que espirituales, como bien pudo demostrarse durante los terribles sucesos acaecidos en el puerto de San Julián.

Tanto en los buques de la era de los Descubrimientos como en los actuales, las tripulaciones se organizan a modo de estructura piramidal con una jerarquía en el mando y en las obligaciones de cada uno. En la época de Magallanes capitán, piloto y maestro presidían el escalafón, dado que sobre ellos recaía la principal responsabilidad y la suprema autoridad del navío. Al resto les correspondía, como abejas de una colmena, cumplir debidamente con el papel asignado y obedecer las instrucciones de los oficiales. Sólo así la maquinaria podría funcionar a la perfección. De oficiales y subordinados tratan las páginas siguientes en donde se describe con toda clase de detalles el trabajo que desarrollaban unos y otros, la edad con la que accedían al oficio, su nivel cultural y el salario percibido. No he podido evitar detener la mirada en aquellos hombres que alcanzaron por sus méritos o por sus errores un acusado protagonismo durante la travesía. Con particular atención se sigue el rastro de los seis pilotos reales que viajaban en la armada y estaban al servicio de la Casa de la Contratación, de los cuales la mitad eran españoles y la otra mitad portugueses. Algunos exhibían antes de embarcar una brillante hoja de servicios, tales como el sevillano Andrés de San Martín, el gran cosmógrafo del viaje a la Especiería –“nuestro astrólogo de Sevilla”, lo nombra Pigafetta-, el portugués Esteban Gómez (piloto mayor de la flota), su compatriota Vasco Gallego o el paleño Juan Rodríguez Mafra, perteneciente a la saga de los Pinzones. Otros eran hombres

anónimos; no ocupaban cargos relevantes, pero su actuación durante el viaje resulta sumamente curiosa, como el ilustrado marinero Ginés de Mafra (Palos de la Frontera/Huelva), uno de los privilegiados que consiguió dar la vuelta al mundo, redactando de su puño y letra una narración minuciosa del viaje a la Especiería, conocida como “Relación de Ginés de Mafra”, que constituye, sin lugar a dudas, uno de las narraciones más interesantes de esta gran aventura. O el también marinero Ocasio Alonso (Bollullos del Condado/Huelva), quien junto a Roldán de Argote, un lombardero flamenco de la *Victoria* y Hernando de Bustamante, el barbero extremeño de la *Concepción* fueron los primeros en avistar la boca del estrecho (luego de Magallanes) y el gran mar (Pacífico). Una noticia que conmocionó a una tripulación maltrecha, enferma y desesperada, especialmente al capitán Magallanes. “Todos lloramos de alegría”, confesó más tarde Pigafetta.

Se expone además en la obra cómo los tripulantes, desde el cargo más importante al menos significado, además de percibir un salario, viajaban “a riesgo de nao” y “ventura de fletes”, es decir, que participaban en los beneficios y también asumían los riesgos del viaje (salario/quintaladas). Eso explica, por ejemplo, que los hombres de la *Santiago*, la nao que naufragó en la Patagonia en misión exploradora, llegado el momento de recibir sus emolumentos en el regreso a Sevilla, no cobrasen sus quintaladas (parte de la presa bélica), como lo hicieron otros compañeros.

El cuarto y último capítulo se dedica a cuestiones relativas a la vida cotidiana del navegante, con especial atención al rancho marinero y a las enfermedades contraídas durante el viaje. A nadie escapa que el éxito de cualquier viaje oceánico quedaba asegurado si el barco, además de bien pertrechado, iba abastecido adecuadamente de agua y alimentos. Los cálculos se realizaban escrupulosamente según el número de tripulantes y la duración del recorrido, aunque hay que adelantar que en estos tiempos de navegación a vela, al capricho de vientos y corrientes, todas las previsiones podían irse al traste y los tiempos podían hasta duplicarse.

Las previsiones para un viaje a América oscilaban en torno a los ocho meses. Es decir, se calculaba generosamente los bastimentos tanto para la ida como para el tornaviaje. Pero en esta ocasión, se planificó para dos años. En realidad, no se tenía ni idea de cuánto iba a durar aquella aventura, pero alguien –probablemente el obispo Fonseca- sentenció que un año era tiempo más que suficiente para que los barcos alcanzaran las Molucas, tras descubrir el hipotético estrecho marítimo, y otro para su regreso. El rey que supervisó bien de cerca todos los detalles, consideró finalmente que se embarcaron “más mantenimientos de los que son menester”, pero no cabe duda de que se equivocó. ¿Y quién no lo hubiera hecho en semejantes condiciones?

