

MENA GARCÍA, Carmen. *Magallanes y las cinco naos del emperador. Organización de la armada que circunnavegó la Tierra (1519-1522): barcos, hombres y mercancías*. Madrid, Sílex, 2022 (470 págs.).

La Prof<sup>a</sup> Carmen Mena nos ofrece en este libro un exhaustivo y preciso recorrido por la organización de una de las armadas más célebres de la Historia: la que, al mando de Fernando de Magallanes, primero, y de Juan Sebastián del Cano (y no Elcano, según la grafía que documentadamente defiende la autora), después, circunnavegó por primera vez el globo terráqueo. En casi 500 páginas se despliega un análisis de todos los aspectos de la preparación de una expedición de exploración y descubrimiento, pero también comercial y, eventualmente, militar, que aunó el conocimiento y la experiencia de castellanos y portugueses, quienes, desde hacía decenios, encabezaban (y competían por) la expansión europea. La génesis del proyecto, la compra y reparación de las naos, la adquisición de pertrechos y mercancías, de armas y municiones, de aparejos e instrumentos de navegación, y los entresijos administrativos que hubo detrás de ello, se desmenuzan, con abundante uso de documentación de archivo y bibliografía, a fin de proporcionar la historia íntegra de la preparación de aquella armada.

La autora inicia su periplo evocando la llegada de los exiguos restos de la expedición, para, a continuación, retrocediendo al punto de partida, centrarse en la narración de aquella empresa, a través de cuatro capítulos, dedicados, respectivamente, a la gestación, a las naos, al personal y a los mantenimientos. Para un libro de la extensión del que reseñamos, cuatro se antojan pocos capítulos; no obstante, deben leerse, más que como capítulos, como los grandes apartados o secciones en que se organiza la obra, que responden a los diferentes ámbitos de la organización de una expedición naval de las características de aquella.

En todos los capítulos, divididos en abundantes epígrafes, encontramos una explicación sistemática, que llega hasta el último detalle que permiten las fuentes. El primero (págs. 11-77) estudia el marco en que la empresa de circunnavegación pudo ser pensada, planeada y ejecutada. Así, se nos explica la oportunidad, en el contexto de las exploraciones oceánicas, de encontrar el paso hacia Oriente por Occidente (que había sido el empeño de Colón), y cómo el mercado de las especias se configura como móvil de ambiciones y voluntades. Por eso, como eco del proyecto colombino, la expedición se gesta entre Portugal y Castilla, y el apoyo que consiguen Magallanes y su socio de primera hora, Ruy Falero, del rey Carlos no dejará de suscitar recelos en el reino vecino. Un apoyo que se explica (en el complejo entorno humano que rodea al monarca, a punto de ser elegido emperador), por el interés de los oficiales y mercaderes que influyen en los asuntos de Indias, y sobre todo por la intervención del obispo Juan Rodríguez de Fonseca, el gran organizador de los primeros tiempos de la empresa americana.

En el segundo capítulo (págs. 79-230) se desvelan los pormenores logísticos, técnicos y náuticos de la preparación de la armada. Se atribuye el debido protagonismo a quienes dirigieron el proceso: Magallanes, por supuesto, pero, sobre todo, Fonseca, los oficiales de la Casa de la Contratación, sus delegados, los negociantes y mercaderes, y los numerosos calafates, carpinteros de ribera, remolares, toneleros, aserradores, marineros y otros muchos trabajadores, especializados o no, que intervinieron en la puesta a punto de la escuadra. Siguiendo una abundante bibliografía y las ricas fuentes de archivo que se han conservado, se explican las vicisitudes de la adquisición y reparación de las cinco naos que formaron la escuadra (*Trinidad, Santiago, Concepción, Victoria* y *San Antonio*); la complejidad del proyecto queda de manifiesto al comprobar cómo los preparativos se extendieron durante largos meses, hasta la misma víspera de la partida, y que comprendían numerosas operaciones que requerían una supervisión cuidadosa y un acopio de materiales nada desdeñable. Es aquí donde se expone y analiza, además, el coste

total, enfrentándose la autora a las enrevesadas cuentas de la época, a fin de presentarnos las cifras más aproximadas y depuradas que es posible.

