



## El “Jerez” en la travesía magallánica

MARÍA DEL CARMEN BORREGO PLÁ  
(*Academia de Ciencias, Artes y Letras de San Dionisio de Jerez de la Fra.*)

### 1. El “corazón bullente” de una expedición

El año de 1519 la Casa de Contratación se afanaba en los preparativos de una nueva expedición, esta vez hacia las Molucas, que pasaría a la historia por ser la primera en dar la vuelta al mundo, aunque en aquellos momentos nada hacía presagiar tamaña aventura. En dichos preparativos, como no podía ser de otra manera, iban a intervenir dos lugares muy diferentes, la ciudad de Sevilla y la por entonces villa de Sanlúcar de Barrameda, unidas ambas por una “arteria” común: el Guadalquivir. No obstante, los aledaños de las mismas también iban a tener mucho que decir al respecto, entre ellos Jerez, cuyo vino es el objeto del presente trabajo, e incluso Cádiz, aunque de éste último poco se conocería hasta ahora.

Los preparativos de la expedición comenzaron en Sevilla, por entonces un auténtico “corazón” de las numerosas travesías oceánicas que salían o iban a salir de su puerto interior como auténticos borbotones de sangre. Sin embargo, la que nos ocupa tendría en su origen algo muy especial: el reparto del “mundo atlántico y asiático” entre España y Portugal. En 1493 se había firmado entre ambas naciones el Tratado de Tordesillas – Valladolid–, teniendo como horizonte la Bula *Inter Coetera* del año anterior, porque Dios era el creador del mundo y el Papa su representante en la tierra, teniendo por tanto este último la facultad de decidir sobre lo divino y lo humano. Por dicho Tratado –con las preceptivas bendiciones apostólicas– se había marcado una línea imaginaria de polo a polo, trazada a trescientas setenta leguas al oeste de las islas de Cabo Verde; ello implicaba que la ruta de oriente por África quedaba exclusivamente en manos portuguesas, frente a una España apartada de Oriente y reducida a sus Indias Occidentales (Morales, 1963: 82). Sin embargo, la cara posterior de “la línea de Tordesillas” dejaba algunas zonas de reparto oscuras, siendo precisamente las Molucas una de ellas. Situadas en “la zona más oriental del oriente” y muy ricas en especias, sobre todo clavo, su importancia se vería incentivada por su valor estratégico como ariete de penetración en China. Por todo ello la zona se convertiría muy pronto en un

auténtico reclamo para la corona portuguesa y española, aunque la primera gozaría de una mejor posibilidad de acercamiento y conquista, dada la ruta que detentaba (Borrego, 2017: 99).

Pero España no iba a contentarse con semejante situación: buscó alguna solución para dicha zona que le deparara una llegada anterior a la de los portugueses y muy pronto vería realizado este deseo. A comienzos de 1518 llegaba ante el rey Carlos I un portugués, Hernando de Magallanes, nacido en Oporto hacia 1480, descendiente directo de hidalgos empobrecidos y con gran experiencia en cuestiones marítimas, pues bajo pabellón portugués habría navegado por África, India, parte del oriente asiático... Su plan consistiría en llegar a las tan ansiadas Molucas por la ruta castellana del occidente atlántico, lo que implicaba el hallazgo de un también deseado “paso del sur” que pusiese en comunicación el citado océano con el Pacífico. En el fondo del portugués subyacía cierto resquemor ante la corona lusa, la cual le había ninguneado negándole pensión, honores e incluso la realización de cierta travesía marítima muy similar a la presentada en aquel momento ante España. A esta última le impresionaría su experiencia y la seguridad que parecía tener en lo referente al “paso”, cuya búsqueda la habrían intentado sin éxito Vespuccio, Corte Real, Cabotto..., posiblemente porque debieron marchar un tanto a la aventura. Pero Magallanes en su caso debió disponer de fuentes mucho más fiables de información, que por ahora desconocemos, aunque una de ellas debió ser el mapa de Martín de Bohemia, el cual, sin embargo, recogería equivocadamente el Río de la Plata como el susodicho “paso del sur” (Morales, 1983: 135-136).

