

EL APROVISIONAMIENTO Y LA SALIDA DE LA EXPEDICIÓN

Beatriz SANZ ALONSO
Profesora de la Universidad de Valladolid

Las llamaron *Trinidad* (Virgen de la Trinidad), *Victoria* (Virgen de la Victoria), *Concepción*, *Santo Antonio* y *Santiago*, por llevarlos por abogados, por *AD VOCATUS*, aquellos a los que se llama para interceder, para defender. Porque, cuando los marinos iban a la ventura –etimológicamente, a «lo por venir»– y a la aventura –«aquello que les vendrá por bien o por mal»–, eran conscientes de que la ayuda solo les podría llegar del cielo.

Para tan incierta empresa no era extraño que no hallasen quienes, de buen grado, quisieran marear las naos. Faltaba poco para que Cortés conquistase Tenochtitlán, y ya el Atlántico era un océano bastante conocido y de relativo poco riesgo para las flotas mercantes y para las reales.

Los marinos, restando el quinto real, el dinero que habían invertido los armadores y el necesario para la reparación de los navíos y para los inversores, se repartían, según proporción estipulada, los beneficios del viaje y tornaviaje a las Antillas y a Tierra Firme, a Castilla del Oro. Beneficios que, como en el caso de las perlas, podían llegar a ser bastante suculentos. Por ello no encontraba la gente de mar razones que le cautivaran a emprender (a «prenderse en», a «atraparse en») un peligrosísimo viaje a lo desconocido.

«Fue preciso premiar a los pilotos y marineros para que se embarcasen, por la natural repugnancia que manifestaban en emprender una navegación tan nueva y peligrosa» (1). Por eso, a pesar de pregonar en Málaga, en Cádiz y en sus condados el sueldo que su alteza pagaba por embarcarse en la armada de la Especiería, no todos los que se presentaron eran naturales y tuvo que recurrirse, para conseguir los 224 hombres que fueron en la armada, a extranjeros venecianos, bretones, franceses, griegos, alemanes, genoveses y portugueses. No entro en este artículo en las diatribas de los capitanes españoles y de la Casa de Contratación con Magallanes sobre la contratación de portugueses, aunque sabemos, por el factor que el rey de Portugal tenía en Sevilla, que los de la Casa «no lo podían tragar».

(1) ZURITA, Jerónimo: *Anales de Aragón*, IFC, t. 5, libro 1, cap. 25.

Y no era fácil encontrar tripulación para viaje tan arriesgado porque, tanto en los trabajos de marinero como en los oficios relacionados con la navegación, había una enorme carencia de manos. En 1611, Tomé Cano, capitán del rey y diputado de la Universidad de la Carrera de Indias, imprimió en Sevilla su *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra*. Con el conocimiento que le daban sus cincuenta y cuatro años de navegación, explica la decadencia de la marina diciendo (2):

«Y que esto sea verdad no nos lo negarán los que agora veinticinco años conocieron y vieron en España más de mil naos de alto bordo, de particulares de ella: Qué en solo Vizcaya había más de doscientas naos, que navegaban a Terranova por ballena y bacalao, y también a Flandes con lanas. [...]. En Galicia, Asturias y Montañas había más de doscientos pataches, que navegaban a Flandes, Francia, Inglaterra y Andalucía, traginando en sus tratos y mercaderías [...]. En Portugal siempre hubo más de catrocintas naos de alto bordo y más mil quinientas carabelas y carabelones [...]. En Andalucía teníamos más de cuatrocientas naos, que más de las doscientas navegaban a la Nueva España, y Tierra-Firme, Honduras e Islas de Barlovento, donde en una flota iban sesenta y setenta naos, y las otras doscientas navegaban por Canarias a las mismas Indias y otras naciones, cargadas de vinos y mercaderías, con grande utilidad y acrecentamiento de la Real Hacienda y sus muchos derechos, y con mayor beneficio de todos sus vasallos».

Ya dotadas las naos de tripulación, pasemos a bastimentarlas con todo lo necesario para el sustento y la navegación. Es decir, vamos a pensar qué implicaba eso de abastecer una flota. Aquellos marinos que, al desembarcar, se postraron ante la Virgen de la Victoria para mostrarle su ferviente gratitud eran los que, en ese momento en el planeta, más sabían de los mares del mundo, de sus vientos y sus corrientes; y también de sus peligros y de sus hambres. Pero, cuando partió, la flota iba perfectamente bastimentada para 765 días en la mar. Y volvemos a la pregunta: ¿qué supone, qué significa abastecer esa flota?

