

Pablo Emilio Pérez Mallaína

“La gente se evade en las Maldivas, yo lo hago en los siglos XV y XVI”

ALICIA ALMÁRCEGUI ELDUAYEN
CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES

AH
ENERO
2021
70



Pablo Emilio Pérez Mallaína (Sevilla, 1952) es catedrático de Historia de América en la Universidad de Sevilla y experto en la Historia Naval española de los siglos XV a XVIII. Autor de libros fundamentales sobre los hombres de la mar, la navegación y sus rutas, ha sido director de estudios de la prestigiosa L'École des Hautes Études en Sciences Sociales de París y asesor del Pabellón de la Navegación. Galardonado recientemente con el premio Fama a su trayectoria científica por su universidad, está convencido de que la divulgación histórica es una de las tareas fundamentales de los historiadores. Y se aplica a ello con auténtica pasión. Hablar con él sobre navegantes, expediciones y archivos se convierte en un viaje de conocimiento y recreo.

En los barcos españoles se protegía más a los marineros que, por ejemplo, en los navíos ingleses. Al menos en España tenían donde quejarse: podían recurrir a la Casa de la Contratación, que funcionaba como una audiencia

Pablo E. Pérez-Mallaína



LOS HOMBRES DEL OCEANO

Mallaína es un apellido del norte. ¿Dónde nació y creció?

Mis padres eran nortños: mi madre montañesa, de un pueblecito cerca de Comillas, y mi padre de San Sebastián. Pero yo soy andaluz, nací en Sevilla. Estudié primaria en el colegio San Francisco de Paula, un colegio laico muy exigente del que guardo muy buenos recuerdos.

¿En qué universidad estudió?

En la de Sevilla, que siempre ha sido mi casa. He trabajado en otras universidades de EEUU y de Europa, con estancias de investigación o como profesor invitado. Sobre todo galas porque soy muy francófilo. De hecho terminé mi tesis en Francia.

¿De dónde le viene su pasión por la historia?

En plena época del Desarrollismo mi padre quería que yo fuera ingeniero. Así que en el PREU cursé Bachillerato de Ciencias. Pero al llegar a la universidad decidí cambiar de rumbo. En mi decisión pesó la lectura de algunos de los libros que, precisamente, me había regalado mi padre; libros que aún conservo: las cartas de Hernán Cortés y la *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España* de Bernal Díaz del Castillo.

¿Por qué se hizo historiador?

Para luchar contra el paso del tiempo. Sé que es una lucha perdida, incluso romántica. Me gusta citar el libro de la historiadora del siglo XII Ana Comneno —hija del emperador bizantino Alejo I— en el que habla de que el tiempo es como el agua que todo lo arrastra hacia el sumidero y sólo la historia lo impide. La historia es la única vía que puede evitar que el tiempo se lo lleve todo.

¿Qué le impulsó a dedicarse a la Historia Marítima?

Mi abuelo materno era patrón de pesca. Yo era su nieto mayor y él me contaba sus historias. Como que en uno de sus viajes había naufragado en el Mar de China y, aun sin saber nadar, había sobrevivido al haberse agarrado a un tablón de madera. Y me regalaba monedas de oro procedentes de México, de la época de la Revolución... Esa moneda aún la conservo. Le llamaban el montañés loco. Inventó un sistema de pesca de arrastre que le fue muy bien y ganó bastante dinero. Sus historias serían verdad o mentira, pero daba igual, porque ya me había inoculado la pasión por la navegación.

¿A qué tema dedicó su tesis doctoral?

A la política naval española en el Atlántico en el siglo XVIII: una época en la que los franceses quisieron cambiarlo todo y, por el contrario, los ingleses decidieron dejarlo tan mal como estaba para aprovecharse de ello y seguir con el navío de permiso y los asientos de negros. Me dirigió Don José Antonio Calderón Quijano, que fue rector de la Universidad de Sevilla y director de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC) al mismo tiempo. En ese momento el americanismo sevillano pasaba por él.

