

Reseña de / Book Review of: Mena García, Carmen (ed.), *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías*, Madrid, Sílex ediciones, 2022, ISBN 978-84-190778-23-3, 472 pp., 78 ilust.

Sergio Sardone

Università di Napoli Federico II, Italia / sergio.sardone@unina.it

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4985-5686>

A quinientos años de distancia del cumplimiento de la primera circunnavegación del Mundo, Carmen Mena García, catedrática de Historia de América por la Universidad de Sevilla, doctora *Honoris Causa* por la Universidad de Panamá e historiadora de destacable valor y trayectoria, publica un estudio exhaustivo sobre la primera flota protagonista de esta memorable empresa: la armada dirigida a las islas Molucas, encomendada al capitán portugués Fernando Magallanes, que salió de Sanlúcar el 20 de septiembre de 1519 y regresó tres años después al mismo puerto bajo el mando del vasco Juan Sebastián de Elcano, con la sola nao *Victoria* y 18 tripulantes supervivientes.

La edición del libro, sacada por Sílex en abril de 2022, aparece en un periodo de gran fermento científico y editorial, impulsado por la promoción, incluso política, que se ha puesto en marcha desde el 22 de marzo de 2018 con la conmemoración del V centenario de las capitulaciones firmadas en Valladolid entre la corona de Castilla y los dos marinos lusos Fernando de Magallanes y Ruy Falero, primer cimienta de la histórica empresa marítima que se cumplió entre 1519 y 1522. En los meses siguientes, en que se han organizado muchas conferencias y han salido numerosas publicaciones —no todas de excelso rigor científico—, Carmen Mena consigue, después de una profunda investigación, dar a la luz un estudio sobre la organización de la flota de Magallanes-Elcano que resultará de los más impactantes en la historiografía de los Descubrimientos.

Magallanes y las cinco naos del emperador no es solo un estudio sobre la historia de la armada Magallanes-Elcano o del primer viaje castellano a las Islas Molucas —tema este ya abundantemente explotado por los

historiadores profesionales, con aportaciones más o menos novedosas—, sino un riguroso y completo análisis sociológico, económico e institucional relacionado con el evento de la primera circunnavegación del Mundo. Un estudio que se inserta en un preciso contexto histórico-político, el de expansión del Imperio de los Austrias en las décadas de 1510 y 1520, y en una discusión historiográfica que se ha hecho todavía más fecunda, sobre todo en los últimos años. El nivel de detalle que alcanza este libro es seguramente consecuencia de un profundo conocimiento de la documentación de la armada encomendada a Magallanes, es decir de las fuentes primarias conservadas en diversos repositorios españoles y portugueses, así como de las numerosas fuentes impresas y de la abundante historiografía sobre la historia marítima y colonial que Carmen Mena maneja desde hace varias décadas.

El libro se compone de cuatro capítulos, dedicados a los distintos aspectos de la preparación y vida de la armada magallánica. Los dos primeros capítulos reflejan el estudio del contexto político y económico del proyecto especiero y de la preparación de la flota dirigida a las Islas Molucas, compuesta de cinco navíos, *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Santiago* y *Victoria*, de porte entre 90 y 144 toneladas. Así se presenta una información detallada sobre la fase incipiente de la organización de la empresa, partiendo de los meses decisivos que pasaron desde la presentación del proyecto por Fernando de Magallanes y Ruy Falero hasta el momento en que la flota dejó Sanlúcar de Barrameda, el 20 de septiembre de 1519. Fue un tiempo largo, desde las capitulaciones de Valladolid de 1518 a la salida de Sanlúcar, que se había dilatado por la complejidad de la organización del viaje, por las divisiones entre los dos marinos portugueses y por las presiones ejercidas por el rey luso, don Manuel I de Avis *el Afortunado*. Como señala Carmen Mena (p. 61) «los intereses geopolíticos de Portugal se veían seriamente comprometidos» había estallado un auténtico conflicto diplomático» entre Castilla y Portugal. Por esto, la primera flota del «Maluco» sufrió varias tentativas de sabotaje, por parte portuguesa, con espías e incluso sicarios que intentaron abortarla. Incluso el obispo de Lamego, Fernando de Vasconcelos, sugirió a don Manuel que se tomara en cuenta la idea de asesinar a Magallanes.

La autora también destaca en el primer capítulo el importante papel financiero del banquero burgalés Cristóbal de Haro, que mantuvo tanto en el comienzo de la expedición como en la fase que siguió al tornaviaje de la nao *Victoria*, con el impulso dado al proyecto de la «Especiería» y la

preparación de las otras armadas que salieron de España. En este sentido, la autora reúne las informaciones sobre la financiación de la flota magallánica, explicando cómo de los iniciales 6.000 ducados presupuestados en septiembre de 1518, los costes hasta que la armada izó las velas alcanzaron los 8.334.335 maravedís, es decir 22.225 ducados.