En las páginas dedicadas a los integrantes de la expedición (cap. III, págs. 231-352), la Prof<sup>a</sup> Carmen Mena rastrea los orígenes geográficos de quienes componían las tripulaciones de las cinco naos (confirmándose la variedad de nacionalidades y etnias que en ellas se dieron cita), y ofrece pormenores biográficos de todos aquellos de los que se dispone de información: de los mandos de la flota y sus principales oficiales, como capitanes, maestros, pilotos, contramaestres; pero también de los “sobresalientes”, e, incluso, de cirujanos, barberos, capellanes, grumetes, pajes, etc., y de todos los que, por mor de las terribles peripecias del viaje, acabaron teniendo un papel destacado. El recorrido vital de los protagonistas de la expedición que realiza la autora revela, más vívidamente que las cifras de fallecidos, desertores y supervivientes, lo azaroso de la travesía, el riesgo a que se expusieron marineros y oficiales, y cómo los peligros del camino, la enfermedad (sobre todo, el escorbuto) y las tensiones del viaje (que desembocaron en conspiraciones, traiciones, violencias y represalias) fueron segando las vidas de tantos miembros de la escuadra, algunos de ellos, víctimas de la justicia sumaria y terrible administrada por Magallanes.

Finalmente, el último capítulo (págs. 353-447) estudia los bastimentos, expresión que, como recuerda la autora, no solo aludía “al conjunto de provisiones destinadas a la alimentación de las tripulaciones y soldados de los barcos, sino también a aquellos artículos relacionados con la preparación de los víveres y su transporte” (pág. 356), incluyendo las medicinas y el “botiquín” del que se servía el exiguo personal médico para combatir las enfermedades o heridas de la tripulación. Carmen Mena nos explica cómo se preveía el volumen de vituallas y su distribución entre los tripulantes, de acuerdo con su grado, su almacenamiento en los cinco barcos (no solo, como se había afirmado, en la nao *San Antonio*), el tipo de alimentos que se adquirieron y su origen, sin olvidar una valoración de la dieta de a bordo, así como de las enfermedades que amenazaban a los marinos. En esta labor de acopio, como explica la Prof<sup>a</sup> Mena con riqueza de datos, destaca el protagonismo del valle del Guadalquivir, de “la gran despensa andaluza” (pág. 358), activo centro agrario y comercial, volcado en la carrera de Indias. Completan la obra una amplia bibliografía y un rico aparato gráfico, de ilustraciones, tablas y cuadros; habría sido de utilidad un índice onomástico, si bien la estructura del libro permite localizar fácilmente materias y personajes.

A tenor de los asuntos que desfilan por estos cuatro capítulos, puede decirse que el libro trata de logística, o sea, de los medios, materiales y humanos, que se reúnen para llevar a cabo una empresa, y los métodos que se ponen en práctica a tal fin. Pero, así acotado, el tema se queda corto. Esta obra se caracteriza por una innegable vocación narrativa, que concibe como relato, siempre bien ambientado (con uso de la copiosa bibliografía sobre Andalucía y la empresa de Indias, y de numerosos tratados y crónicas), la descripción y explicación de las labores técnicas y náuticas. Incluso el tratamiento de las fuentes contables, árido y decepcionante a menudo, desvela, gracias a la perspicaz mirada de la autora, nuevos datos y anécdotas que enriquecen la historia. De este modo, la narración abarca hasta los últimos recovecos de la preparación del viaje de circunnavegación, con el análisis no solo de esos aspectos logísticos, sino sus también de sus contextos (diplomáticos, políticos, administrativos, económicos, mercantiles, laborales...), de las trayectorias de los protagonistas (hechas de amistades y enemistades, traiciones y lealtades, fortunas y desgracias), y de vicisitudes materiales de toda índole (incluyendo la suerte que corrieron las cinco naves, especialmente la única que volvió a casa, la *Victoria*, y el porvenir que le esperaba después de dar la vuelta al mundo). Queda así claro el papel de cada cual, y también las afinidades de nación, clientela o temperamento que se forjaron antes y durante la travesía, y las desgraciadas consecuencias que acarrearón.