¿Empezó entonces a ir al Archivo de Indias?

Sí, empecé a ir muy joven, con la tesina a finales de los años sesenta. No al que aho-

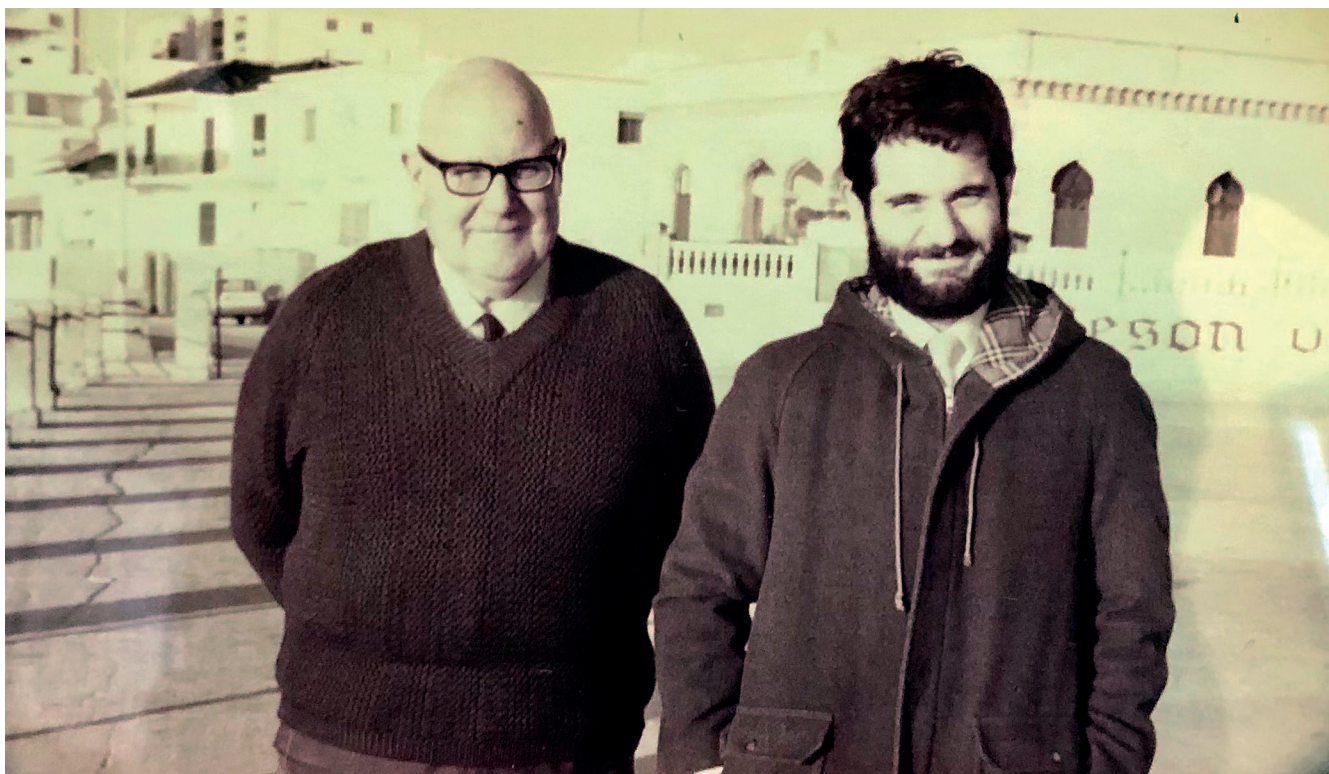
ra funciona, sino a la Casa Lonja, donde he pasado magníficos momentos. La gente a veces se evade yéndose a las Maldivas, yo lo hago yéndome al siglo XV o al XVI. Me evado en el tiempo y no en el espacio.