Con referencia al problema de las estimaciones, Carmen Mena subraya la enorme complejidad de los cálculos de los costes definitivos de la armada (tarea todavía incumplida), teniendo en cuenta los movimientos posteriores debidos a las embarcaciones recuperadas y luego vendidas en almoneda, como la *Victoria* y la *San Antonio*, que anticipó su regreso a Sevilla en junio de 1521, pilotada por Esteban Gómez, tras desertar en el estrecho. Revisando las cifras, algunas de ellas ya ofrecidas por otros estudiosos, en el segundo capítulo Carmen Mena llega a detallar los costes de adquisición y aparejos de los cinco barcos (pp. 106-108), que estima globalmente en 2.716.064 maravedís. Incluyendo artillería, pólvora y armas el coste de las cinco naos ascendió a 3.912.241 maravedís, según el balance inicial de la empresa de 1518-1519 (Fig. 1, p. 69).

El segundo capítulo ofrece una mirada ambiciosa y detallada sobre el apresto de la armada y al papel desempeñado por la Casa de la Contratación sevillana, siempre bajo la atenta supervisión del obispo Juan Rodríguez de Fonseca: La compra de las embarcaciones y cómo fueron reparadas en la Puebla Vieja por calafates y carpinteros de ribera hasta hacerlas marineras; el equipamiento de los barcos, que era una cuestión más compleja de lo que pueda imaginarse: desde banderas y estandartes para engalanar los barcos, hasta los instrumentos náuticos necesarios para seguir adecuadamente la ruta (astrolabios, ballestillas, cartas de marear, etc.), ornamentos para decir misa, armamento (lombardas, falconetes, ballestas) y municiones para la defensa en caso de ataque, además de chinchorros para la pesca, bateles para cada nao y una completísima botica de sustancias medicamentosas (ungüentos, emplastes, aguas, etc.) que fueron adquiridas a Juan Bernal, un famoso boticario sevillano. También se incluyen aquí asuntos tan cotidianos y domésticos como tambores y panderos para el disfrute de los marineros, ratoneras para atrapar a los roedores, orinales para los oficiales, escobas para la limpieza, manteles para la mesa de oficiales, utensilios de cocina, o velas y faroles para la navegación nocturna y un larguísimo etcétera.

Como es sabido, la expedición de Magallanes tuvo un carácter mixto: estatal y privado a un mismo tiempo; fue, además, una empresa no solo

exploradora sino también con un indudable afán de lucro (expansiva y comercial), 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, aunque 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.

Por su relevancia, una especial atención dedica la autora al capítulo de las mercancías embarcadas para rescatar con los indios del «Maluco», que analiza minuciosamente. Como es natural, dado el propósito del viaje, no se reparó en gastos a la hora de adquirir las mercaderías de trueque. De hecho, —señala la autora— «esta partida supuso el desembolso más elevado de la expedición, si se exceptúa la compra y reparación de los cinco barcos: en total, 1.679.769 maravedís; de ellos la Corona invirtió 87.583 maravedís y el resto corrió por cuenta del burgalés Cristóbal de Haro».

El tercer capítulo está dedicado a «los protagonistas de la aventura», es decir a la tripulación. Las dos series de listados de 255 participantes del viaje representan, probablemente, una de las más impactantes informaciones sobre la historia de la flota, tanto por los numerosos detalles que suministra la autora como por la mirada de conjunto que nos proporciona. En el primer listado (pp. 247-254), la autora ordena todos los tripulantes del viaje clasificándolos, en orden de apellido, según su origen y oficio. En el segundo listado (pp. 262-279), los 255 tripulantes están repartidos por los cinco navíos, según el cargo u oficio que ocuparon. En este segundo listado, cruzando las informaciones de las diversas fuentes estudiadas, Carmen Mena añade los «datos personales» de los protagonistas, como su eventual hidalguía, su relación con personajes relevantes en la organización de la flota o de la administración indiana, su parentesco, etc.

Las informaciones biográficas rescatadas por la autora han permitido reflejar en distintos gráficos los datos personales de la tripulación. Según Carmen Mena, entre los 255 tripulantes identificados se incluye «un pequeño grupo multicolor», en el que se cuentan, entre otros, dos esclavos negros al servicio del alguacil Gómez de Espinosa y del piloto López Carvallo, un esclavo negro del piloto Juan Serrano reclutado como grumete, otro negro liberto, Antón, grumete fallecido en Malaca, además de los dos esclavos (Enrique de Malaca y Jorge «el morisco») al servicio de Magallanes. Exceptuando el muy discutido cómputo de Fernández de Navarrete (265 hombres), se trata hasta ahora de la cifra más alta dada a conocer por la historio-

grafía del primer viaje que baraja unos totales de 235, 237 o 239 tripulantes o del más reciente estudio de Tomás Mazón Serrano, que contabiliza 247 tripulantes más el «indio del Maluco» Juan de Pegu regresado con la nao *Victoria* (<https://www.rutaelcano.com/tripulacion>). Es la misma cifra, de 255 tripulantes, que también ha indicado José Eugenio Borao Mateo en la introducción de su recién edición de la *Primera vuelta alrededor del mundo* de Antonio Pigafetta (Institución Fernando el Católico de 2020).