De hecho, en la valoración, generalmente triunfalista, de la empresa magallánica deben tenerse en cuenta los factores que, desde su génesis, la desestabilizaron. Por ejemplo, el empeño del capitán general en rodearse de paisanos y los intentos de los oficiales del rey Carlos por evitarlo, no fueron el mejor presagio para el desarrollo de la navegación; lo mismo que la desconfianza y reserva del portugués hacia los otros capitanes de la armada. Asimismo, las dificultades para reunir naves, hombres y pertrechos, en ausencia de una infraestructura permanente y sólida que propiciase una eficiente reunión de recursos, ponen de manifiesto lo incierto de los proyectos navales, de exploración y descubrimiento, de entonces. De ahí la sensación de vértigo que suscita la lectura, por el esfuerzo que movilizó y las pocas garantías de éxito con que se afrontó, pese al optimismo de Magallanes y sus valedores. Y los resultados, pese a los beneficios materiales, por el elevado precio de venta del cargamento de la Victoria (el clavo, sobre todo), son poco halagüeños, contrapesados con las pérdidas humanas. Pero la empresa fue un triunfo para la Monarquía, no solo por el prestigio que le proporcionó, aireado por el improvisado cronista, Antonio Pigafetta (gran panegirista de Magallanes, como señala Carmen Mena), sino porque le proporcionó las mejores bazas para hacerse presente en el Pacífico y alcanzar la ansiada Especiería, aunque a los pocos años el emperador vendiese al rey de Portugal sus derechos sobre las Molucas. No obstante, el precedente de la ruta abierta por Magallanes y completada por Juan Sebastián del Cano y sus 17 compañeros, hizo posible el mantenimiento, durante varios siglos, del imperio hispánico interconectado a caballo del Atlántico y del Pacífico.

Por eso, la empresa de Magallanes muestra la construcción y el funcionamiento de la Monarquía Hispánica. Cómo la exploración pionera, impulsada por las expectativas de negocio, proporcionó conocimientos y experiencia náuticos y afinó las herramientas para preparar nuevas expediciones de tan larga duración. Cómo se podían reunir, pese a su proverbial escasez, suficientes hombres de mar para un viaje tan audaz, y colarse, una vez más, en los intersticios de la más veterana expansión portuguesa. Y cómo, en definitiva, empresas de este tipo (siendo esta una de las más señaladas, solo detrás de la de 1492), pusieron a los pies de una Monarquía con aspiraciones universales, medios para reinar en las cuatro partes del mundo. Precisamente, una de las enseñanzas más importantes del libro de Carmen Mena se refiere a la forma en que la Monarquía gestionaba esos medios, los materiales, desde luego, pero también otros más inmateriales, como el conocimiento, la experiencia, las habilidades que debían desplegarse para explorar (ulteriormente, conquistar y gobernar) el mundo, y cómo se registraban en los libros y legajos de instituciones, como la Casa de Contratación, llamadas a administrar el imperio ultramarino. Es posible que ni los gobernantes de aquel siglo de los descubrimientos, ni quienes les sucedieron, supiesen tributar los honores debidos a los hombres y a las naves que hicieron posibles tantas gestas. Sin embargo, sí guardaron memoria de todo, coleccionando papeles que explican aquella historia. Unos papeles, que, hoy día, utilizando paciente y sabiamente, como hace Carmen Mena, los instrumentos y las técnicas de la historia, acrisolados por su larga y fértil carrera investigadora, se puede reconstruir aquella epopeya. Así, los kilómetros de estanterías de archivos como el de Indias, más las crónicas y tratados escritos o inspirados por quienes fueron testigos de los hechos, constituyen hoy día el mejor tesoro legado por aquella era. Y, a buen seguro, seguirán brindándonos nuevas historias, como la de Magallanes y las cinco naves que partieron a dar la primera vuelta al mundo.

