

S ANLÚCAR Y LA I VUELTA AL MUNDO

Página Oficial | Conmemoración V Centenario de la I Vuelta al Mundo



La Nao Victoria



*Esta pues nave, ahora
en el húmido templo de Neptuno
varada pende a la inmortal memoria
con nombre de Victoria*



Soledad primera, Luis de Góngora.

La nao Victoria antes del viaje

La Victoria, la épica y renqueante “*Circunnave*” que completó la Primera Vuelta al Mundo entre 1519-1522, era un barco prototípico de su época, una nao de unos 27 metros de eslora fabricada por carpinteros de ribera a base de pino y roble. Del lugar de su construcción se sabe, por idea generalizada aunque no conclusa, que fue en los astilleros vascos de Zarauz, un pueblo costero dedicado tradicionalmente a la caza de ballenas, ubicado a escasos 3 kilómetros de Guetaria, pueblo natal del Juan Sebastián Elcano. Sea donde fuere que se construyere, aquella nave de maderas nobles, fabricada artesanalmente por carpinteros y calafates, acabó cruzando de este a oeste los tres grandes océanos del Planeta.

En un principio la nave estuvo capitaneada por Luis de Mendoza que era también el tesorero de la armada. Tras el motín de San Julián, Luis de Mendoza fue condenado a muerte, a puñaladas, acusado de traición, según se cuenta en la carta que la Casa de Contratación mandó al rey una vez que la nao San Antonio llegó de regreso a Sevilla. Después del motín, la Victoria fue comandada por el contra maestre Miguel de Rodas y no por el maestre Antonio Salamón, ya que este había sido condenado a muerte en las costas de Brasil por sodomítico y se convirtió así, en la primera víctima de expedición. Muy posteriormente, tras de los sucesos de Mactan, Cebú y Tidore, Juan Sebastián Elcano, en un inicio maestre de la nao Concepción, pasaba a convertirse en Capitán Mayor de la armada y por ende, en capitán de la Victoria, a la postre, única nave superviviente de la expedición.

Según un documento conservado en la Casa de Contratación de Sevilla, que hace una relación de la tripulación y el sueldo de cada marino, la Victoria debió contar con unos 44 hombres: 1 capitán, 1 maestre, 1 contra maestre, 1 piloto, 1 escribano, 1 despensero, 1 carpintero, 1 calafate, 3 lombarderos, 10 marineros, 11 grumetes y 1 paje, además de otras personas embarcadas como sobresalientes, un

total de 11, tales como, herreros, toneleros o criados del capitán.

La nao tomó el nombre de Victoria una vez que Fernando de Magallanes se encomendara a la protección de Santa María de la Victoria, virgen titular de la iglesia del mismo nombre que estuvo localizada en Triana. La advocación a esta virgen fue muy frecuente entre los miembros de la orden regular de Mínimos de San Francisco de Paula una vez que, tras la toma de la ciudad de Málaga por los Reyes Católicos, éstos concedieron a la orden de Mínimos favores de establecimiento de sus conventos bajo la advocación de la Victoria. La orden se extiende por Andalucía y en 1516 se asientan en Sevilla. En Sanlúcar, el convento de la Victoria data de 1610.

La imagen de la Victoria a la cual se encomendó Magallanes aún existe. Actualmente puede ser visitada en la iglesia de Santa Ana de Sevilla, lugar al que se trasladó tras la desaparición de la iglesia Santa María de la Victoria en 1846. La imagen presenta a una virgen sedente con el Niño en su regazo. Casualmente, el 8 de septiembre de 1522, retornaba la expedición a Sevilla tras ser remolcada la nave desde Sanlúcar y, curiosamente, el día 8 de septiembre es la onomástica de la Virgen de la Victoria.