Como ya adelanté, la Casa de la Contratación, bajo las directrices de Fonseca, era la responsable de calcular y conseguir todos los bastimentos necesarios para los barcos y flotas de la Corona española. Un esfuerzo gigantesco que requería grandes desembolsos de dinero público y una coordinación tan precisa y ajustada como la maquinaria de un reloj. El aceite del Aljarafe, el vino de la Sierra Norte (Guadalcanal, Alanís o Cazalla) del Condado de Huelva (Villalba y Manzanilla) o de Jerez de la Frontera (como en este caso); el bizcocho de Sevilla; los quesos importados de las Canarias, o bien de Alemania y Flandes, el pescado salado, los tocinos y frutos secos, las legumbres, el azúcar, los condimentos... Había que comprar grandes cantidades a los mejores precios y esta no era una tarea fácil, porque el propio ayuntamiento hispalense a veces ni siquiera disponía de pan para alimentar a sus vecinos y a la numerosa población flotante. Téngase en cuenta que solamente para abastecer de pan y vino a la expedición de Magallanes hubo de adquirirse, nada menos que 15.240 arrobas de vino de Jerez (508 botas de vino), 8.699 arrobas de bizcocho y 145 arrobas de harina. La flota fue equipada, además de otros muchos alimentos, con 47 quintales, 5 arrobas de aceite de mesa (casi 6.000 litros), probablemente del Aljarafe sevillano, que fue convenientemente envasado en botijas vidriadas y enseradas, como era habitual.

El rancho de la gente de mar era espartano, rigurosamente monótono, y apenas sufrió variaciones en los barcos españoles durante tres siglos. La base alimenticia de este rancho, y lo primero que se calculaba, era el bizcocho, el vino (1 litro diario) y el aceite, es decir la trilogía mediterránea. También se llevaban animales vivos que eran sacrificados durante el viaje para disponer de carne fresca. Los pasajeros solían llevar sus gallinas vivas (a veces los barcos parecían granjas avícolas) e incluso algún cerdo o carnero que luego, cuando el hambre

azuzaba el estómago, eran sacrificados a la vista de todos. No obstante, lo más frecuente es que la carne se consumiera salada o cecinada, o sea secada al sol; también los jamones –no otra cosa que cerdo en salazón- hicieron su aparición en las despensas de los barcos, ya bien avanzado el siglo XVI.

En lo que respecta a la flota de Magallanes se ha venido sosteniendo de forma errónea que se embarcaron siete vacas vivas distribuidas en los cinco barcos. Siempre lo consideré un dislate. Los barcos zarparon de Sanlúcar sobrecargados de armas, municiones, pólvora, brea, lonas y multitud de pertrechos de repuesto, así como de pesados toneles de agua y vino y alimentos para dos larguísimos años. Resultaba difícil imaginar que unas naos tan pequeñas pudiesen dar acogida a animales que ocupaban tanto espacio. ¿Acaso pastaban en la cubierta, lugar de trasiego de la marinería, que asemejaba un bosque de cables y poleas? Ni la imaginación más desbordada podría aceptar tal hipótesis. Y he aquí que una investigación a fondo de las cuentas de la tesorería reveló que indudablemente no se trataba de animales vivos, sino de las piezas de siete reses, desjarretadas convenientemente por un *tajacarne* o carnicero, que luego serían sometidas a un proceso de salazón para conservarlas por más tiempo.

Las gruesas partidas de alimentos, así como las pipas y toneles de vino y agua, fueron repartidos equitativamente entre los cinco barcos, en función del tamaño del buque y del número de hombres a los que había que alimentar. No cabe duda de que este fue el procedimiento adoptado en la armada de Magallanes porque así lo atestiguan las fuentes. Era una medida preventiva bien razonable, pues en caso de que alguna de las naos zozobrara o se separara del convoy en medio del océano, el resto de los barcos dispondrían de sus propias raciones alimenticias para el resto de la travesía.

Se analizan en estas páginas los alimentos de los que se componía el menú que debían recibir los hombres de la armada a lo largo de la travesía, sus cualidades nutritivas y carencias vitamínicas. A sabiendas de que este aspecto revestía una especial atención, siempre que los oficiales de la Casa de la Contratación se disponían a abastecer una flota el punto de referencia a partir del cual se realizaban todos los cálculos era la ración alimenticia (el rancho mariner), o lo que es igual, el suministro diario de comida y bebida para cada uno de los miembros de la tripulación durante el viaje completo. En esta ocasión, los organizadores dispusieron que el rancho debía repartirse cada dos días, y no diariamente, condenando a los hombres a un ayuno que imagino insoportable.

