



20 de Septiembre de 1519. Sevilla y Sanlúcar de Barrameda.

Preparativos y Comienzo del viaje.



En el caso de la expedición de Magallanes, el puerto de Sevilla fue testigo de la enorme cantidad de provisiones que allí cargaron para poder abastecer a casi 250 hombres durante dos años...o eso creía, porque luego resultaron ser tres años. En total, 500 toneladas de provisiones: galletas de mar, sardinas, arenques, higos, judías, lentejas, arroz, harina, queso, miel, carne de membrillo, vinagre, vino de Jerez, carne de cerdo salada y vacas vivas para que les proporcionaran carne y leche fresca.

Además de los alimentos necesarios para subsistir una travesía oceánica, cargaron velas para iluminarse, instrumentos musicales, repuestos y herramientas para el barco, y una colección enorme de objetos para hacer trueques con los indígenas, como espejos, tijeras, cuchillos, pañuelos, gorros, cascabeles, anillos de latón, perlas y gemas falsas, etc.

El capitán general Fernando de Magallanes había resuelto emprender un largo viaje por el Océano, donde los vientos soplan con furor y donde las tempestades son muy frecuentes. Había resuelto también abrirse un camino que ningún navegante había conocido hasta entonces; pero se guardó bien de dar a conocer este atrevido proyecto temiendo que se procurase disuadirle en vista de los peligros que había de correr, y que le desanimasen las tripulaciones. A los peligros naturalmente inherentes a esta empresa, se unía aún una desventaja para él, y era que los comandantes de las otras cuatro naves, que debían hallarse bajo su mando, eran sus enemigos, por la sencilla razón de que eran españoles y Magallanes portugués.

En Sanlúcar, los expedicionarios terminaron de cargar los barcos con todo lo necesario para pasar, al menos, dos años en la mar. Mientras, Magallanes iba acabando de gestionar la expedición... incluidas las últimas instrucciones a su tripulación. Antes de partir hacia las Molucas, Magallanes dejó claras las reglas: cómo tenían que comunicarse en medio del mar mediante señales de luces, cómo tenían que fondear... y cómo debían comportarse. No le sirvió de mucho porque sufriría más de un amotinamiento durante el viaje.

Un 20 de septiembre de 1519 las cinco naves desplegaron las velas de trinquete y, definitivamente, se hicieron a la mar con la tripulación al completo rumbo a tierras y mares desconocidos. Antes de que partieran, Magallanes realizó en el Monasterio de Santa María de la Victoria el juramento de fidelidad a la bandera española y al rey ante una multitud allí congregada. Conscientes de las pocas posibilidades que tenían de regresar, los navegantes se encomendaron ante la Virgen de la Victoria. Y así ocurrió. Tan sólo una de las cinco naves regresó a Sevilla tres años después con 18 hombres a bordo. Casualmente la nao Victoria, la que llevaba el nombre de la Virgen a la que se encomendaron. Un nombre que se convertirá, como su hazaña, en un hito histórico.

Así lo narró Pigafetta en su crónica...

Antes de partir dictó algunos reglamentos, tanto para las señales como para la disciplina. Para que la escuadra marchase siempre en conserva, fijó para los pilotos y los maestros las reglas siguientes. Su nave debía siempre preceder a las demás, y para que de noche no se la perdiese de vista, llevaba en la popa un farol; si además de éste encendía una linterna o un estrengo [*trozo de cuerda de juncos*], las demás naves debían hacer otro tanto, a fin de asegurarse de este modo que le seguían. Cuando encendía otras dos luces, sin el farol, las naves debían cambiar de dirección, ya para disminuir su andar, ya a causa de vientos contrarios. Cuando encendía tres, significaba que debían quitarse las velas de ala, que son unas velas pequeñas que se colocan sobre la mayor cuando hace buen tiempo, para encapillar mejor el viento y acelerar la marcha.

Se quitan las velas de ala cuando se prevé la tormenta, lo que se hace en ese caso necesario a fin de que no embarquen a los que deben cargar la vela. Si encendía cuatro luces, era señal de que debían recogerse todas las velas; pero cuando estaban apagadas, estas cuatro luces significaban que debían extenderse. Varias luces y algunos tiros de bombardas servían para advertir que nos hallábamos cerca de tierra o de algún bajo, y en consecuencia, que era necesario navegar con mucho cuidado. Había otra señal para indicar cuándo debía fondearse.

Todas las noches se hacían tres guardias: la primera al caer la tarde, la segunda a las doce y la tercera hacia el fin de la noche. En consecuencia, toda la tripulación se hallaba dividida en tres guardias: el primer cuarto se hallaba a las órdenes del capitán; el piloto presidía el segundo, y el tercero pertenecía al maestro. El comandante general exigía la más severa disciplina de la tripulación, a fin de asegurar de ese modo el feliz éxito del viaje.

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 Betis 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 precaverse, y para no correr riesgo alguno, debe navegarse en este paraje con la alta marea y ayuda de pilotos. Continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de Coria y algunas otras aldeas hasta Sanlúcar, castillo de propiedad del duque de Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al océano, a diez leguas del cabo de San Vicente, en el grado 37 de latitud norte. De Sevilla a este puerto hay de diecisiete a veinte leguas.

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 vituallar la escuadra. Todas las mañanas se bajaba a tierra para oír la misa en la iglesia de N. S. de Barrameda; y antes de partir, el jefe determinó que toda la tripulación se confesase, prohibiendo en absoluto que se embarcase mujer alguna en la escuadra.