

MENA GARCÍA, Carmen (2022). *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías*. Madrid: Sílex ediciones, 470 pp. ISBN: 978-84-190778-23-3.

Marcel Bataillon afirmaba que la erudición siempre impone a la historia lentitudes insoportables. Es obvio que el trabajo artesano que exige pasa por malos momentos, vivimos un *l'esprit du temps* donde no cabe el reposo, la carrera académica impone una aceleración insufrible, de inimaginables consecuencias. En las tres últimas décadas hemos asistido a una hiperproducción de artículos en revistas indexadas, que satisfacen las exigencias de los baremos de las áreas de ciencia y tecnología más que de humanidades, que han llevado a hábitos impropios del oficio de historiador. La renuncia a publicar una monografía, por ser poco rentable, conduce a la decisión de trocearla en varios artículos porque así es más productiva para el porvenir académico (*iuvenes comment*). Esta práctica es cada vez más habitual entre nosotros. Dinámica animada por la odiosa meritocracia que imponen las instituciones académicas, marcadas estrechamente por una administración más cercana a la monarquía carolina que al siglo veintiuno. La torpeza de los burócratas miopes, categoría ministerial consolidada, obliga a las humanidades, y más concretamente a nuestra disciplina, a una mala interpretación de nuestro quehacer como historiadores. Un oficio que se debe al trabajo minucioso en el archivo,

a la lectura reposada de las fuentes, a la crítica reflexiva de la bibliografía, a ser incómodos con nuestro propio relato, a un aparato crítico impecable y, por último, a aplicar una ingeniería literaria, como diría Gabriel García Márquez, capaz de construir un texto ameno, que debería ser inherente a nuestra artesana labor. Al parecer, estas formas de trabajar son más propias de épocas pasadas que de las dinámicas de los actuales *cursus honorum*, donde los resultados inmediatos de escasas páginas se imponen a la medida serenidad que necesita el relato historiográfico.

Magallanes y las cinco naos del emperador es una obra que resume lo anteriormente expuesto: revisión pormenorizada de la literatura existente sobre el tema, la consulta e interpretación de las fuentes documentales —esto se traduce en horas y horas de archivo, con una férrea disciplina a la hora de recoger los datos que arrojan los documentos, y en una rigurosidad paleográfica, fruto de muchos años de bregar con las ingratas caligrafías del siglo XVI— y una estructura del contenido absolutamente eficaz. Su composición en cuatro capítulos, con notas eruditas pertinentes, además de las consabidas documentales y bibliográficas, más cuadros, gráficos e imágenes, que tienen como objetivo ayudar al lector y animarle a saber más de la anatomía del viaje de Magallanes, son algunas de las fortalezas de este libro. Es cierto que la profesora Carmen Mena, catedrática de Historia de América en la Universidad de Sevilla, juega con ventaja, porque es una especialista mundial en

la preparación de las armadas y flotas, en consignatarios, abastos y fletes. Recordemos sus libros anteriores *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)* o *El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1516)*. Su conocimiento viene respaldado por numerosos artículos que tratan del funcionamiento de la Casa de Contratación, de la formación de los pilotos, de los preparativos de los distintos periplos, de las mercancías transportadas, de mediciones y desvaríos, como los del cosmógrafo Rui Faleyro, sobre quien recientemente ha publicado un artículo en el volumen *A quinientos años de la primera vuelta al mundo. Una mirada histórica a la expedición de Magallanes-Elcano* (Sevilla, 2021). Y es que *Las cinco naos del emperador* se enmarca en el contexto de las conmemoraciones del quinto centenario del viaje de Magallanes. Bien es verdad que nadie mejor que la profesora Mena para hacer este estudio de la planificación de una travesía inverosímil por su peligrosidad, por su inane futuro, donde las dificultades nunca amainaron. Este medio millar de páginas ayudan a comprender las intimidades de esta aventura.