Y así, en Valladolid, el 22 de marzo de 1518 se firmaba la correspondiente capitulación en la que se recogía el compromiso real de preparar bajo patrocinio de la corona una armada de cinco navíos: dos de 130 toneladas cada uno; otros dos de 90 –igualmente cada uno– y un último de 60, sumando todos ellos 234 marineros y con mantenimientos suficientes para dos años (Fernández de Navarrete, 1897/4: 116-117). Pero ello no fue del todo posible, dada la premura de tiempo y la adversa situación socio-económica del momento. El factor Juan de Aranda sería el encargado de todo lo referente a la misma, aunque debió conformarla con perfiles diferentes a los previstos en un principio: “La Trinidad” de 110 toneladas y 62 tripulantes, el “San Antonio” con 120 toneladas y 57 hombres, “La Concepción”, 90 toneladas y 44 tripulantes, el “Santiago” de 75 toneladas con 31 hombres y finalmente “La Victoria” –nombre profético, pues sería la que completaría singladura–, con 85 toneladas y 45 hombres (Morales, 1963: 154).

A destacar, aunque dicha cuestión la tenemos aún en fase de estudio, que parte de los dichos navíos se confiscaron en Cádiz, mientras otros fueron comprados a sus primitivos dueños, algunos de ellos en Vasconia. Curiosa también resulta la anotación en el cargo de los abastecimientos de armada: “6.375 maravedíes que costaron 18 piezas de bizcocho que se adquirieron junto a la nao Santiago Bretona”. Obviamente la adquisición de estos navíos, fuera cual fuera su origen, sería algo muy novedoso, similar a lo acontecido en la expedición de Pedrarias al Darién (en 1514). Hasta comienzos del XVI la corona había creído más conveniente alquilar aquellas embarcaciones que necesitase para cubrir las travesías marítimas que fuesen menester, pero ahora comenzaba a adquirirlas de una forma u otra. Para algunos autores ello se debería a que se intentaba crear una significativa armada real, aunque también podría explicarse por el deseo de ahorrarse alquileres e indemnizaciones, dados los numerosos desperfectos,

incluso naufragios, que sufrían los navíos de la carrera indiana (Fernández de Navarrete 1897: 170; Mena, 1998, 248).

En cuanto al “enganche” de la tripulación, tampoco iba a resultar fácil, a pesar de los incentivos concedidos a los que participaran –sueldos altos, exención de “huéspedes”...-. Por una parte los malos resultados de expediciones anteriores, pues muchos habrían partido y muy pocos regresado, así como el rumor de que los marineros con singladura en África, venían con una grave enfermedad –denominada en aquel tiempo “enfermedad de Luanda”, en la actualidad escorbuto–, harían que muchos no se atrevieran a alistarse. Asimismo, la larga duración del viaje e incluso la especial personalidad del propio Magallanes, con su corta estatura, su andar “cojitranco” y su adusto carácter, no ayudarían a despertar simpatías. Por fin se conseguiría una tripulación, aunque enormemente diversa: los había andaluces, vascos, venecianos, genoveses, sicilianos, bretones y portugueses, éstos últimos considerando a Hernando de Magallanes con un “tufillo” de traidor a la patria portuguesa que los había visto nacer. También, como en otras expediciones, toda esta marinería sería analfabeta, salvo algunas excepciones entre las que se encontraba Juan Sebastián El Cano, maestre de “La Concepción”. Natural de Guetaria (Guipúzcoa), descendiente de familia marinera, El Cano había formado parte de la expedición organizada contra Argel por el Cardenal Cisneros –donde por cierto Jerez contribuyó con abastecimientos y tropas–, alistándose asimismo en las de Italia bajo las ordenes de Gonzalo Fernández de Córdoba –El Gran Capitán–. Experiencias, tanto por mar como por tierra, que le iban a resultar muy valiosas en la etapa que estaba por llegar, pues la misión de Magallanes no hubiese podido finalizar sin su intervención, al morir el primero en aguas del Pacífico, pero esto sería ya otro tema.