¿Se disponía por aquel entonces de buenos estudios sobre la historia de la navegación o estaba todo por hacer?

Siempre ha habido buenos estudios disponibles. Había publicadas grandes obras, como los estudios ya clásicos de Cesáreo Fernández Duro sobre la Armada Española en diez o doce tomos o los Martín Fernández de Navarrete, ambos publicados en el siglo XVIII y XIX. No hacían historia como nosotros ahora, pero eran magníficos recopilando información. Y, sobre todo, los estudios sobre el comercio y la navegación de Pierre Chaunu, así como su obra de referencia *La expansión europea*. Y, por supuesto, *El Mediterráneo en tiempos de Felipe II* del hispanista Fernand Braudel.

¿Sabe navegar? Imagino que ayuda a la hora de abordar la historia de la navegación.

Así es. Fui alférez de navío en la Marina, rango similar al de teniente. Navegué cuando hice las Milicias, coincidiendo con La Marcha Verde en 1975. Primero fuimos a desembarcar en el Sáhara. Y después murió Franco y hubo que traer las tropas a la Península por lo que pudiera pasar aquí. Nos tocó ir a evacuar el Sáhara. Recuerdo subir a bordo en el antiguo Galicia con grúas los ataúdes de españoles del cementerio de El Auín. La gente no quería dejar allí a sus muertos. He navegado en otras ocasiones. Recuerdo especialmente la ruta del primer viaje colombino que hice en el marco del programa de Aventura 92, previo a la famosa Ruta Quetzal de De la Quadra-Salcedo. Navegábamos y yo daba clases de



El profesor Pablo Emilio Pérez Mallaína (dcha.) y su director de tesis, José Antonio Calderón Quijano.

historia de América a los niños de últimos cursos de Bachillerato en la discoteca del barco. En una ocasión no muy heroica, incluso estuve al mando de un barco de 15.000 toneladas y 200 personas durante unos minutos. Yo era el segundo oficial de guardia, el comandante estaba durmiendo, y el primer oficial tuvo que salir brevemente por una llamada de la naturaleza. Me dejó al mando, aunque me pidió que no tocara nada (risas).

Pero su interés viró pronto de la historia de la navegación a la historia de la gente sin historia, la gente de la mar. ¿Por qué?

A iniciativa de un historiador estupendo que ya ha muerto: un compañero mío, Manuel Babío Valls. Fue él quien me propuso este viraje del tema de investigación hacia las gentes de la mar. Y yo le dije que lo haría.

¿Hay muchas fuentes para trabajar sobre los hombres de la mar?

Sí. Al rey lo que le interesaba es que llegara la plata, pero para que eso ocurriera las flotas debían estar bien organizadas y la gente estar satisfecha, cobrando a tiempo. No se les podía tratar demasiado mal.

Cuando así ocurría la tripulación protestaba. Y el rey les dejaba protestar. La Casa de la Contratación era también una audiencia, una sala de apelaciones en la que los miembros de las tripulaciones podían interponer recursos de alzada. Existen miles de legajos sobre pleitos de marineros, bienes de difuntos (si morían a bordo); juicios por impagos, etc.

¿La justicia era justa?

Se la representa siempre con un pañuelo tapándole los ojos, pero la verdad es que en los barcos españoles se protegía más a los marineros que en los navíos ingleses. Al menos en España tenían donde quejarse. El famoso almirante inglés Vernon decía algo así como “nosotros conseguimos las tripulaciones con la injusticia (haciendo levás) y las mantenemos con la violencia (a latigazos)”. Así se entienden los famosos motines del XVIII, como el de la *Bounty*. ¿Haría eso que los barcos ingleses fueran más eficaces? Lo desconozco.

A bordo ¿había una sociedad muy jerarquizada?

Más que en ningún sitio. Como en los barcos la gente está muy cerca una de otra hay que mantener la autoridad. La disciplina era especialmente rigurosa.