JUAN FRANCISCO PARDO MOLERO  
Universitat de València

VARRIALE, Gennaro. *Mare amaro. I corsari barbareschi sull'orizzonte italiano del Cinquecento*. Roma, Società Editrice Dante Alighieri, 2023 (89 págs.).

Aunque estén separados por varios siglos de diferencia, entre el mito de la captura de Dionisio por la tripulación tirrena, narrada en el Himno a Dionisio –con el que empieza la premisa de este trabajo (p. VII)– y la tarantela popular *Michelemmà*, escrita por un autor anónimo en el siglo XVII –y que cierra los últimos párrafos de su conclusión (pp. 61-63)– hay una cosa en común: la piratería en el mar Mediterráneo. Gennaro Varriale, en las cerca de 70 páginas que separan en su libro estas dos historias, hace una explicación concisa, estructurada, clarificadora y plagada de testimonios de archivo de los cambios que sufrió esta piratería durante el siglo XVI.

Su argumento empieza, precisamente, en el mito clásico, pues la piratería fue una actividad intrínseca al mar Mediterráneo desde la época antigua: existió en la república romana y se intensificó después de la caída del imperio romano y la disolución de su estructura. Sin embargo, esta actividad sufrió un nuevo viraje en los albores del siglo XVI, explicado por Varriale por tres motivos estructurales (pp. VII-VIII): la llegada de los otomanos en el Mediterráneo oriental y la de la monarquía de los Austrias en el occidental; la expansión global de los europeos, con los consecutivos cambios en los sistemas de navegación, las nuevas fórmulas en el sistema financiero o el desarrollo de la trata transatlántica de esclavos; y el desarrollo del sistema de correo que, entre otras consecuencias, hizo que el miedo al corsario musulmán se extendiera más allá de los territorios costeros. En este contexto, cuando la guerra entre cristiandad e islam se trasladaba al mar, las nuevas monarquías empezaron a contratar a los mejores marinos y piratas a su servicio. Así, se gestó la renovada (que no nueva) guerra del corso, que caracterizó el conflicto durante toda la Edad Moderna.

Ya está bien establecido por la historiografía cómo el Mediterráneo de la Edad Moderna era una sociedad de frontera, es decir, un lugar de interacciones, productor de vínculos sociales y políticos, pero también un lugar para las tensiones, las fricciones y las violencias. Esta frontera era un mundo constantemente en movimiento, donde se tejía un complejo entramado de relaciones económicas, culturales, sociales y políticas. Las fuentes dan testimonio de ello. Sin embargo, en medio de los conflictos y las violencias, también fue una zona de cohesión y de necesaria comunicación con el enemigo, donde los grupos hostiles cohabitaron y no necesariamente a través de la violencia. De hecho, el Mediterráneo como frontera y los fenómenos ligados a ella han sido objeto de los trabajos de numerosos investigadores e investigadoras desde hace décadas. Gennaro Varriale ha sido uno de ellos, centrando su atención en el espionaje hispánico contra el Imperio Otomano. Lejos de entender la frontera en el binomio fronterafrente, en trabajos como los de Varriale sale a la luz que la frontera nace de la práctica, de las experiencias de los actores e, incluso, de los relatos o textos que la práctica genera. En este sentido, se puede hablar de una frontera cultural, una barrera construida y fabricada mentalmente, más allá de los accidentes físicos, los trazados políticos y diplomáticos o las diferencias de costumbres y lenguas.

