

4 – PREPARATIVOS DE LA EXPEDICION



La Sevilla del Siglo XVI. (Autor: Claudio Coello –Museo de América – Madrid)

Podemos decir, sin temor a equivocarnos que Sevilla en esos años fue el centro del comercio occidental. Los barcos de la Carrera de Indias remontaban dos veces al año los cien kilómetros de río Guadalquivir cargados de las riquezas de América, el Muelle de las Mulas era un continuo trajín de atraques y desatraques de buques, frente a él, en la orilla opuesta los arenales de varada y reparación, por detrás de él la Real Casa de la Moneda para la fundición del oro y la plata, la Giralda, la Casa de Contratación, la Torre del Oro, el Archivo de Indias...podemos decir que era lo que hoy en día puede ser la Bolsa de Nueva York. Todo occidente giraba en torno a Sevilla y Sevilla era, además de todo, el refugio de aventureros, marinos profesionales o prófugos de la justicia a la espera de encontrar barco para hacer fortuna o simplemente para poner tierra de por medio. En esta ciudad fue donde vivían Elcano huido y Magallanes buscando posición y fortuna y donde se gestó el plan de presentación del viaje a las Molucas al joven emperador recién llegado.

Antes de llegar a esta primera singladura marítima de la expedición convendrá dejar aclaradas algunas cosas para entender las motivaciones del viaje y la puesta en marcha de la empresa. Carlos I llega a España con tan sólo 17 años, sin conocer ni el idioma ni la tierra en la que va a reinar y va acompañado de sus consejeros flamencos Adriano de Utrech, su máximo asesor, de Juan Sauvage como responsable de los asuntos del descubrimiento y el grupo lo completan Jean de Carondelet y Marcurio de Gattinara, todos desconocedores en profundidad del descubrimiento y sólo preocupados en la expansión del reino, el enriquecimiento del joven monarca y la supremacía hereditaria sobre su hermano Fernando I, el favorito de su padre y que ha sido educado en tierras castellanas. La expedición real que partió de Zelanda (Países Bajos) llega al puerto de Tazones (Asturias) el 19 de setiembre de 1517. Días después comienza la expedición. El 30 de marzo de 1518 llega a Aranda de Duero y permanecerá hasta el 20 de abril, hasta

allí llegará la caravana compuesta por Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla, el poderoso Obispo Fonseca, encargado de los asuntos de las indias, Fernando de Magallanes, conocedor de la situación geográfica de las islas Molucas, el astrónomo Rui Faleiro y un personaje que fue decisivo para la consecución de la



empresa el comerciante de origen judío burgalés Cristóbal de Haro. (**Tumba de Cristóbal de Haro y Catalina de Ayala – Iglesia de San Lesmes - Burgos**)

Se dedicaba al préstamo y a la organización de expediciones de descubrimiento, obteniendo sustanciosos réditos de las mismas. Al igual que Magallanes se sentía agraviado por el rey de Portugal por diferentes impagos y conocía el plan de Magallanes, tenemos por lo tanto juntas a dos personalidades ambiciosas y resentidas y ambos unirán sus fuerzas para ir al encuentro del joven e inexperto monarca y tratar de convencerle de que las Molucas habían caído del lado de Castilla en el Tratado de Tordesillas y de que era posible encontrar un

paso navegando hacia el oeste, salvando el nuevo continente y sin importunar al monarca portugués.

Carlos I se mostró dubitativo, el coste era elevado, pero sabía que el destino final de las especias era mayoritariamente los Países Bajos y en definitiva el reino de donde venía. Ante sus dudas y reticencias Cristóbal de Haro se ofreció a costear la empresa, finalmente Carlos I aceptó el proyecto, pero no la financiación en solitario de Cristóbal de Haro, le otorgó la financiación de la quinta parte, pero el resto iría a cargo de la Corona. Los primeros acuerdos del proyecto se llevaron a cabo en la ciudad burgalesa de Aranda y gracias a la intercesión del Obispo Fonseca de Burgos y de un rico comerciante burgalés Cristóbal de Haro. Ese es el motivo de la escuchada reivindicación de los burgaleses situando a Burgos como el comienzo de viaje de circunnavegación.

El coste de la expedición que se va a armar en Sevilla será de 8.5 millones de maravedíes unos 850.000 euros al cambio y constará de cinco naos aprovisionadas de pertrechos y alimentos para dos años, que es la fecha estimada de duración del viaje.

Conocemos el malestar de los nobles castellanos, partícipes en la empresa, por quedar ésta bajo el mando supremo de un portugués, que iría a bordo de la nao capitana **Trinidad** con el piloto portugués Esteban Gómez. El Obispo Fonseca trató de neutralizar el descontento limitando el número de portugueses integrantes de la misma y dando el título Veedor Real a su sobrino Juan de Cartagena, desconocedor de la ciencia náutica pero buen gobernante y conocedor de las leyes. Iría al mando de la nao **San**

Antonio. Magallanes contrarresta la estrategia diseñada por Fonseca poniendo como piloto y navegante de dicha nao a su primo Álvaro de Mesquita. El resto de las naos irían al mando de capitanes castellanos. Gaspar de Quesada en la nao **Concepción** con J.S. de Elcano como maestre, Luis de Mendoza en la **Victoria** y Juan Serrano en la **Santiago**.

Comienza el armamento de la flota en Sevilla y conocemos que Juan de Acurio cobró por medio mes de trabajo como contra maestre 565 maravedíes y que su salario mensual a bordo sería de 2.000 maravedíes. Los barcos son pertrechados de alimentos, entre ellos legumbres, galletas de trigo, salazones, fruta, miel, azúcar, vinagre y mostaza, algunos animales como gallinas y vacas, bebida, entre la que encontramos vino de Jerez, agua y pertrechos de cabullería, lona y armamento y pólvora.