Ha escrito que en el siglo XVI llegaron a embarcar unos 8.000 hombres rumbo a las Indias anualmente. ¿Era el mayor lugar de empleo?

En los mejores momentos así fue. En la Edad Moderna, el ejército y la marina eran los mayores empleadores de asalariados libres.

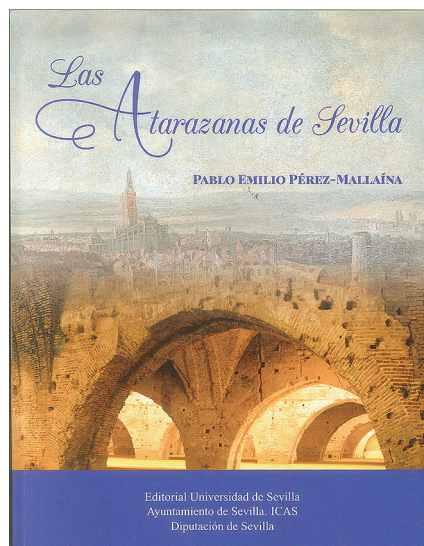
¿También iban esclavos?

Claro que sí. No sé el porcentaje, 3, 4 ó 5 por ciento de la tripulación. Si alguien de Sevilla tenía esclavos los podía poner a trabajar en un barco y quedarse así con su salario. También embarcaban muchos extranjeros libres, del orden del 20%.

¿Los extranjeros viajaban en igualdad de condiciones que el resto?

Si podían los explotaban. Les daban menos sueldo. En lugar de vino, vinagre con agua. En vez de la ración ordinaria, apenas tres sardinas... La gente se sorprende

Gran parte de los marineros eran hijos de la pobreza. Embarcaban con la esperanza de emigrar a las Indias: a Panamá le pusieron como nombre Castilla del Oro y también estaba el Río de la Plata



al ver el volumen de extranjeros de la expedición Magallanes-Elcano, pero eso era lo habitual.

La imagen literaria que nos ha llegado de la marinería es la de personas levantis-cas.

Sí. En esa época a los campesinos se les pagaba en especie, con un saco de trigo o lo que sea, lo que imposibilitaba que se pudieran rebelar o mover. Pero si te pagaban en dinero y encima estabas en una ruta que se movía eres más libre y podías desertar. Y muchos lo hacían.

¿Los oficiales lo permitían?

En muchos casos les dejaban escapar. Volvían muchos menos barcos de los que iban. A la ida transportaban mercancías muy voluminosas y los que venían de vuelta traían plata, cacao, cochinilla, grana, etc. Productos valiosos, pero que abultaban menos. Al maestre le podía convenir que se le “escapasen” para no tener que pagarles más, porque él ya había hecho el negocio.

¿Qué les impulsaba a embarcarse?

La mayor parte de los marineros eran hijos de la pobreza. Embarcaban con la esperanza de emigrar a las Indias: a Panamá le pusieron como nombre Castilla del Oro, y también estaba el Río de la Plata. Emigrar era su esperanza. En un barco podían llegar como mucho a contramaestre y si emigraban podían llegar a convertirse en hacendados.

Varios historiadores aseguran que la organización

burocrática/administrativa de la Monarquía Hispánica era extraordinariamente eficiente. ¿Está de acuerdo?

Desde luego, si no hubieran guardado los papeles por triplicado yo no habría podido investigar. Si se mandaba una orden a un rey o virrey se expedía por tres o cuatro vías para asegurarse de que la recibía, e iba a su nombre o al de quien “en su lugar esté”.

Tras estudiar muchos años a los hombres de la mar, cambió de objeto de estudio y se dedicó a investigar los naufragios, trabajo que se materializa en el magnífico libro *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*.