Sin contar las jarcias y la cabuyería, que las propias naos traían ya de Sanlúcar, se compraron y labraron 223.000 kilos de cáñamo para los cables, ajustes, orinques y jarcias. A esa cantidad había que añadir el cáñamo de las velas (las puestas y las de respeto), los sacos para acarrear el bizcocho, el hilo para coser las velas, los ovillos de cáñamo para las ballestas, sacos para el servicio de las naos, para la arena y para otras cosas de lastrear, y «cuarenta varas de cañamaza que se dio a las naos para manteles en que come la gente». Las velas se impregnaban, entre otros productos, con almáciga, que es una resina clara y amarillenta que se extrae del lentisco y que implicaba, asimismo, numerosa mano recolectora y fabricante.

Miles de *cordoner* labraban las jarcias, docenas de maestros veleros las tejían. Los campesinos sembraban el cáñamo para la marina de modo diferente que si se dedicaba a otros usos, como sábanas o ropa. Como la caña

(2) Instituto de Estudios Canarios, 1964, p. 44.

para la marina debía ser más alta, más larga, había que entresacar las plantas, dejando una separación de 8 a 10 pulgadas entre los pies, mientras que para los otros destinos bastaba con tres pulgadas (3). O sea, casi dos tercios de plantas menos en la misma superficie. Había jornaleros que las arrancaban y las ataban en manadas; había hombres y mujeres que las enriaban; había hombres que las espadaban, y había miles de mujeres que las cardaban, hilaban, ovillaban y tejían. Los *esparteros*, por su parte, elaboraron los estrenques, orinques y trallas; las esteras y las espuestas para el servicio de las naos y para sacar bizcocho de los pañoles, así como los serones en que iban las armas; los *mimbreros* cortaron y domaron centenares de liazas de mimbre para forrar las vasijas y que no se golpearan en los balances. Sin salir de las fibras textiles, los algodoneros fabricaron 140 metros de varas de mechas para las armas y 24 kilos de pabilo para hacer candelas. Si multiplicáramos todas estas cantidades, estas horas, estos jornales y estos jornaleros por las muchas armadas, naos, galeones, carracas y flotas que solo en el siglo XVI había en España, podremos empezar a hacernos una idea somera de cómo una buena parte de la Península vivía dedicada al mar, bien de un modo directo o de uno más vago.

Evidentemente, en este artículo no pretendo entrar en construcción naval; solo quiero atisbar por un resquicio. El nivel de madurez estructural, el precio, la accesibilidad y la disponibilidad determinaban la elección de la madera para la construcción naval, que constituía una de las claves del éxito de una nave. Y llevaba aparejados un buen número de oficios y de personas inteligentes en diversas materias, desde los guardabosques hasta los carpinteros de ribera. La estructura primordial de una nave se construía, en general, con madera de fagáceas, cuyo crecimiento se dirigía de modo que se convirtieran en piezas proyectadas para un navío. Esta disposición de la forma de las ramas se llama *garbo*, y el responsable de ello es el *maestro de garbo*. Los *magistri legnanimun* eran funcionarios de las diferentes coronas cuya misión era proteger la integridad de los bosques, mantenerlos limpios, vigilar el correcto crecimiento de cada ejemplar y evaluar el momento ajustado para la tala. Esta excepción de bosques provocaba enfrentamientos con otros oficios, como el de los criadores de gusanos de seda, por ejemplo.

Talada la madera, se dejaba en manos de los carpinteros de ribera. Además de ese oficio, cuando las cinco naos vararon en Sevilla, los *galafates* necesitaron para galafatearlas betún, breo, estopa, aceite y sebo para ensebarlas. O sea, productos que arribaban desde todas las regiones y que permitieron el sustento, durante generaciones, de los *resineros* de la comarca segoviana de Coca, por ejemplo. Los *carpinteros* tuvieron que aserrar y tallar madera de vigas y madera menuda para reparo y aderezo, mástiles, entenas, incluso un bergantín; los *carreteros* construyeron cientos de carretas para el

(3) *Semanario de Agricultura y Artes Dirigido a los Párrocos*, t. IV, Imprenta de Villalpando, Madrid, 1978, pp. 18-22.

transporte, y los *toneleros* tallaron y ensamblaron barriles para la pólvora y para los quesos, botas, toneles, tinas y pipas para los líquidos. Se tallaron cuartillos de palo para repartir las raciones de comida, gamellas, artesas, platos, cuencos e innúmeros objetos de madera que en la relación de pagos de la armada se incluyen en «otros más». Los *corcheros* mimaron los alcornoques y los corchos y escoperoles de las botas, de las pipas de vino y de las redes de pesca.