Volviendo al que nos ocupa, marineros y tripulación recibieron la orden, bajo graves penas, de no comunicar nada sobre el viaje y mientras durase la singladura, si tuvieran suficientes mantenimientos, no fuesen osados en murmurar sobre su duración. De lo cual se desprendería que para la corona lo importante sería la llegada a la especiería, sin importarle la duración del viaje, incluso si se sobrepasaban los dos años estipulados en la citada capitulación (Gil, 2017, 31-36; Borrego, 1992: 155-165).

## 2. El vino, abastecimiento indispensable

Obviamente para semejante viaje la tripulación debía llevar anclas lo mejor abastecida posible, a pesar de todos los inconvenientes ya expuestos y de un horizonte temporal tan amplio, si bien los oficiales de la Contratación esperaban que, en el caso de acabarse el abasto, los navíos podrían reabastecerse en aquellos puertos donde hicieran escala. Nada más lejos de la realidad, pero aún nadie podía imaginarse la epopeya que estaba por llegar.

La despensa de cualquier expedición oceánica, lo que los marineros conocían como “gambuza”, debía ser lo más abundante posible, no solo por el bienestar de la tripulación sino también por su función de reclamo para la misma, en una época en la que la comida no resultaba suficiente para determinadas capas de la sociedad. Asimismo su composición debía ser rica en alimentos calóricos que ayudasen al vigor y ánimo de unos hombres desconocedores de lo que estaba por venir en el verdinegro océano. Y también en este caso, al igual que en las expediciones que acababan de partir –Pedrarias

o Juan Díaz de Solís–, el “tronco” alimenticio se basaría fundamentalmente en trigo – “bizcocho”–, aceite, vino, legumbres, pescado en salazón y carne, aunque en los dos últimos casos con notables ausencias, según hemos estudiado en otro trabajo, actualmente en prensa (Borrego, 2018, e.p.). A destacar, el hecho de que en la expedición que nos ocupa todos los abastecimientos se recogiesen en dos apartados. En primer lugar, los denominados “mantenimientos”, que eran los alimentos imprescindibles, contundentes, “de toda la vida” en cualquier travesía que se preciase y que hacían referencia a los ya expuestos. En cuanto a los segundos, conformaban las “cosas de despensa”, cuyo ámbito era mucho más amplio, abarcando, por ejemplo, materia prima para hacer algún alimento necesario, como la harina en el caso del bizcocho, el azúcar para las mermeladas o incluso el arroz, en este caso para mezclarlo principalmente con las legumbres; asimismo también constaría el vinagre, con una amplia funcionalidad: aderezos de guisos, adobos y aliños, siempre intentando desinfectar y disimular, en su caso, la putrefacción de los alimentos, estando representado en este caso por 200 arrobas procedentes de Moguer, por valor de 3.665 maravedíes. Finalmente, tampoco podían olvidarse los sustitutos de la fruta: las ya consabidas mermeladas, almendras, ciruelas y uvas pasas, mantenimientos todos ellos con extraordinarias cualidades para la conservación (ibídem).

Y constantemente, casi en cualquier momento y en el centro de toda comida, como compañero de muchos de los alimentos citados, el vino, elemento inseparable durante la travesía dada su tradición, simbolismo y utilidad. Porque desde siempre había estado presente en la dieta peninsular, mostrando un cariz multiperfileño: nutriente –“con pan y vino se hace el camino”, según el refranero–, desinfectante, tónico –“para los espeluznos del frío”–, excipiente en multitud de ocasiones e incluso como elemento de celebración, incluida la religiosa, especialmente la misa, en donde se trasmutaba en sangre de Cristo. Cuestiones todas ellas que incentivaban su importancia en esta expedición magallánica, que se intuía llena de infiernos inesperados y necesitada por tanto de ánimo y esperanza (Borrego, 1998: 125-126). En este caso, además, excepcionalmente, venía especificado su origen: “quinientas botas de vino compradas en Jerez de la Frontera a diversos precios por valor de 511.347 maravedíes”, tardándose noventa y tres días en la operación de compra (Borrego, 2002: 132-133).