Todo el mundo pasa un bachecillo en su vida. Y cuando me pasó a mí me pregunté cómo afrontarían los hombres de la mar esas situaciones. Quise reflexionar sobre cómo se enfrentaban los antiguos a una desgracia como un naufragio. Cómo afrontaban las penas humanas y económicas, si se encomendaban a Dios o lo hacían con medios materiales.

¿Hay algún naufragio que le haya llamado especialmente la atención?

El del barco *Nuestra Señora del Juncal*, que se hundió en el golfo de México en el siglo XVII en medio de una tormenta, no muy lejos de la península del Yucatán. En él viajaba mucha gente importante de vuelta a España: varios nobles, un general de la Armada del Pacífico, etc. Pero cuando

hubo que abandonar el barco, el capitán dijo que primero debía hacerlo la gente principal: intentaron librar el bote pero no lo consiguieron. Decidieron que, puestos a morir, iban a hacerlo con la dignidad de su clase: morir como caballeros, vistiendo sus mejores galas y rezando. Mientras, los marineros consiguieron soltar el bote, de tal modo que sobrevivieron. Pero al llegar a Yucatán los metieron a todos en la cárcel, porque no entendían que se hubiesen salvado ellos. Es un ejemplo de que el honor mata.

¿Recibían buena instrucción náutica?

Aquí no había escuela de pilotos. La de los huérfanos de San Telmo se abre mucho más tarde, en 1680. Lo único que había era un examen que hacía un piloto mayor. En la Casa de la Contratación intentaron dar clases en la época de Felipe II, de un año, seis o tres meses de duración, pero los marinos no querían porque lo que necesitaban era ganar dinero y no pagarlo. La competencia la obtenían por su cuenta en base a la experiencia y luego se examinaban.

¿Eran buenos marinos?

Flotas se perdieron pocas. Según Pierre Chaunu, solo se perdió el cinco por ciento de los barcos. Creo que el sistema funcionaba.

¿Tenían acceso a cartas náuticas?

Había negocios que se ocupaban de ello. Como el de los Gutiérrez, una familia que trabajaba para la Casa de la Contratación y tenía el monopolio de la venta de car-

Quise reflexionar sobre cómo se enfrentaban los antiguos a un naufragio. Cómo afrontaban las penas humanas y económicas, si se encomendaban a Dios o lo hacían con medios materiales

Con la excepción de la expedición de Francis Drake, que atravesó el Pacífico en un único sentido mientras huía, a lo largo de todo el siglo XVI los únicos que cruzaron el Océano Pacífico fueron los españoles

El cuestionario

■ **Dígame qué libro está leyendo en la actualidad:** Las memorias del duque de Saint Simon, sobre la vida en la corte del Versalles en tiempo de Luis XIV.

Recomiende un libro sobre asuntos marítimos: *La expansión europea*, de Pierre Chaunu.

Una película: no es muy histórica, aunque trata de los romanos en Palestina en tiempos de Jesucristo, pero me lo paso tan bien cuando la vuelvo a ver, que la elijo: *La vida de Brian*, de los Monty Python.

Un documento histórico indispensable: La Crónica de Bernal Díaz del Castillo sobre la conquista de México.

Un mapa: uno muy bonito es el mapamundi de Battista Agnese, de 1544, que marca por primera vez el viaje de Magallanes-Elcano incrustando una línea de plata en el pergamino y una de oro, para marcar la ruta de la flota del tesoro procedente de Perú.

Sus ciudades favoritas: en España (además de Sevilla): San Sebastián; en América: Cuzco, y en el mundo entero: París.

Un museo inolvidable: me gustó muchísimo el museo vikingo de Oslo, con los dos barcos que se desenterraron y el ajuar funerario de las personas a los que servían de gigantes ataúdes.

Un vicio confesable: la cerveza fría con ensaladilla rusa.