En la rama de los metales tenemos que atender a tres grupos: los herreros, los caldereros y los plomeros. De Vizcaya arribó todo lo necesario para la defensa: la pólvora, las armas, las rodelas, las pelotas, los dados y las piedras para armas y artillería, vasijas de licor hechas de metal, escudillas, tajadores y morteros. Pero los *herreros* andaluces y de otras localidades, cuyas manufacturas llevaban a ferias y mercados los arrieros y trajinantes, crearon todo tipo de cuchillos que se embarcaron en la flota, azadas y azadones, barras y barrenas, cucharas para la pez, anclas, martillos, candados para los despenseros, grillos y cárceles, candelabros, aferravelas de hierro, tenazas grandes, faroles, gavietes, ganchos de batel o poleas, por ejemplo.

Los *plomeros* emplomaron las costuras de las naos, aderezaron la artillería e hicieron granos de espingarda y pelotas de plomo. Los *caldereros* crearon con sus manos ollas de cobre, de 25 kilos cada una, calderos, hornos, las enormes calderas de cocer el breo, incluso los embudos. Los zurrones, manguetas y cueros para las chapas de las bombas de achique fueron obra de los *curtidores*, así como las enormes botas de vino y los cueros con los que se breaban y ensebaban las naos.

Hubo quien recogió y transportó el lastre. Se embarcaron medicinas, ungüentos, aceites y aguas destiladas, que crearon los *boticarios*. Los *pesca-dores* prepararon todos los aparejos necesarios para la pesquería (chinchorros, anzuelos de cadena, corchos, linas, cordeles, anzuelos, arpones y figsas. Estos últimos llegaron de Vizcaya). Los *leñadores* talaron la leña de 40 carretadas. Los *fuelleros* construyeron los enormes fuelles para las fraguas. Los *carbone-ros* quemaron el carbón vegetal en los montes. Los *cereros* fabricaron las velas de sebo y las velas ceremoniales para la partida. Hubo quien hizo de correo, quien acarreó y quien fletó. Y, por supuesto, nada habría podido llevarse ni embarcarse sin los *palanquines* y los *arrumadores*.

Se calculaban las provisiones para el viaje; pero, realmente, en las travesías, además de fatigas y miedo, era muy habitual pasar hambre y sed, incluso necesidad extrema; porque, si bien en la navegación atlántica la lluvia suele ser frecuente y permite rellenar los toneles de agua, no sucede así en otras latitudes o en todas las navegaciones. Se contaba, asimismo, con que, durante el camino, se pudiera pescar, hacer aguadas o recolectar comida en diferentes islas y costas. Pero tampoco fue siempre habitual ni sencillo, bien porque la tierra no lo produjera, bien porque la costa fuese tan accidentada que impedía acercarse a ella o porque los nativos atacaban y flechaban a la gente del navío. Se prevenían antes de embarcar provisiones para quienes enfermaran, a mayores de la ración diaria.

Los navegantes gozan de poco sosiego, es justo decirlo, pues con mucha frecuencia padecen los mares, las tormentas y las calmas. Así, por las aguas próximas a Guinea y sin viento, ocurre que, como dice Sarmiento:

«Por estos días nos fatigaban muchas cosas: lo común era calmerías, grandes calores, torbonadas, que fue la causa de muchas enfermedades. Unos padecían de calenturas, que es la pestilencia que mata en esta tierra de Guinea, otros de granos y nacidos, otros de tullimientos de piernas y de brazos y de muelas; especialmente dio una enfermedad que es contagiosa é insufrible de mal olor, contagiosa, que es hincharse las encías y se aposteman y mueren muchos dello, y el que no muere padece mucho. Tras esto la falta de agua y el terrible calor, que se ardía la cubierta del navío, y se derretía la brea, y se desvaían las juntas y costuras de las tablas, que fue causa de hacer el navío mas agua de la que hacía hasta allí» (4).