Circunstancias todas ellas que nos llevarían a reflexiones curiosas. Resulta extraño que se tardara tanto tiempo en la adquisición de estos caldos y que no hubiese presencia de otros que hasta entonces siempre habían aparecido en flotas anteriores, como los vinos del Aljarafe o incluso de Guadalcanal. Ello nos haría presuponer que tal vez las existencias de vino no fueran en aquel momento abundantes, dadas las malas cosechas por la difícil climatología existente, sin olvidar el abasto de anteriores expediciones. Posiblemente la condición de “realengo” que ostentaba la ciudad jerezana pudo influir para que su vino abasteciera la bodega de una expedición destinada a dar la primera vuelta al mundo. De ser así, dicho condicionamiento no habría sido nada nuevo, pues en las numerosas intervenciones castellanas de estos años al norte de África, Jerez, como ya se ha expuesto con anterioridad, siempre había actuado como obligatoria “almáciga” para la tropa, sobre todo en trigo y vino (Borrego, 2002: 45-53. Borrego, 1992, tomo I: 115-255).

Asimismo la especificación de “diferentes precios” llevaría a la conclusión de que serían vinos de dos tipos: “vino nuevo”, en referencia al vino del año, y “vino añejo”, mucho más caro por presentar cierta crianza, aunque obviamente aún no “bajo velo de

flor”, como en la actualidad; también es posible que alguno proviniese de zonas cercanas y que por algún motivo tuviese precio diferente. En relación con toda esta cuestión resulta significativo que con el paso de los años y según algunas fuentes el “jerez añejo” fuese el último en consumirse en los navíos de la carrera indiana, dada su mejor y más duradera conservación (Babio, 1982: 210-215).

Igualmente resulta extraño que el embarque de todo este vino se hiciera en Sevilla y no en Sanlúcar, más cercano a Jerez. La causa de todo ello pudiera estar en que las estibas más pesadas se cargaban primero para calcular el sitio libre que quedaba para las posteriores mercancías y la flota, en aquellos momentos, se encontraba aún atracada en Sevilla. Por otra parte, tampoco puede olvidarse que dicho puerto sevillano albergaba una maquinaria un tanto especial denominada “El Ingenio”, parecida a la existente en otros puertos extranjeros como en el de Brujas, que servía como ayuda para la carga y descarga de los correspondientes fletes, tarea ésta en la que precisamente ayudaban los “arrumbadores”, nombre que con el paso del tiempo designaría a los trabajadores de bodega, quedando el de “estibadores” para los portuarios (Borrego, 2015; 101. Pérez Mallaina, 1992: 78).

La importancia que tenía todo lo referente a la carga de vino, en este caso de Jerez, venía dada por el hecho de que a todo el gasto ya expuesto debía añadirse 37.870 maravedíes de flete; 6.324 maravedíes como sueldo a Gonzalo Díaz por los 93 días que duró la negociación para la compra de estos vinos, así como otros 4.790, en este caso a Juan Nicolás, también por el tiempo empleado en la compra de ellos –posiblemente actuando como “corredor de oreja”–; 18.428 igualmente maravedíes por el “acarreto” de los mismos y 3.250 maravedíes por el “guindaje” –subida al barco– de 420 pipas, cuestión ésta que aclararemos más tarde en beneficio de una mejor comprensión de la estiba tratada; asimismo, 6.115 maravedíes por los de corchos, “escoperoles” y correos de Sevilla a Jerez; por último, 1.806 maravedíes como sueldo a los hombres que estuvieron guardando el “jerez” mientras se cargaba en esta ciudad y se descargaba en Sevilla (Fernández de Navarrete, 1837, 170-171).

A destacar, el que en época tan temprana hiciera su aparición el corcho, el cual ya estaba presente desde la expedición de Pedrarias, utilizándose en ambas ocasiones para tapar las vasijas de madera, incluidas las del vino, lo que cuestionaría la opinión de Braudel, quien afirma que el corcho hizo su aparición en Europa en el siglo XVII. Respecto a los “escoperoles”, hay que aclarar que su denominación hace referencia a los clavos cortos y de cabeza gruesa que aún hoy día se siguen utilizando para asegurar los aros de las botas, aunque se conocen por el nombre de “remaches” (Mena: 403. Borrego, 2002: 140. Borrego, 2018: en prensa).