¿Qué le parece el derribo de estatuas de Colón o de Junípero Serra?: La gente que lo hace muestra que su sectarismo político solo se ve superado por su ignorancia histórica.

tas. Había negocios para vender instrumentos y cartas de navegación. La Casa de la Contratación certificaba la calidad de los mismos y algunos de sus funcionarios ponían su negocio particular y se lucraban con su venta. Incluso la familia Gutiérrez cobraba por cebar las brújulas con su piedra magnética. Había un cosmógrafo, el famoso Pedro Medina, que se oponía a los Gutiérrez, provocando sonadas disputas.

El 500 aniversario de la primera circunnavegación de la tierra ¿se está celebrando convenientemente o no sé le está dando suficiente envergadura?

Se están haciendo muchas cosas y de calidad, aunque el Covid lo ha ralentizado todo. En 2019 no paré de ir de un sitio a otro dando conferencias.

¿Habrá nuevos hallazgos acerca de la expedición Magallanes-Elcano?

Lo veo difícil. Yo he dado muchas charlas del tema y, al final, para no repetirme, he decidido contarlos no por acontecimientos sino por sentimientos: el sentimiento de miedo, de afán de lucro, de tristeza... buscando así sus voces en las crónicas del viaje.

¿Cuál es la mejor crónica de la expedición?

La de Pigafetta es buena, la escribe un italiano y se traduce pronto al francés, de ahí su fortuna historiográfica. Pero la de Ginés de Mafra me gusta tanto o más que la de Pigafetta. Y la carta de Maximiliano Transilvano también: a él le contaron lo sucedido cuatro o más supervivientes del viaje. Lo bueno es cruzar todas ellas para armar un relato.

Urdaneta, uno de los testigos que firman el testamento de Elcano cuando este muere a bordo de la expedición Loaysa, es quien casi cincuenta años después, culmina el tornaviaje, la ansiada vuelta por el poniente.

Urdaneta es un personaje fascinante. Elcano lo llevó muy joven en la expedición Loaysa, en la que él hallaría la muerte, porque se conocían, al ser los dos vascos. Urdaneta pasó diez años en las Molucas luchando contra los portugueses. Su historia es similar a la de los últimos de Filipinas,

siendo ellos casi los primeros de las Molucas. Al final se rinde, lo cogen preso y regresa dando la vuelta al mundo por la ruta de los portugueses. Ha tenido una hija que se trae a España y lleva consigo escritas todas sus vivencias, pero en Lisboa le quitan el testimonio, que reescribe años después de memoria. Después va a México y se mete fraile. Felipe II le escribe y le pide que se embarque cuando ya tenía 52 años, que eran muchos para época. Acepta, y acaba por culminar el tornaviaje. Martín Fernández Navarrete, un historiador a caballo entre los siglos XVIII y XIX, cuenta la historia de Urdaneta siguiendo su testimonio.

Carlos Martínez Shaw califica como “la primera globalización” al proceso de internacionalización de los intercambios económicos, culturales y sociales que se inicia con el establecimiento de la ruta del Galéon de Manila tras fijar la ruta de Poniente. ¿Está de acuerdo con esta interpretación?

Es correcta. Es un proceso que va ganando en intensidad. Al principio solo se podían transportar productos que tuvieran un alto precio o de lujo. Porque no resistían el costo del viaje otro tipo de productos. Pero a medida que los barcos ganan tamaño se van pudiendo transportar otras cosas. Hasta que ya en el siglo XIX aparecen los barcos frigoríficos, como el francés *Le Frigorifique* que lleva carne argentina a Europa, conduciendo así al despertar de Argentina.

¿Qué le parece la expresión “The Spanish Lake” de Oskar H. R. Spate, que viene a decir que el Pacífico fue durante casi dos siglos territorio de navegación casi exclusivo de la Monarquía Hispánica?