Los aniversarios siempre tienden a una inflación en la producción bibliográfica y a que aparezca lo que se podría llamar historiografía discontinua que surge rastreando las conmemoraciones en la línea del tiempo. Una forma de hacer historia coyuntural que persigue las ayudas estatales que se materializan en forma de congresos y exposiciones, y a las que cada vez más nos vemos

abocados los especialistas en busca de financiación. No es el caso de este libro que es fruto, tal como he indicado, de la especialización de la autora y de más de cinco años de trabajo que, por fin, han podido ver la luz. De 2019 a 2022 Magallanes y Elcano han generado un enorme interés académico, se ha hablado de globalizaciones e historias conectadas y de la gesta imposible que supuso su travesía hace cinco siglos. Tres años de aniversario han dado origen a varias publicaciones, algunas corales, como los catálogos de las exposiciones del Archivo General de Indias *El viaje más largo. La primera vuelta al mundo* (2019), o *Sabores que cruzaron los océanos. Alimentos viajeros* (2019), y otras, como *Magallanes y Sevilla* (2019), que recoge un ciclo de conferencias coordinado por Enriqueta Vila Vilar o *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible*, editada por María Dolores Higuera Rodríguez (2018); también han aparecido monografías como las de Guadalupe Fernández Morente e Ignacio Fernández Vial, *Magallanes, Las expediciones marítimas* (2021); *El testamento de Juan Sebastián Elcano (1526). Palabras para un autorretrato*, del profesor Manuel Romero Tallafigo (2021); *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*, de Daniel Zulaika Aristi (2019) o la del botánico Pablo Vargas Gómez, *En búsqueda de las especias. Las plantas de la expedición Magallanes/Elcano (1519-1522)* (2000). Como indica la autora, «el alud de trabajos publicados (...) le disuaden de realizar cualquier inventario definitivo» (pág. 449), pero

recomienda las compilaciones de Christian Jostmann y Tomás Mazón para profundizar sobre el tema.

Pero ¿qué tiene este libro de especial, independientemente de su aporte historiográfico? Lo que tal vez me ha llamado más la atención es que no incluye prólogo, introducción o conclusiones. Se ha optado por abordar directamente la organización de la expedición, con una narrativa de estilo sencillo, pulcro, huyendo de ampulósidades literarias, propio de la forma de escritura anglosajona, dominando los campos semánticos de la navegación, siempre alerta de la utilización precisa de los términos y conceptos. Las primeras líneas sirven para despertar la curiosidad del lector, porque comienza con la llegada a Sanlúcar de la *Victoria*, la única nave superviviente de tan vasta empresa, y con la carta que le escribiera Elcano a Carlos V. La rigurosidad absoluta se mezcla con la imaginación desplegada para titular los epígrafes, poéticos si se quiere, propios de la historia de las mentalidades y absolutamente sugerentes: «Sanlúcar y el barco fantasma», «Un mar de incertidumbres», «A la mar madera», «El obispo Fonseca y su lista de la compra» o «Los infortunios del navegante». Son ya muchos los años de oficio con los que cuenta la autora a sus espaldas para atrapar a los lectores. Es un libro todoterreno, conjuga la erudición con la divulgación histórica bien entendida, sin vulgaridades ni histrionismos, tan abundantes últimamente. Es el libro perfecto, sin duda una de las mejores aportaciones a esta confinada conmemoración.

El primero de los cuatro capítulos, «Un capitán portugués, un navegante vasco y un cronista italiano», explica los preparativos y detalla el encuentro de Magallanes y Faleyro con Jean le Sauvage y Guillermo de Croy, antesala de su entrevista con el Rey, recién llegado a Valladolid. Un monarca neófito en las tareas de gobierno, desconocedor de lo que acontece en las Indias, pero ¿quién lo era casi tres décadas después del primer contacto? Tal vez, y esta afirmación es mera especulación, Carlos V persiguió el mismo sueño que sus abuelos; su apoyo a la empresa magallánica podría corroborar esta hipótesis. Tan descabellado fue el primer viaje de Colón como esta expedición a la moluquería, de hecho, en las capitulaciones, el Rey se reservó «el derecho a conceder licencias a otros marinos para explorar por la vía occidental» (pág. 57). El segundo capítulo, «Yo vos mandaré armar cinco navíos», se adentra en los aspectos más prosaicos de coordinar un convoy de estas dimensiones, aunque los navíos fueran pequeños. La poca influencia de Faleyro, que se «muestra ajeno a casi todo», en la equipación de la flota (pág. 89), contrasta con la importancia del obispo Juan Rodríguez de Fonseca a la hora de aparejar los buques y dotarlos de los suministros necesarios para tan larga singladura. Me fascina leer los listados de los pertrechos solicitados, entre los que destaco: los cinco quintales de acero, tres mil quintales de bizcocho, tres fanegas de lentejas, cincuenta quintales de queso, dos piezas de terciopelo de colores o cuatrocientas docenas de cuchillos del de «Alemania de los peores» (pág. 96),