Terminadas estas operaciones la flota parte del muelle de Las Mulas de Sevilla.. *“Lunes 10 de agosto de 1519, día de San Lorenzo del año ya dicho. Como la flota estaba ya abastecida con todo lo necesario para la mar y con toda la gente, pues éramos doscientos treinta y siete hombres nos aprestamos a zarpar por la mañana del puerto de Sevilla, con gran aparato de artillería y con el trinquete al viento bajamos por el ría Betis, que ahora se llama Guadalquivir”.* (A. de Pigafetta)

La empresa comenzaba, como nos podemos imaginar, no exenta de tensiones tratando por parte castellana de disminuir la supremacía portuguesa en el mando de la expedición. Finalmente fueron 24 portugueses. Llegados a este punto merece una mención el puerto vasco de Bermeo, pues de esta localidad eran 10 expedicionarios, la que más aportó detrás de Sevilla y Huelva, pero incomparablemente menor en población que estas. Regresarían Juan de Acurio, contra maestre y Pedro de Guindarza, mozo de la nao Victoria. Durante este tiempo en Sevilla tanto Elcano como Acurio se han rodeado de gente de su confianza, fundamentalmente vascos, 22 de los expedicionarios fueron vizcaínos, 9 guipuzcoanos y 3 navarros, Andalucía aportó 73 por delante de italianos 27, portugueses 24 y franceses 21, después de ellos italianos y griegos.

“El Capitán General Fernando de Magallanes había decidido emprender tan larga navegación por el mar Océano sin decir a ninguno de sus hombres la naturaleza del viaje que quería hacer para que no le distrajeran en la preparación de algo tan grande y maravilloso, como llegar a realizar con la ayuda de Dios, por ello los capitanes que le acompañaban le tenían gran odio, no por otro motivo sino porque él era portugués y ellos españoles. (A. de Pigafetta)

No está claro el motivo de la escala de la flota en Sanlúcar de Barrameda y no está claro el motivo por el cual pasan cuarenta días en esta localidad. Según palabras de Pigafetta para terminar de aprovisionarse.: *“estuvimos allí muchos días para terminar de abastecernos de algunas cosas que faltaban. Cada día asistíamos a la misa en un lugar llamado Nuestra Señora de Barrameda cerca de Sanlúcar. Antes de partir el Capitán quiso que todos se confesaran y por respeto prohibió que ninguna mujer se uniera a la tripulación.”.*

La flota se hace a la mar, partiendo del puerto de Sanlúcar de Barrameda, el 20 de setiembre de 2019 rumbo a Tenerife.

El viaje proyectado por Magallanes, fue del agrado del emperador Carlos, recién llegado a España y sobre todo es del agrado de sus asesores ávidos de riquezas y notoriedad. El ambicioso conquistador portugués buscaba los mismos fines. Hacerse gobernador de El Dorado de Oriente y participar de sus enormes riquezas. Las especias se hallaban en abundancia y con enorme facilidad al otro lado del mundo, se empleaban para condimentar las comidas, para conservarlas y para disfrazar su mal sabor pasado un tiempo. Era el oro de las Indias, un nuevo concepto del valor material, lejos del oro y la plata del Nuevo Mundo. Con esta nueva fuente de riquezas, el joven emperador dominaría el mundo y la influencia en toda Europa y la venta de las especias en el continente haría de él el líder del mundo conocido.



La idea era formidable. Todos estaban ilusionados con el proyecto y poco importaba el coste y la incertidumbre del viaje. Se armarían cinco naos y se movilizaría a entre 237 y 240 hombres, marinos y soldados profesionales de varias nacionalidades, nobles castellanos, aventureros y huidos de la justicia. Una amalgama de personalidades difícil de gobernar como se veía más tarde. La ciudad elegida fue Sevilla, la ciudad sobre la que giraba el mundo en el siglo XVI.

La suerte estaba echada.

El coste final de la empresa fue de 8.346.379 maravedís, una verdadera fortuna que demuestra lo ambicioso y arriesgado del proyecto. Los buques fueron bautizados como: **San Antonio** de 120 toneles, **Trinidad** de 110 toneles, **Concepción** de 90 toneles, **Victoria** de 85 toneles y **Santiago** de 75 toneles. Iban tripulantes de todas las nacionalidades, pero principalmente vascos y andaluces, además de muchos extranjeros. Sólo regresó la **Victoria**, pero la venta de las 24 toneladas de su cargamento pagó finalmente todo el coste económico de la expedición.



Vista de Sevilla.

Sevilla. Óleo sobre lienzo. 163 x 274 cm. El óleo es una obra anónima aunque en el pasado se le atribuyó, sin fundamento, a Juan Bautista Martínez del Mazo. Ha sido vinculado con la colección de vistas de ciudades encargadas por Felipe IV para el heredero Baltasar Carlos. Muestra los barcos por el Guadalquivir. Es una estampa propia de Sevilla porque fue capital del comercio con América y Filipinas durante siglos. Esta imagen constituye una visión parcial del cuadro “Vista de Sevilla” pintado por un pintor flamenco desconocido en el siglo XVII. Expuesto en el Centro Velázquez de la Fundación Focus – Abengoa (Sevilla). Fue adquirida en 2008. En la imagen puede apreciarse la ciudad de Sevilla vista desde el oeste, apreciándose el puente de barcas en Triana, la Torre del Oro y al fondo la catedral y la Giralda..