Igualmente resulta destacable que el “jerez” de esas 508 botas se trasvasara en el momento de llegar a puerto a 415 pipas y media, dejando las otras cuatro y media para harina; esa sería la razón de la anotación, un tanto oscura, de estas vasijas, a la que anteriormente hemos hecho referencia. La factura de dichas pipas es similar a las de las botas, aunque su “bojo” –anchura– resulta menor, lo cual le otorgaría una mejor maniobrabilidad en los navíos del momento. Su utilización se había puesto de moda a partir de los “oportos”, que se transportaban en pipas dentro de lanchones que surcaban el río Duero. Tanto pipas como botas estaban –y están actualmente– compuestas por un conjunto de maderas denominadas “duelas”, cortadas a mano y posteriormente ahormadas a fuego para que adquiriesen el perfil cóncavo de la vasija. Dichas duelas

encajaban entre sí sin ningún tipo de sustancia adhesiva entre las mismas, estando sujetas por aros de hierro conocidos como “flejes”. Su hechura se finalizaba embutiendo los “fondos”, que son circunferencias planas de madera, igualmente cortadas a mano. No obstante en el XVI, como el hierro solía ser muy caro, se reservaba en su mayor medida para todo lo relacionado con caballo y caballero –herraduras, espuelas, cascos...–, y para los “flejes” de las vasijas se solía utilizar también la caña: en este sentido, la expedición que nos ocupa llevaría “de respeto” para alguna urgencia –“salidero”–, 250 “liazas” de mimbre, material que aún hoy se sigue utilizando con el mismo nombre y función en el “marco jerezano” (Borrego, 2002: 72. Borrego, 2017: en prensa. Fernández de Navarrete, 1837: 172).

Sin embargo, una problemática de difícil solución por ahora sería el volumen de “jerez” embarcado, tanto más cuanto que actualmente el concepto de las mediciones está siendo revisado a tenor de las nuevas informaciones arrojadas por los fondos de Contratación guardados en el Archivo General de Indias (Sevilla). Hasta ahora había embarques que registraban la pipa con 27 arrobas y media, más pequeña por tanto que la bota, de 30 arrobas, teniendo siempre en cuenta que la arroba equivaldría, como actualmente, a 16 litros. No obstante, están apareciendo otros embarques –sin perjuicio de los anteriores–, y este lo es, en los que las pipas resultan mayores que las botas, pudiendo llegar a las 30 arrobas; como contrapunto, las botas resultan más pequeñas, aproximadamente entre 23 o 25 arrobas (Borrego, 2014: 103-104. Mena, 2004: 460). De hecho, sea como fuere, en este caso la bota debió ser más pequeña que la pipa, pues 415 de ellas absorbieron el líquido de 508 botas, de forma que como punto meramente referencial, y a falta de un mayor número de datos, podríamos calcular que la cantidad de “jerez” embarcado pudiera estar entre 11.426 y 12.465 arrobas aproximadamente, dependiendo de las características de las pipas –de 27 arrobas y media o de 30–. Todas ellas aparecían distribuidas de la siguiente manera: 94 pipas y media en “La Trinidad”; 90 en el “San Antonio”; 89 en “La Concepción”; 82 en “La Victoria”; 60 en el “Santiago” (Fernández de Navarrete, 1837: 182).

Todas estas vasijas se colocaban acostadas en la bodega del navío formando hileras superpuestas, similares a las que se formaban al montar los cañones, circunstancias todas ellas que se continuarían dando en el “marco jerezano”, en el cual precisamente al conjunto de dichas hileras se le denomina “andana”, nombre que recuerda justamente a los cañones –“andanada”–. Asimismo, al igual que hoy, las botas irían apoyadas sobre tacos de madera denominados entonces y ahora “calzos” y en aquellos años entre bota y bota se colocarían mercancías, a veces de gran valor, denominadas “abarrotos” –de ahí el término “abarrotado” para designar algo lleno de cosas o de gente; en esta misma línea, en las Indias de entonces y ahora, “la tienda de abarrotos” vendría a significar una tienda en donde se vendería de todo (Borrego, 2014: 104).

