

TRIBUNA

● El autor acude al cronista de la expedición, Antonio de Pigafetta, para desmontar la polémica estéril por el protagonismo de una ciudad sobre la otra en la gesta

Sevilla y Sanlúcar de Barrameda en la primera circunnavegación de la Tierra

JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS

Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias



EN los últimos tiempos empieza a observarse una cierta polémica sobre el papel de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda en la primera circunnavegación de la tierra. Esta polémica es estéril y se debería reducir a destacar lo que cada una aportó sin ir a temas comparativos que a nada conducen. Para dilucidar este punto nos vamos a referir al cronista de la expedición, Antonio de Pigafetta, que es sin duda la fuente más fiable, pues aparte de su indudable presencia en los hechos, escribió su relato inmediatamente después del final de la expedición como él mismo relata:

“De Sevilla partí para Valladolid, donde presenté a la Sacra Majestad de D. Carlos, no oro ni plata sino cosas que eran a sus ojos mucho más preciosas. Entre otros objetos le obsequié un libro escrito de mi mano, en el cual había apuntado día por día todo lo que nos había acontecido durante el viaje... Regresé por fin a Italia, donde me consagré para siempre al muy ilustre y muy honorable señor Felipe de Villiers de l'isle-Adam, Gran maestro de Rodas, a quien di también la relación de mi viaje.”

A pesar de la importancia de Sevilla en los siglos XV a XVII, son escasas las expediciones que parten de Sevilla con rumbo a América, debido las dificultades de navegación por el Guadalquivir y al peligro que suponía para estas, el pasar la barra de Sanlúcar, barrera natural con poca profundidad, de arena y lodo que no permitía el paso de barcos o naves, de mucho calado y arqueo entre 350 y 400 toneladas (291 o 333 toneles).

Entre las naves que mejor pasaban la citada barrera podemos destacar las naos y carabelas, estas últimas en especial por su po-



Vista aérea de la desembocadura del Guadalquivir, con Sanlúcar de Barrameda a la izquierda.

co calado. A finales del siglo XV y principios del XVI, para sortear la barra de Sanlúcar tanto para salir como para entrar, y gracias a los pilotos experimentados de la época, las naves dependían de las inclemencias del tiempo, principalmente de la niebla, del viento y las mareas, siendo las fechas más favorables, las del verano para la partida de las naves hacia el nuevo mundo o tierras para descubrir. En espera de estas condiciones favorables, en la mayoría de los casos, las naves tenían que permanecer amarradas en la zona, incluso a veces hasta varios meses, y eso a pesar de que, en este tiempo de espera las naves podían quedar condicionadas a los temporales y a la piratería de la zona.

Las carracas, por ejemplo, no podían atravesar la barra de Sanlúcar. La carraca fue una gran nave de origen mediterráneo, de principios del siglo XVI. La mayoría pertenecía a comerciantes genoveses y venecianos, aunque algunas y muy escasas veces, las que eran propiedad de mercaderes españoles se encontraban en nuestro litoral Cantábrico. A principios del siglo citado, estas eran naves muy mangudas y con mucho calado que podían ar-

quear entre 500 y 1.000 toneles, siendo lentos y malos en la maniobra, no participando por estas características en las navegaciones trasatlánticas.

Desde principios del siglo XVI y hasta mediados del XVII, de las naves que navegaron por el río Guadalquivir y la barra de Sanlúcar, aproximadamente alrededor del 10% encallaron y naufragaron, perdiendo en la mayoría de los casos la mercancía.

El cronista de la expedición de Magallanes, Antonio de Pigafet-

Eran relevantes la dificultades de navegación por el Guadalquivir

ta, hace la siguiente descripción de la salida de la expedición:

“Lunes por la mañana, 10 de agosto del año 1519, una vez que la escuadra tuvo a bordo todo lo que era necesario, como igualmente su tripulación, compuesta de 237 hombres, se anunció la partida con una descarga de artillería y se desplegaron las velas de trinquete. Descendimos el río

Guadalquivir hasta el puente del Guadalquivir, pasando cerca de Juan de Alfarache, en otro tiempo ciudad de los moros, muy poblada, donde había un puente del que no quedan más vestigios que dos pilares debajo del agua, de los cuales es preciso precaerse, y para no correr riesgo alguno, debe navegarse en este paraje con la marea alta y ayuda de pilotos. Continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de Coria y algunas aldeas hasta Sanlúcar, castillo de propiedad del Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al océano. Algunos días después el comandante en jefe, y los capitanes de las otras naves se vinieron en las chalupas desde Sevilla hasta Sanlúcar, y se acabó de avituallar la escuadra.”

Está claro, por la descripción de Pigafetta, que la armada se aprovisiona de lo importante en Sevilla y que partió de Sevilla con toda su tripulación. Los capitanes, al parecer, iban y venían para terminar el avituallamiento. El escrito pone de relieve las dificultades de la navegación por el Guadalquivir, por lo que la carga pesada es aprovisionada en Sanlúcar, donde la escuadra espera durante más de un mes para ter-

minar el aprovisionamiento y aguardando a un momento favorable para salir a la mar. El 20 de septiembre parte hacia las Islas Canarias donde aprovisionan agua potable y algunas baratijas, partiendo más tarde con rumbo hacia lo desconocido.

Vemos que las dificultades de navegación por el Guadalquivir y la barra de Sanlúcar condicionaron tanto la estancia en esta ciudad como el tipo de nave utilizado en la expedición.

Vamos ahora con el regreso a Sevilla. La entrada en Sanlúcar es descrita de nuevo por el cronista de la expedición:

“Gracias a la providencia, el sábado 6 de septiembre entramos en la bahía de Sanlúcar y de los sesenta hombres que formaban la tripulación cuando partimos de las Molucas no éramos más que 18, y éstos en su mayor parte enfermos, otros desertaron en la cala de Timor, otros fueron condenados a muerte por delitos, y otros, en fin, perecieron de hambre”. Su llegada a Sevilla es descrita una vez más, por el cronista de la expedición:

“El lunes 8 de septiembre largamos el ancla cerca del muelle de Sevilla y descargamos nuestra artillería. El martes bajamos todos a tierra en camisa y a pie descalzo, con un cirio en la mano para visitar la iglesia de Nuestra señora de la Victoria y la de Santa María la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia.” Esta descripción descarta totalmente una hipótesis interesada realizada por alguien que trataría de demostrar que la nao Victoria no regresó a Sevilla, con lo cual esta ciudad no sería el principio y el fin de la circunnavegación.

En el muelle esperaban las autoridades, los miembros de la Casa de la Contratación en pleno y numeroso público que contemplaba la llegada de la desvenecijada nave. La nao Victoria fue descargada. La carga de especias que trajo esta nave cubrió con creces los gastos de toda la expedición. Sólo volvieron con Elcano 18 hombres y sobrevivieron en total 35.