La nao Victoria después del viaje

“Sobre el paradero de la famosa nao VICTORIA en que Juan Sebastián del Cano dio el primero la vuelta al mundo”, así se titula un pequeño artículo recogido en una obra suscrita por varios autores, Colección de documentos inéditos para la historia de España, Volumen 1, de 1842. En no más de cuatro páginas, el autor se plantea reflexiones que aún hoy día, con cierta carga melancólica, nos volvemos a plantear, ¿qué fue de la nao Victoria?

Siguiendo el hilo del artículo, escrito hace ya casi dos siglos, la Victoria debió haber permanecido en Sevilla, parada, como símbolo de admiración para las generaciones futuras, o al menos ello debió ser un deseo según se recoge del siguiente texto: *“...así como la nave Argos mereció que los antiguos conservasen su memoria con veneración entre los astros ó constelaciones del cielo, del mismo modo se hubieran procurado custodiar entre nosotros los restos de la nao Victoria...”* Lo cierto es que se ha especulado mucho a lo largo de los siglos sobre el paradero de la nao Victoria. El artículo recoge varias hipótesis de diferentes autores, hipótesis que el autor del artículo no duda en tildar de fabula histórica.

El ilustrado, D. José de Vargas y Ponce, haciendo acopio de los textos de varios autores que le precedieron, llegó a afirmar en su obra publicada en 1788, *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza de 1785 y 1786*, que la nao Victoria se custodiaba en Sevilla *para eterna recordación*. Anterior a Vargas, Antonio de Torquemada en su obra de 1570, *Jardín de flores curiosas*, llegó a decir que *“...la nao que se llamaba Victoria está en las atarazanas de Sevilla ó á lo menos estuvo como cosa de admiración.”* Posterior, 1681, D. José Martínez de la Puente, en su *Compendio de las historias de la India oriental*, refiriéndose al regreso a España de Juan Sebastián Elcano añade: *“Los fragmentos de esta nao Victoria se guardan en Sevilla por memoria de haber sido ella sola quien dio vuelta entera á todo el orbe de la tierra y agua.”*

Dentro de la historiografía sanluqueña, el coronel Guillamas, en su obra *Historia de Sanlúcar de Barrameda* de 1858, aporta novedosos y sorprendentes datos sobre el paradero de la nao. No sabemos en base a qué datos se hace tal aseveración, o si más bien son fruto de ideas infundas y peregrinas, el caso es que Guillamas afirma en su prólogo lo siguiente:

“

“...el nuevo camino para el viaje de las Molucas ó islas de las Especierías como se llamaron antiguamente; los descubrimientos á lo largo de la costa de Africa a lo largo del cabo de Mogador; todo, ó casi todo, se debe á los hijos de esta ciudad, pues en su puerto se organizaron las expediciones para conquistar y descubrir, y en él reposó por largos años casi hasta nuestros días la famosa nave La Victoria, que fue el primer buque que dio la vuelta al mundo, saliendo de este puerto y regresando á él, al mando de su ilustre y esperto piloto Sebastian de Elcano”. Más adelante, en la página 344, dice: “Navegó la espresada nao durante su viaje 14,470 leguas. El Emperador Cárlos V mandó que la espresada nave quedase en el Puerto de Sanlúcar en perpétuo reposo para memoria del suceso, y en este estado duró muchísimos años hasta que se fue cayendo a pedazos y desapareció”.

”

Finalmente, frente a todas estas las hipótesis y afirmaciones, nos encontramos con una idea que se entiende por más veraz. El historiador del s. XVI, Gonzalo Fernández de Oviedo, contemporáneo de muchos de los acontecimientos de los viajes oceánicos, afirma en su obra *Historia general de las Indias*, impresa en 1547, lo siguiente:

“

“Salió aquella nao (la Victoria) del rio de Sevilla y dió una vuelta al pomo ó redondez del mundo é anduvo todo lo que el sol anda, en especial por aquel paralelo que la nave he dicho bojó el mundo, yendo por poniente y tornando por levante; é volvió á la misma Sevilla, y aun después hizo aquella nao un viaje desde España á esta ciudad de Sancto Domingo de la isla Española, y tornó á Sevilla y desde Sevilla volvió á esta isla, y á la vuelta que volvió á España se perdió, que nunca jamás se supo della ni de personas de los que en ella iba.”