De hecho, las provisiones se agotaron durante el viaje por las razones que se detallan, y el hambre se alzó como una negra sombra, especialmente desde que los navegantes se enfrentaron a la larga travesía del Pacífico. Hay quien sostiene –ignoro de donde procede el bulo- que la *San Antonio* almacenaba en sus bodegas todas las provisiones alimenticias de la armada de la Especiería y que la desesperada hambruna hizo su aparición a raíz de la desertión del citado barco y su regreso a España, nada más llegar al estrecho. Esa no fue, desde luego, la razón.

Cierra estas páginas un estudio sobre las enfermedades del navegante y los remedios de los que se disponía en aquella época para combatirlos. Ya se advirtió que “el riesgo de morir de una epidemia a bordo era mucho mayor que el de morir en combate o en una tempestad”. Todo parecía conjurarse en contra del marino: en primer lugar, como ya vimos, la falta de alimentos: “*Se nos murieron de hambre veintidós hombres*”, narra Juan Sebastián del Cano en su carta a Carlos V, fechada el 6 de septiembre de 1522 desde Sanlúcar, mientras recordaba su terrible tornaviaje de más de cinco meses con tan sólo un puñado de arroz para comer, y sin tocar tierra por temor a los portugueses. Y junto con la desnutrición y la deshidratación, la descomposición de los alimentos, muchos de ellos ya adulterados antes de su embarque, lo que era causa de graves intoxicaciones alimentarias, o la del agua para combatir el salado menú diario, todo lo cual provocaba frecuentes infecciones gastrointestinales, con un cuadro severo de diarreas y vómitos, como la disentería, agravadas frecuentemente por la ingesta del agua corrompida.

De todos los males sufridos por los navegantes uno de los más temidos era el escorbuto, también conocido como “la peste de las naos”, que azotó a los compañeros de Magallanes durante la travesía del Pacífico provocando la muerte de muchos hombres. De hecho, se calcula que el 60% murió durante la travesía y aunque algunos lo hicieron por

causas ajenas a este cuadro de avitaminosis, todo indica que el escorbuto fue el principal responsable de tan lamentable saldo.

Como ya se adelantó, el equipo sanitario de la armada estaba integrado por un cirujano y tres boticarios. Para el cuidado de los pacientes, se puso a su disposición una completísima botica en la que estaba representada una buena parte de la farmacopea de la época. Bajo el rótulo: "*Cosas de botica y medecinas y enguentos y azeites y aguas estiladas que van en la dicha armada*" se anotó un importante suministro de sustancias medicamentosas que costó a la Corona un total de 13.027 maravedís. De su inutilidad para atajar el terrible escorbuto no es necesario decir nada. Faltaba mucho tiempo para que James Lind, un cirujano de la armada británica, descubriera en 1747 que el tratamiento con cítricos era la panacea tan deseada.

En definitiva, el lector tiene a su alcance en esta compleja obra, redactada con intencionada voluntad divulgadora, pero sin apartarse ni un ápice del rigor histórico, una visión global y al mismo tiempo microscópica de la armada de la Especiería. Se agotan aquí todos los campos de la Historia: la historia económica, la historia social, la historia política, la de la vida cotidiana e incluso el género biográfico. Desde una perspectiva holística, todo cobra sentido, provoca sensaciones y emociones, y da vida a una famosísima expedición española: la armada que circundó la Tierra y cambió la concepción del mundo, abriendo las puertas del Imperio español al Pacífico, más tarde conocido y admirado como "el lago español".

BIBLIOGRAFÍA:

Iglesias Carmen, Historia y Novela. (2008) La región más transparente (Real Academia Española) México Editorial Alfaguara

Mena García Carmen (1999) Sevilla y las Flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla de Oro. Sevilla. Editorial Universidad de Sevilla

Mena García Carmen (2021) A quinientos años de la primera vuelta al mundo. Una Mirada histórica a la Expedición de Magallanes-Elcano Sevilla. Editorial Universidad de Sevilla

Mena García, Carmen. (2022). "Magallanes y las cinco naos del emperador. Madrid. España, Ediciones Sílex

Pigafetta, Antonio (1999) Primer viaje en torno del globo Madrid, Espasa Calpe