Según la procedencia, la autora distingue 136 tripulantes españoles (53,3 %), 104 extranjeros (40,7 %) y solo quince sin identificación cierta (6 %). De los españoles, casi la mitad tenía procedencia andaluza (62), mientras el segundo grupo dominante era vasco (34), seguido de aquel de Castilla la Vieja (16). Muy limitada, en cambio, con un solo tripulante, es la participación de marinos de Aragón, Murcia, Valencia, León, Extremadura y Canarias, así como la de Navarra (3) y Asturias (3). Entre los extranjeros, las colonias dominantes eran las de Portugal (35), Italia (30), Francia (16) y Grecia (8), que aportarían el 35 % de los participantes totales. Además de estos orígenes, también se han detectado otros 15 tripulantes procedentes de Alemania, Flandes, Inglaterra, Irlanda, India e Malasia. Los tripulantes extranjeros superan el 40 %, valor más alto de lo que se desprende de las informaciones de Fernández de Navarrete (35 %). Se trata, en todos modos, de un dato extraordinario y que permite a la autora subrayar cómo «las cuatro partes del mundo (Europa, Asia, África y América) estuviesen representadas en la armada confiada a Magallanes» (p. 247).

Seguramente, la presencia extranjera en las flotas dirigidas al Extremo Oriente había crecido mucho en aquellos años, sobre todo por el origen extranjero de sus comandantes en jefe, como confirma también el 50 % de tripulantes extranjeros identificados en la flota del veneciano Sebastián Caboto de 1526 (p. 257). Esta tendencia al crecimiento de la participación extranjera en los viajes al Nuevo Mundo también se demuestra con la comparación que Carmen Mena hace con la composición de marinos que viajaron a Indias entre 1493 y 1519, según el estudio de Peter Boyd-Bowman, o bien con otras tripulaciones, como los 278 tripulantes que la misma autora había clasificado estudiando la flota de Castilla del Oro de Pedrarias Dávila de 1514: del 7,4 %, del promedio calculado por Boyd-Bowman, se pasa al 16,8 % de la flota de 1514, hasta alcanzar el 40 % con la flota magallánica. ¿Pero cuáles fueron las otras razones que incrementaron la participación extranjera en las expediciones al Nuevo Mundo? Una, pudo ser la abertura del emperador a los súbditos del Imperio y el creciente interés internacional,

incluso de mercaderes y monarcas europeos, por el provechoso comercio de las especias. En el caso de la expedición de Magallanes, la presencia de numerosos extranjeros, sobre todo portugueses, vino dada por la dificultad de completar las dotaciones con marinos nacionales, quienes se negaron a alistarse en la armada, alegando que se ofrecían salarios muy bajos. Por su parte, Magallanes hizo cuanto pudo para enrolar a numerosos compatriotas aun en contra de lo dispuesto.

Otros aspectos analizados tienen que ver con los cargos y salarios de los participantes de la armada, partiendo de los oficiales del alto rango (el *capitán mayor* Fernando de Magallanes, el *capitán y veedor* Juan de Cartagena, el *capitán y tesorero* Luis de Mendoza, el *contador* Antonio de Coca y el *capitán* Gaspar de Quesada), pasando por los pilotos (Esteban Gómez, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Mafra/Vasco Gallego, Juan López Carvallo y Juan Rodríguez Serrano), los sobresalientes, criados, protegidos, el personal sanitario (cirujanos y barberos-sangradores), hasta llegar a los marineros, grumetes y pajes. El sueldo mensual variaba de los 6.666 maravedís globales otorgados a Magallanes, incluyendo la ayuda de costa de 30.000 maravedís anuales, hasta los 500 maravedís concedidos a pajes, toneleros y esclavos. Carmen Mena también señala un significativo incremento de estos salarios respecto a aquellos otorgados, cinco años antes, a los marinos que participaron a la flota de Castilla del Oro de Pedrarias Dávila.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que en esta aventura los hombres iban «a riesgo de nao» y «ventura de fletes», es decir que participaban en los beneficios y también en los reveses del viaje. Por esa razón, los emolumentos que percibirían las dotaciones incluían tres conceptos: pago en dinero (sueldo), en especie (ración alimenticia) y quintaladas. Las numerosas calamidades sufridas por barcos y tripulaciones durante el viaje y el cambio de roles de los navegantes hicieron muy complejo a la postre el reparto de beneficios. Un repaso a los libramientos de los sueldos y el reparto de quintaladas a los hombres de Magallanes y Elcano pone al descubierto que «la operación resultó finalmente un auténtico quebradero de cabeza para los responsables de la tesorería». Porque —se pregunta la autora— «¿cómo proceder cuando, por ejemplo, un hombre se había enrolado como marinero y regresaba como piloto? ¿Qué tarifa se le aplicaba: la de marinero o la de piloto? ¿Qué se hacía con los tripulantes de la nao Santiago que naufragó, de la Concepción que fue incendiada, o con los desertores de la San Antonio?»