En el Pacífico caben todos los continentes, son más de 160 millones de kilómetros cuadrados así que difícilmente se puede llamar lago. Pero aparte de eso, Spate tiene razón en que, con la excepción de la expedición de Drake que atravesó el Pacífico en un sentido, los únicos que cruzaron el Pacífico fueron los españoles. Y esto fue así durante todo el siglo XVI. Los portugueses llegaban a las Molucas, pero no cruzaban el mar de Este a Oeste o de Oeste a Este. Lo difícil era cruzarlo desde Oriente a Occidente, el tornaviaje. Ahí están para dar



fe de ello las islas Carolinas, las Marianas, las Santa Cruz, las Marquesas, Filipinas, Guadalcanal...

Hay historiadores, españoles y australianos, que sostienen que Australia pudo haber sido descubierta por los españoles en el siglo XVI, mucho antes de que lo hicieran Dampier, Tasman o Cook.

Es posible. Ahí está como prueba el Estrecho de Vaez Torres, que separa Nueva Guinea y Australia, y que fue descubierto por una expedición española que pasaba por ahí. Ver Australia, desde luego, la vieron los españoles antes que los ingleses. También dicen que las Islas de Hawai pudieron ser descubiertas por los españoles.

Usted es un gran divulgador de la historia.

Es fundamental, meterse en una torre de marfil y trabajar solo para los colegas me parece una cosa inútil. Aunque estudiamos el pasado nos debe interesar comprender el presente. No somos coleccionistas de datos antiguos. Además, a la gente le interesa mucho la historia. A veces no llegamos a ese público porque tenemos complejos de no ser auténticos científicos,

no saber hacer gráficas, etc. Y nos escondemos detrás de un lenguaje técnico. Lo más interesante se puede explicar con palabras sencillas. No hay que ocultarse detrás de un muro de palabras. A mí me gusta la frase de Marc Bloch: el historiador es como el ogro de los cuentos infantiles, donde huele a carne humana, allí está su presa. Nuestro trabajo debe oler a carne humana, no estar basado solo en estadísticas. Hay que cuantificar y también relatar.

Acaba de publicar un magno estudio sobre las Reales Atarazanas de Sevilla.

Llevo diez años investigando ese tema, que no es propiamente de Historia de América. Por eso, además de en el Archivo de Indias, he trabajado en el del Alcázar de Sevilla, el Archivo Municipal, Simancas, el Museo Naval de Madrid...

¿En qué está embarcado ahora?

En dos cosas. Va a salir una segunda edición de mi libro *Los hombres del Océano* en la Diputación de Sevilla (hay dos ediciones en inglés, pero en castellano solo una de hace casi 30 años, de 1992, dentro de la colección de la Exposición Universal de Sevi-

lla, solo a la venta en librerías de viejo). El texto original no estaba ni siquiera pasado a ordenador, así que está siendo un trabajo importante. Y también estoy escribiendo un artículo sobre el hombre que más veces cruzó el Atlántico: Tomás de Laraspuru. Cruzó 34 veces el Atlántico al mando de diferentes flotas en el primer tercio del siglo XVII. Salía de Sevilla, Sanlúcar y Cádiz, y en sus travesías escapó de los holandeses, de los ingleses y de los huracanes. Y no perdió apenas barcos. Eso sí, se hizo muy rico. ■

Bibliografía escogida

■ Autor de más de veinte libros de amplia difusión, traducidos al inglés, francés, alemán e italiano, cuenta con innumerables artículos publicados en revistas científicas y de divulgación.

1. *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)* (1982).
2. *La Armada del Mar del Sur* (1987).
3. *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias* (1992).
4. *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias, siglos XVI y XVII* (1996).
5. *La Metrópoli insular: rivalidad comercial canario-sevillana* (2008).
6. *Las Atarazanas de Sevilla* (2020).

Lo más interesante se puede explicar sin ocultarse tras un muro de palabras. Me gusta la frase de Marc Bloch: el historiador es como el ogro de los cuentos infantiles, donde huele a carne humana allí está su presa