En ocasiones se recorrían distancias mayores de lo esperado, ya que los vientos y las corrientes podían desviar los navíos y alejarlos de su rumbo y de la tierra, o pudiera ser que no se conociera la travesía y se hubiera errado en el cálculo. De modo que los expedicionarios podían ir provistos para tres meses y tardar seis y, además, andar sin árboles ochocientas leguas, causas por las que la gente embarcada tenía gran necesidad de comida y de bebida.

Otro eventual acaecer era suponer que la navegación sería más breve de lo que en realidad fue, bien por desconocimiento de la travesía porque no se había descubierto aún, o bien por temporales, corrientes y vientos que hacían derivar a los navíos a muchas millas de su derrota, de manera que una misma travesía podía pasar de los hielos casi polares a los calores extremos del trópico. Y a pesar de que se cargaran víveres y provisiones era frecuente que, por el excesivo calor, o por el tiempo transcurrido, o por los insectos y las ratas, o por todo junto, dichas provisiones se estropeaban, el agua se volvía dañada, amarga y hedionda y no se podía beber, o el pescado y la mucha carne embarcada se pudría, de manera que no podía aprovecharse. Pero los navegantes también eran capaces de hallar medios para proveerse de comida y de agua. En el caso del agua había tres modos: bajar a tierra y hacer una aguada, llenar los toneles con agua llovediza y conseguirla por sí mismos.

En cuanto a la comida, los navegantes pescaban durante la travesía y, además de embarcar sardinas y otros peces para cebo, fabricaban diversos ingenios con los que capturaban el pescado durante la navegación. Asimismo se aprovisionaban en cuantas costas, islas o tierras podían. Dado que los navíos se guían por vientos y corrientes, era frecuente que la singladura del barco y las rutas de los peces coincidieran, de modo que los iban pescando; como las de las albacoras y bonitos, que acompañaban a los navegantes durante muchos días.

Ahora bien, lo habitual era proveerse de una comida sin riesgos. Los navegantes se aprovisionaban de frutas y verduras tanto, como y en cuanto podían.

(4) SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Derrotero al estrecho de Magallanes*, Historia 16, Madrid, 1987, p. 190.

Los modos de obtenerlas eran diversos: por puro acaso, o recolectándolas, o por intercambio o agasajo con los nativos de las diferentes islas y tierras.

En las naos de la flota del Maluco, además de 100 toneladas de *bizcocho* (5), se embarcaron 2.165 kg de *habas*, 3.857 de *garbanzos* y 878 de *lentejas*. En total, más de seis toneladas de menestra. Y si lo estoy exponiendo en toneladas es porque así percibimos que esas 100 toneladas de pan (de bizcocho) se restaban de las que necesitaban los habitantes de los municipios de donde se extraían, lo que ocasionaba enormes quejas y desolaciones. Respecto al pescado seco, partieron de Sanlúcar con 200 barriles de *anchova*, 166 docenas de *alvarinos secos* y *cazones*, 9 docenas de *dentudos*, 73 docenas de *cornudillos* y 17 arrobas de *pescado vastina seca*. Además, 57 arrobas de *tocino seco*.

El reparto de los bastimentos por hombre, de los 237 que iban en la armada, era en este modo: a cada hombre le correspondían, en el viaje, 9 quintaladas y 17 libras de bizcocho; de vino, una pipa, 20 arrobas y 2 azumbres, que corresponden a media azumbre de ración al día durante 765 o un tercio de azumbre para 1.134 días, en caso de necesidad; de aceite, a cada hombre le correspondían dos arrobas.

Embarcaron, asimismo, 2.500 kg de *vinagre de Moguer*, *agua*, 268 kg de *azúcar*, 200 ristras de *ajos*, 100 manojos de *cebollas*, 900 kg de *pasas de sol* y *de lejía* –provenientes de Málaga, sobre todo–, 16 cuarteroles (6) de *higo seco* –que se trae de fuera de Sevilla y su tierra–, 12 hanegas de *almendra* con casco –también viene de fuera–, 648 kg de *miel* envasada –que se trae–, 3 jarras de *alcaparras*, *sal*, 170 kg de *arroz*, 12 kg de *mostaza*, *carne de membrillo* (que costó 5.799 maravedíes, o sea bastante cantidad), 5 pipas de *harina*, *ciruelas*, *pasas* y *sardina blanca para pesquería*. La documentación recoge los alimentos que van en la armada, pero no expresa cómo los distribuyen los arrumadores en las cinco naos.