En este libro, Varriale, tomando como espacio de referencia Italia –pero una “amplia” Italia, ya que incluye los territorios donde tuvo influencia económica y cultural– trata de, en sus propias palabras, hacer una *ricostruzione della conflittualità nel Mediterraneo del secolo XVI imperniata intorno ai barbareschi, che svolgono un'attività tradizionale come la pirateria, ma in una maniera, davvero, innovativa* (p. IX). Con la premisa de tratar de darle un enfoque nuevo a este tema clásico, dice estar *alla ricerca costante delle voci coeve, da cui trapelano paure e speranze, che talvolta coesistono a poche righe l'una dall'altra* (p. IX). Y ello le lleva a

completar su trabajo con decenas de testimonios extraídos de fuentes impresas y, sobre todo, de los archivos italianos y españoles. Leemos, transcritas por el autor, las voces de los protagonistas de esta historia que no fueron solo los grandes hombres políticos, sino también los esclavos, las concubinas, los fugitivos, los espías o los eunucos, protagonistas de unas vidas transimperialas que vivieron y, a su vez, crearon las sociedades de frontera mediterráneas.

Y, efectivamente, la frontera es el hilo conductor de este trabajo. El autor divide la obra en cuatro partes: las violencias; las conductas militares y políticas, tanto de los estados italianos como de las potencias islámicas (Constantinopla, el Magreb y el Levante); y las conexiones que, en último término, surgieron de este conflicto.

El primer capítulo (pp. 1-13) habla de la frontera generadora de violencias, de donde surgen la piratería y el corso, que configuraron las mentalidades de las gentes mediterráneas. Varriale investiga los métodos y tácticas de los corsarios musulmanes para atacar los navíos y las costas italianas. Además, analiza cómo la alianza del turco con las potencias berberiscas, convirtiéndose en su mano armada en occidente, incrementó el miedo a estos ataques y reconfiguró los pesos geopolíticos. Las consecuencias humanas de esta violencia, no las únicas, pero sí las más conocidas, fueron la cautividad y la esclavitud de miles de personas. Por tanto, el autor concluye con las historias de algunos cautivos que, después de los ataques corsarios a las costas europeas, fueron trasladados forzosamente a territorio islámico y allí esclavizados. Este pequeño conjunto de relatos particulares nos muestra el drama individual de un fenómeno colectivo fruto del conflicto en el Mediterráneo del siglo XVI.

Repasada la violencia, empiezan dos capítulos de historia política, donde el autor disecciona, de la parte de la cristiandad a la parte del islam, las relaciones de los diferentes territorios con el otro lado de la frontera, las consecuencias en sus estrategias geopolíticas y sus evoluciones. Empieza por el lado cristiano, es decir, por la península italiana, escenario de las rivalidades políticas europeas y espacio clave en las relaciones con el Imperio Otomano (pp. 15-31). Primero, se habla de Roma como cabeza simbólica de la cristiandad y se resalta el papel de los pontífices, especialmente el de Pío V, sin el cual la alianza de la Santa Liga habría sido impensable. Más al sur, los reinos de Nápoles y Sicilia, muy cercanos a la frontera otomana y que eran parte de la Monarquía Hispánica, tuvieron un peso geopolítico esencial en el conflicto. Definida como una “espada de Damocles” sobre ellos, la amenaza berberisca influyó profundamente en su sociedad y su administración. Por su cercanía, sus costas fueron el objetivo principal de las incursiones de los corsarios berberiscos. Y, a la vez, sus virreyes tuvieron un papel estratégico en la organización de la defensa y el espionaje contra los turcos; sus puertos eran clave en el abastecimiento de las armadas; y sus escuadras eran las más importantes del rey católico en el Mediterráneo. Por su parte, no se entendería un análisis de las relaciones con el Imperio Otomano sin tener en cuenta a la llamada “concubina del Gran Turco”: la Serenísima República de Venecia. Era el único poder italiano con dominios en el Levante y mantenía una posición delicada entre los dos imperios: el Otomano, al este, y la Monarquía Hispánica, al oeste. De hecho, cambió su postura en las diferentes ocasiones que se desarrollaron en el siglo XVI, acercándose más o menos a la Sublime Puerta, lo que le conllevó no pocas críticas del resto de los estados italianos. Finalmente, se abordan las estrategias políticas y militares de Génova y Florencia. Ambas potencias marítimas destacadas, aliadas –con diferencias– con los Habsburgo y también centrales en su política contra los otomanos.