### 3. Madera que deja huella

El 10 de agosto de 1519 los cinco navíos comenzaban su andadura Guadalquivir abajo camino de Sanlúcar, mientras el puente de barcas trianero se perfilaba en el horizonte. Detrás quedaban las familias de muchos tripulantes, cuyas mujeres, al igual que ocurría en todas las expediciones oceánicas, eran conocidas como “las viudas del mar”, porque muchas de ellas no verían más a sus maridos y desgraciadamente éste iba a ser el caso de las que nos ocupan. En los dominios del de Medinasidonia, en la Sanlúcar de la

Barra, las naves terminarían de cargarse, sobresaliendo el ganado –siete vacas y tres puercos por valor de 15.180 maravedíes–, originario de la propia Sanlúcar y que se embarcaría vivo, para ser sacrificado durante la travesía. Las consecuencias higiénicas de todo ello serían fácilmente deducibles, pero para el abasto de la flota compensaría, porque permitiría tener carne fresca y sobre todo más barata, dado que la ya sacrificada en las carnicerías sanluqueñas para el consumo resultaba extraordinariamente cara, hasta tal punto que las mesas en donde se servía eran las de más alto prestigio social y económico. De todas formas, serían días de ajeteo y movimiento, con numerosos viajes de la oficialidad a Sevilla para ultimar detalles, mientras que por orden expresa de Magallanes la marinería desembarcaría todos los días para escuchar misa en la iglesia de Santa María de Barrameda (Borrego, 2018: en prensa. Morales, 1983: 136).

Por fin, el 20 de septiembre del citado 1519 la expedición atravesó la barra sanluqueña y puso rumbo a un incierto Atlántico en medio de una gran expectación popular, mientras la marinería comenzaba a expresar unas creencias religiosas muy especiales, en donde se mezclaban lo divino y lo humano con un mucho de superstición. Aunque, a pesar de todo, la diferencia entre las cubiertas y puentes de mando en relación con el resto de los navíos resultaba notable. Para la oficialidad, a veces la ignorancia solía estar teñida de atrevimiento y en aquellos momentos Dios era español: “¡Largad trinquetes en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas distintas y un solo dios verdadero, que sea con nosotros y nos de buen viaje y salvamento y nos lleve y vuelva con bien a nuestra casa!”. Frente a este ímpetu, como contrapunto, el resto de la marinería, en medio de una temerosa humildad, se dirigía a Nuestra Señora de Barrameda con un ruego: “que ya que nos sacó de la Barra, nos vuelva a meter en ella con buen viaje y salvamento” (Morales, 1983: 136-137. Pérez Mallaína, 1992: 80 y 251).

En el momento en que las proas enfilaban las aguas atlánticas, las funciones del abasto cambiarían radicalmente, porque ahora la abastecedora iba a ser la nave y los abastecidos sus marineros. Y en todo este “pequeño, pero importantísimo reino del abasto”, el “rey” sería el despensero, el cual como señal de su señorío llevaría colgadas del cinto las llaves de los pañoles –lugares del navío en donde se guardaban los mantenimientos–. Un buen trato con el mismo supondría disfrutar de una buena ración en la comida de a bordo e incluso, a veces, de poder comprarle algunas cantidades de mantenimientos, sobre todo relacionados con las “cosas de despensa”, cuyo precio, descontado del salario del comprador, iría a engrosar la bolsa del citado despensero. De ahí que este cargo –“despensero-rationero”–, fuera uno de los más apetecidos dentro de la tripulación.

Aunque por su parte también los marineros harían lo propio sobre todo con el vino, guardándose parte de su ración diaria para venderla en los puertos donde hacían escala. Hasta ahora desconocemos la magnitud de dicha ración, pero si nos atenemos a las expediciones de Pedrarias (1513) o la de Menéndez de Avilés (1568), podría ser la de un litro al día, aunque también existe la creencia de que se reduciría a la mitad –dos “cuartillos”– (Mena, 1998: 413. Pérez Mallaína, 1992: 149). Sea como fuere, existe confirmación de que el vino era muy apetecido por la tripulación, siendo frecuente que mojaran en el mismo el bizcocho que se había quedado duro, lo cual haría creer a muchos de sus contemporáneos que todo ello era una forma disimulada de consumición reiterada.