o las lombardas, espingardas, coseletes y otras armas que proporcionó la industria vizcaína porque, aunque su objetivo era de exploración, el rumor de un posible ataque de los portugueses o la belicosidad de los indígenas moluqueños obligaron a artillar los barcos. Las dimensiones y construcción de las cinco embarcaciones — *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*— son minuciosamente explicadas, incluso se detalla el nombre de los artesanos sevillanos responsables de los estandartes y blasones. Otro epígrafe interesante es el dedicado a los instrumentos náuticos y a la falta de preparación de los pilotos españoles, frente a la pericia de la escuela portuguesa de Segres, hasta que la Casa de Contratación estableció un plan de formación por la necesidad que imponía cartografiar América y profesionalizar las travesías oceánicas y el conocimiento de mareas y corrientes.

El tercer capítulo trata de los hombres embarcados, la primera duda surge en el número de expedicionarios: la cantidad varía de 239 a 255 la autora se pregunta cómo fue posible «semejante torpeza», que seamos incapaces de cuantificar las personas que iban en una de las expediciones más importantes de la edad moderna. Después de cotejar varios roles, Mena concluye que Magallanes «facilitó el embarque de gente prohibida» (pág. 235), expresión que me resulta fascinante, y que demuestra que viajaron «condenados al destierro»; se podría elucubrar si eran judíos, porque de todos es sabido que la ocupación del espacio americano fue una vía de salida de individuos y familias de desafectos

religiosos al nuevo orden tras 1492. La Monarquía hispánica utilizó América como válvula de escape y como forma de control social para limpiar el territorio de esa «gente prohibida» a la que se refiere Carmen Mena, como pudieron ser conversos sefardíes de origen portugués o español.

Si el viaje conectó a los cuatro continentes, el origen geográfico de la tripulación fue multicultural. Con una mayoría de españoles (andaluces un 62,24 %, vascos un 34,13 % y castellanos un 16,8 %, además de aragoneses e individuos de otras localidades), portugueses, franceses, británicos, africanos (con cuatro hombres, tres de ellos esclavos), un malayo, un nativo de Goa y un indígena o quizá mestizo americano. La investigación sobre sus lugares de nacimiento, profesiones y naves de destino es exhaustiva. En el apartado dedicado al gobierno de los barcos se exponen las funciones, salarios, procedencias de los capitanes, pilotos, maestros, criados, pajes, grumetes y personal sanitario (tres barberos y un cirujano). Ningún detalle escapa a la minuciosidad investigadora de la autora, ni siquiera la identificación de los sobresalientes, protegidos y criados que acompañaron a Magallanes, que llevó como séquito veinte personas en la *Trinidad*, entre ellos, a Antonio Pigafetta, «que nos legó una apasionada y completísima crónica del itinerario, sin mencionar ni un momento a Juan Sebastián del Cano» (pág. 317). El último capítulo describe los bastimentos para la armada de la Especiería, que fue diseñada por el obispo Fonseca. ¿Cómo calcular las provisiones necesarias para tantos meses?

¿dónde se compraban? ¿qué importancia tuvo la rica despensa andaluza? ¿cuál era el rancho que comían los marineros? Salazones, frutos secos, aceite, tocino, legumbres, cereales, azúcar, miel o vino eran los productos fijos en las dietas de dotaciones que quedan cuantificados en varios epígrafes y que nos proporcionan una excelente panorámica del consumo de alimentos en alta mar. No se olvidan tampoco los pormenores sanitarios, como las enfermedades más habituales

y las medicinas utilizadas para curarlas. En definitiva, una investigación excepcional que debería contar con sendas traducciones al inglés y al portugués. Estoy convencida de que Carmen Mena pronto nos regalará otro apasionante libro, como dijo Stefan Zweig: «hay que estudiar para conquistar el mundo» y este es un buen ejemplo de que es posible.

Izaskun ÁLVAREZ CUARTERO 
Universidad de Salamanca