En el tercer capítulo se explora el otro lado de la frontera: la parte islámica (pp. 33-46). Empieza por Constantinopla, considerada el refugio del mundo. Después de la conquista otomana, el nuevo sultán osmanlí Mehmet II financió su reconstrucción, llevando a su refluorecimiento. Así, fue un espacio clave, caracterizado por ser una encrucijada de gente de diversas procedencias; por la importante presencia de extranjeros en ella (entre ellos, italianos exiliados),

incluidos mercaderes y espías que lograron obtener influencia y poder; y por su importancia comercial. Estos cambios en la parte oriental también fueron ligados a la transformación sociopolítica del Magreb. La presión militar sobre esta región culminó con la caída de los emiratos y su transformación en la llamada “América turca”, pues fue un lugar donde los sujetos otomanos tuvieron oportunidades de redención social y promoción mediante la participación en el corso. Además, este territorio, cuya economía estaba centrada en la piratería, que producía riqueza y traía mano de obra forzada, fue escenario de particulares equilibrios de poder entre los otomanos y los rais. Por su parte, el Levante, descrito como “caleidoscopio” del Mediterráneo, vivió una de las historias más complejas. La conquista otomana de Rodas en 1522 marcó el inicio de una nueva época, y las costas levantinas se convirtieron, junto con los estados del Magreb, en un trampolín del corso turco. Pero también fue punto de contacto entre los imperios, donde los espías jugaron un papel muy activo y desde donde las noticias de Constantinopla se difundían rápidamente.

Con todo, la imagen que se destila de estos dos capítulos centrales de la obra es cómo las maniobras diplomáticas y las alianzas cambiantes caracterizaron la complejidad de las relaciones políticas entre estos territorios. Además, su análisis en conjunto, en relación con el conflicto entre cristiandad e islam, muestra cómo las acciones en cada uno de estos espacios, interconectados entre sí, impactaron en el equilibrio general de fuerzas en el Mediterráneo.

Finalmente, Varriale escribe en el cuarto y último capítulo sobre lo que se presenta como una consecuencia del conflicto del corso y que es uno de los aspectos fundamentales que rigen las sociedades de frontera: las prácticas comunes, la interacción y los vínculos creados no siempre desde la violencia (pp. 47-60). Los diferentes mecanismos movilizados para la redención de cautivos; los renegados, algunas de cuyas historias son narradas; y las comunidades musulmanas en territorio cristiano (esclavas y libres) fueron consecuencias directas de esta guerra y que caracterizaron a las sociedades italianas de este siglo XVI. El capítulo muestra cómo el conflicto corsario y sus consecuencias humanas también amplificaron las conexiones y el intercambio entre los diferentes territorios implicados. En las sociedades de frontera, en medio de la violencia y las alianzas políticas cambiantes en esta guerra secular, también hubo espacio para la interacción, la interconexión y la hibridación de algunos sujetos que, libre o forzosamente, cruzaron las fronteras imperiales.

Al final, esta obra de Gennaro Varriale muestra la guerra del corso en el Mediterráneo del siglo XVI como un fenómeno amplio y complejo, fruto de la rivalidad y de las múltiples y diversas relaciones entre los distintos actores implicados. Un fenómeno que, además, moldeó las mentalidades italianas y ha dejado huella en las expresiones culturales hasta nuestros días. Pero de la guerra del corso también surgieron otros fenómenos que, lejos de dividir, conectaron las dos orillas del mar, donde se vivía una realidad mucho más compleja que la de dos civilizaciones enfrentadas. Y desde aquí es desde donde se entienden las fuentes trabajadas por Varriale y que han armado su investigación.

TERESA PELÁEZ DOMÍNGUEZ  
Universitat de València