”

La nao Victoria en la actualidad

Perdida la nao Victoria para siempre, bien sea en el s. XVI o en el s. XIX, en la actualidad podemos visitar y conocer las diferentes replicas que de la misma existen. En Argentina, en la Bahía de San Julián, donde

tuvieron lugar los episodios del motín durante el invierno austral de 1520, se ha dedicado un centro museístico a la nao conocido como Museo Temático Nao Victoria. El centro en sí es una réplica a tamaño real del barco ubicado en la costa patagónica. También en el extremo sur de América, concretamente en Punta Arenas, ciudad capital de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, existe un centro llamado Museo Nao Victoria. Aquí, además de la réplica a tamaño natural de la Victoria, se pueden visitar otros barcos históricos, también a tamaño real, como el bote *James Caird* usado para completar la Expedición Imperial Trans-Antártica de 1914 tras el hundimiento del buque rompehielos *Endurance*; o la Goleta Ancud de 1843; o el *HMS Beagle* donde en 1831 viajó el joven naturalista Charles Darwin. En España, la réplica de la nao Victoria fue construida en 1991 y botada en 1992 con motivo de la celebración de la Exposición Universal de Sevilla. Posteriormente, se puso a punto para salir a la mar con el fin de formar parte del Pabellón de España en la Exposición Universal de Aichi 2005 (Japón).

La replica fue diseñada y construida bajo la dirección de Ignacio Fernández Vial tras un largo proceso de investigación histórica basada en fuentes documentales, crónicas, tratados náuticos del siglo XVI, e iconografía de la época. Para obtener una réplica lo más fiel posible a la original se manejaron una multitud de documentos según nos muestra la *Fundación Nao Victoria*:

164 documentos referentes a la expedición de Magallanes depositados en el Archivo General de Indias de Sevilla y Archivo de Protocolos de Sevilla.

- 7 crónicas escritas por tripulantes de la armada.
- 8 relaciones escritas por cronistas de los siglos XVI y XVII.
- 126 dibujos y grabados de naves de los siglos XVI y XVII.
- 18 tratados de navegación y construcción naval española y portuguesa de los siglos XVI y XVII.
- 22 fuentes notariales y 3 pecios.
- Crónicas de otras expediciones marítimas españolas y portuguesas de descubrimientos.
- 63 obras sobre Magallanes, Elcano y la primera vuelta al mundo, escritas por autores contemporáneos.
- Tras la consulta de las fuentes históricas las dimensiones principales que se manejan:
 - Eslora máxima del casco: 25,90 m.
 - Eslora en flotación: 21,21 m.
 - Quilla: 16,00 m.
 - Manga máxima: 6,72 m.
 - Puntal en cuaderna maestra: 3,32 m.
 - Desplazamiento máximo: 169,76 tm.
 - Calado a proa: 2,26 m.
 - Calado a popa: 3,00 m.
 - Superficie vélica máxima: 286 m²
 - Palo mayor altura sobre cubierta principal: 19,60 m.
 - Palo trinquete altura sobre cubierta castillo: 12,25 m.
 - Palo mesana altura sobre cubierta tolda: 8,20 m.
- Y los materiales que se usaron fueron:

- Elementos estructurales: madera de roble
- Forros de costados, cubiertas y superestructuras: madera de pino
- Timón: madera de roble
- Palos y vergas: madera de pino
- Jarcia firme y de labor: cabullería de cáñamo
- Velas: paños de lino
- Montonería: madera de encina
- Anclas: hierro fundido
- Herrajes: hierro forjado
- Clavazón: hierro galvanizado

58
Compartir