Pero junto al “racionero” existían otros tres “reyes” en este caso de la madera, sin cuya colaboración la navegación y el abastecimiento peligrarían. El primero sería el carpintero, encargado de solucionar cualquier contratiempo que pudiera sobrevenir a la madera: vías de agua, desperfectos y roturas varias, incluso construcción de chalupas, caso de ser necesario; a veces podría ejercer también de calafate, que en su caso se ocuparía de la estanquidad del navío, con especial atención obviamente el casco, que muchas veces arreglaba con brea y estopa. Por último, el tercero sería el tonelero, quien cuidaría de las vasijas de madera con todas las faenas que le eran propias: remaches de aros, colocación de “liazas”, reposición de duelas dañadas..., pero una de las faenas más importantes era la de “cerrar salideros” –aberturas creadas por el desencaje de las duelas–, que efectuaba de igual forma que el calafate, pero en este caso con estopa y barro para que el contenido de las vasijas no se contaminara con el olor de la brea; faena esta, por cierto, que en la actualidad se sigue practicado igual a lo largo de todo el “marco jerezano”. Herramienta indispensable para calafate y tonelero es precisamente el denominado galafate o “hierro de meter”.

Herramienta y faena que demuestran cómo el origen primario de la tonelería fue la carpintería de ribera, aunque hay algunos datos que apoyan aún más esta teoría. Porque obviamente dicha relación no se habría dado momentáneamente, sino que existiría un punto medio representado por la construcción de ciertas vasijas de boca abierta, en donde se guardaban las salazones de pescado, fundamentalmente atún y sardinas. Curiosamente dichas vasijas se mantendrían hoy en las bodegas jerezanas y se denominarían “tinazas”, sirviendo generalmente para contener agua. Igualmente en la actualidad, algunas salazones de sardinas se envasarían en la parte superior de ciertas botas, conociéndose las como “sardinas de casco”. Precisamente, las botas bodegueras hoy día también se llaman “cascos”, término similar al utilizado por los navíos. Como colofón a lo expuesto, la orden del cabildo jerezano en 1483 –repetida de nuevo en 1513–, para que en la hechura de las botas no se utilizara, bajo graves penas, “madera ensardinada” (Borrego, 1998: 146 y 2002: 87).

Semejante labor hizo de los toneleros unos de los más importantes artesanos del momento, debiendo aunar la fuerza física con conocimientos de geometría, ya que las piezas y los fondos debían encajar entre sí y se dependía de unas mediciones y cortes manuales totalmente exactos. Por otra parte, tampoco podía olvidarse que el empleo constante del martillo, también una de sus herramientas fundamentales, les supondría con el paso de los años una importante minusvalía laboral como sería la sordera. Pero a pesar de todo, los toneleros continuaron por siempre con su encomiable labor y su presencia en la expedición magallánica se hizo notar con nombres y apellidos: Francisco Martín, sevillano, collación de Santa María, tonelero de “La Trinidad”; Juan de Oviedo, igualmente sevillano, collación de La Carretería, prestando servicio en el “San Antonio”; Juan de Córdoba, sanluqueño, tonelero en “La Victoria”; y por último, Pedro Pérez, vecindado igualmente en Sevilla, de la calle Jimios con presencia en “La Concepción”, quedando únicamente la “Santiago” sin ninguna referencia al respecto (Gil: 2017, 47, 49, 534).