Se embarcaron también animales vivos (vacas, cerdos, gallinas...). Era lo que se llamaba «dieta viva», para cuya manutención los cargadores y los maestros debían calcular las cantidades necesarias de grano, salvado, paja y hierba que habían de cargarse en el barco. El ganado y las aves se aprestaban en el bajel cuando estaba a punto para su salida a la mar. Mientras tanto, el encargado celaba que, en los campos en que estuvieran, tuvieran un buen mantenimiento y se embarcaran con la calidad y el peso necesarios.

El comercio internacional denominado «comercio de Indias» también promovió todo un movimiento alfarero y de tenería y cestería de dimensiones desconocidas hasta entonces. No somos capaces de imaginar la inmensa cantidad y variedad de mercancías que se estibaban; los kilómetros de registros de la Casa de Contratación necesitan años de estudio para poder hacer una verdadera relación de todos ellos: desde las sedas valencianas a los algodones de Ruan, desde el fierro y la ferretería para clavazones hasta los esla-

(5) 20.138 quintales, 50 hanegas de habas, 90 hanegas de garbanzos, dos hanegas de lentejas.

(6) En capacidad, esto es la cuarta parte de un tonel.

bones de grillos o de cadenas de iglesia; desde el trigo para La Española hasta el índigo, la zarzaparrilla, la vainilla y los cajones de plantas para el Jardín Botánico o para los huertos de los conventos; desde el dinero hasta el arte; desde los medicamentos hasta animales; desde todo hasta todo cuanto podamos imaginar. Todo este mundo de mercaderías necesitaba otro análogo de recipientes y envases, según el tipo y el tamaño de la mercancía, que se fletaba en botijas, toneles, barriles, limetas, pozuelos, odres, frasqueras, lingotes, sacas, fardos, líos, cofres, baúles, canastos, jaulas, cajones, zurrones, petacas, pozuelos, etc.

En los almacenes, tanto de vino como de carnes, habían de estar ordenadas las pipas y la barriquería en pilas bien hechas, dejando callejones que facilitaran su reconocimiento. En las pipas tenía que estar marcada su capacidad, y en los barriles de carne y de tocino, la cantidad, así como las taras de los envases.

El trigo que se compraba por cuenta de su majestad se entregaba a los bizcocheros para que lo molieran «por su cuenta» y lo convirtieran en bizcocho. Los ministros del rey estaban obligados a revisar, personal y continuamente, los hornos y fábricas, la calidad y selección del trigo, que no se mezclara la harina con ninguna otra cosa, ni se amasase con agua fría, ni que los hornos se calentasen con leña verde, ni se sacase de ellos el bizcocho hasta que hubiera estado el tiempo competente para cocerlo y bizcocharlo y «que no se le deje corazón», es decir que el interior estuviera sin cocer, lo que provocaría la pudrición del alimento. Y todo este cuidado «para que salga con el acierto que pide el ser el principal género de la ración de la gente». También se ordena que no se embarcase sin que primero hubiera reposado en los pañoles donde se hubiese fabricado al menos veinte o treinta días. La «mazamorra», «que así se llaman los restos que sobran del bizcocho», debía recogerse, «cuidando que no la compren bizcocheros para molerla y mezclarla con la harina para fabricar bizcocho, como algunas veces se ha visto».

Los comisarios que se nombran para compras y reconocimientos tienen la obligación de ir a las bodegas a reconocer los vinos, probar todas las pipas y desechar las que no tuvieren vino de la buena calidad que se requiere. Deben reconocer si la pipa está estanca, con duela nueva y con todos los requisitos necesarios. Podían destapar dos o más barriles de carne y tocino de cada pila, para examinar su olor, color y salmuera. Y debían enterarse de si eran géneros nuevos o si solo se había renovado la salmuera. Podían, también, hacer probar el vino de todas las botas y todos los demás alimentos, ya fueran pan, menestras o lo que hubiere.

De todo lo que se reconoció, probó y aceptó proveyeron a la armada. Y así, bien pertrechados y bastimentados, largando el trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, el 20 de septiembre de 1519 salieron unos marinos que, tras numerosas alegrías y penalidades, retornaron, tres años después, convertidos en los mejores navegantes del planeta.