El cuarto y último capítulo está dedicado al estudio del mantenimiento de los hombres de la armada de la Especiería, a la dieta alimenticia de los

marineros y a las enfermedades (especialmente el escorbuto) que diezaban las tripulaciones en los viajes oceánicos. «¿Qué ocurría cuando todas las provisiones se iban al traste?» —se pregunta la autora— «Cuando las calamidades —tormentas, naufragios, enfermedades— se desencadenaban una tras otra, o todas a un mismo tiempo, y se rompía la rutina, monótona y ascética del rancho diario, simplemente porque ya no quedaban alimentos ni bebida que repartir.»

Los suministros alimenticios (previstos para dos años) significaron un capítulo importante en los gastos originados por la flota, dado que alcanzó el 19 % del total. Como precisa la autora, el término de «bastimentos» tenía un sentido muy amplio y constituía, además del conjunto de provisiones alimenticias de la tripulación y de los soldados de los barcos, la parte de artículos relacionados con la preparación y transporte de víveres, incluyendo el carbón de la cocina y los envases utilizados. Si durante el siglo XVI en los viajes atlánticos de la Carrera de Indias se destinaban normalmente —según Pierre y Huguette Chaunu— un 13-15 % de la carga de los navíos a los bastimentos, con un valor promedio de 800/900 kg de víveres por hombre, el abastecimiento de la flota magallánica supuso un peso proporcional mucho más alto respecto a los viajes de cuatro/ocho meses de duración, considerando el tiempo de dos años de navegación que se había previsto para esta empresa. Como ya había ocurrido en la preparación de los viajes previos del Descubrimiento, y sobre todo en los cuatro de Cristóbal Colón y el de Pedrarias Dávila, los productos del campo andaluz jugaron un papel fundamental a la hora de formar las despensas de los cinco navíos dirigidos a las Molucas. La responsabilidad en la gestión de este suministro y del abastecimiento de los buques recayó en la Casa de la Contratación de Sevilla, y más concretamente en el factor Juan de Aranda, burgalés, aunque el obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, estuvo involucrado, desde el principio, en la programación de esta actividad, al punto que, según Carmen Mena, fue él quien diseñó la primera *lista de compra* para la armada realizada en julio de 1518.

Siempre en este último capítulo, la autora ha resumido en siete tablas las principales informaciones cuantitativas del suministro alimenticio a la armada. En la primera (pp. 370-372) se representan los bastimentos según las provisiones de dos años y de 237 hombres de la tripulación, que se realizaron antes de que la flota izase las velas. Por cada uno de los 27 distintos productos, están indicados los datos de la cantidad, valor individual, proveedor y origen y el coste total de la partida (en maravedís). Destacan, en

orden de importancia, los costes del vino, del bizcocho, del aceite, del pescado y del tocino. En la segunda tabla (p. 392) se indican, por cada uno de los cinco navíos, el volumen de las partidas alimenticias, que ascendieron a un peso total de 2.174 quintales y tres arrobas. Finalmente, en las cinco siguientes tablas (pp. 393-397) se detallan las cuantías de los alimentos de los cinco navíos, destacando el volumen del vino, del bizcocho, del aceite y del vinagre (pp. 393-397). Estos productos, junto al agua, a las siete vacas y a los tres puercos cargados, debieron ser los alimentos que más espacio ocuparon en los almacenes de los cinco buques.

En definitiva, la obra de Carmen Mena analiza minuciosamente la organización de la flota de Magallanes-Elcano y los esfuerzos de la Casa de la Contratación de Sevilla por equiparla, para un viaje de dos años de duración prevista con (cinco) barcos, una tripulación efectiva de 255 personas, más vituallas, instrumentos náuticos, mercancías, armas y municiones, medicinas y un sinfín de objetos de todo tipo. Por la relevancia de su enfoque, la seriedad y complejidad de su análisis documental, las numerosas informaciones inéditas o rectificadas que suministra, el relato con carácter incluso divulgativo elegido por la autora y la riqueza de las setenta y ocho figuras incluidas, el libro tiene la ambición de convertirse pronto en una de las obras esenciales sobre la historia de los Descubrimientos y de la primera circunnavegación de la Tierra.