Y así entre avatares, tormentas e ilusiones, la expedición llegó a Canarias, último suelo patrio que dejaría atrás, como un faro lejano, para adentrarse en la verdadera aventura: Brasil, Río de La Plata –donde confirmaría que no era el ansiado “paso” –y de nuevo hacia el sur, hasta llegar a una tierra helada, inhóspita y fría, situada al “sur del sur”, llena de animales extraños, que luego serían conocidos como focas y pingüinos y con



unos indígenas con los que se intercambiaría alimentos y que serían denominados por los españoles “patagones”, por su calzado que recordaba las patas de un oso, aunque en la mentalidad de muchos de estos expedicionarios rondaría la imagen del monstruo Patagón, presente en la novela de caballería Primaleón (Morales, 1983: 138). Pero los esfuerzos iban a coronarse con éxito y por fin en la navidad de 1520 encontraron el “paso” con forma de estrecho, luego denominado de Magallanes en homenaje a su descubridor, que puso en comunicación el Atlántico con el Pacífico, pero para entonces ya hacía algún tiempo que el presuroso abasto, incluido el vino, efectuado otrora en el oeste andaluz, había llegado a su fin. Poco más nos quedaría por añadir, pues el resto de esta “imposible aventura”, rayana en el límite de la cordura y en donde un español, Juan Sebastián El Cano tendría mucho que decir, se encontraría ya fuera de los límites de este trabajo.

No obstante y como conclusión final, quisiéramos subrayar que para nosotros el estudio de la alimentación en cualquier época que se trate y más en la que nos ocupa, va mucho más allá de su exterior y que obviamente no es un simple corte vertical en la historia, porque en su entraña guarda mentalidades, perfiles culturales e incluso modas y gustos, que, a pesar de estar a veces algo modificados, han llegado hasta nuestros días, ayudándonos a conformar el tapiz de las propias identidades, en las cuales el “jerez” resulta ser uno de sus principales hilos.

## BIBLIOGRAFÍA

BABIO WALLS, M. (1982), “La alimentación y los principios dietéticos del embarcado en la Carrera de Indias: aportación a los puertos insulares”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 201-219.

BORREGO PLÁ, C. (1992), “La zona jerezano portuense en África a finales del cuatrocientos. Un mundo de intercambios”, *Congreso de Historia del Descubrimiento*. Madrid, Real Academia de la Historia, v.1, pp. 115-167.

\_\_\_\_\_ (1998), *El Jerez Hacedor de Cultura: Génesis de una expansión*, v.1, Jerez, Consejo Regulador del Jerez-Xérès-Sherry / Caja de San Fernando de Sevilla.

\_\_\_\_\_ (2002), *El Jerez Hacedor de Cultura: Entre dos mundos: Desde 1492 hasta 1700*, v.1, Jerez, Consejo Regulador del Jerez-Xérès-Sherry / Caja de San Fernando de Sevilla.

\_\_\_\_\_ (2015), “El “jerez” y el “arco de ballesta” atlántico”, *Jerez, Cultura y Vino*, Jerez, Consejo Regulador del Jerez-Xérès-Sherry.

\_\_\_\_\_ (2017), “La Tierra era Redonda”, *In Medio Orbe II*. Ayuntamiento de Sanlúcar /Junta de Andalucía /Ayuntamiento de Sevilla, pp. 95-102.

\_\_\_\_\_ (2018), “Magallanes-El Cano: los mantenimientos de la primera vuelta al mundo”, *XVIII Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas*. Castellón, [en imprenta].

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1837), *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Madrid, Imprenta Nacional.

GIL, J. (2017), “Los hombres y el rol del viaje de Magallanes”, *In Medio Orbe II.*, Ayuntamiento de Sanlúcar / Junta de Andalucía / Ayuntamiento de Sevilla, pp. 31-58.

MENA, C. (1998), *Sevilla y las Flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro.1513-1514*, Sevilla, Universidad.

MENA GARCÍA, C. (2004), “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en Armadas y Flotas de Indias”, *Revista de Indias*, 2004, v. LXIV, nº 231, pp. 417-484.

MORALES PADRÓN, F. (1963), *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*. Madrid, Editora Nacional.

\_\_\_\_\_ (1983), “La hazaña de Magallanes y El Cano: Encuentran el “paso” y dan la vuelta al mundo”, *Gran Enciclopedia de España y América*. Madrid, Espasa-Calpe/Argantonio, t. IV, pp.135-146.

PÉREZ-MALLAÍNA, P. (1992), *Los Hombres del Océano*, Sevilla, Diputación Provincial.