

TRAS LA ESTELA DE LA NAO VICTORIA

Manuel MAESTRO LÓPEZ
Presidente del Círculo Letras del Mar

*Detrás de nosotros
queda una estela,
el rastro de lo que fuimos,
de lo que hicimos,
de lo que sentimos.
Nuestra huella.
Nuestra herencia.*



ETRÁS de la nao *Victoria* ha quedado una gran estela que nos recuerda la gesta de quienes dieron la primera vuelta al mundo y que se ha corporeizado en multitud de gestos, actos, pensamientos o cosas tangibles referidas a este trascendental hecho para la humanidad. Mientras esto escribo, a primeras horas de la mañana, he visto un vídeo recibido por correo electrónico que daba cuenta de la visita realizada a Cartagena por el buque escuela bautizado *Juan Sebastián de Elcano* en recuerdo del que fue circunnavegante pionero a bordo de la histórica nave, lo que gratifica y re-

fresca la memoria y es un claro exponente de la huella dejada por la *Victoria*.

Como contribución a este número monográfico de la REVISTA GENERAL DE MARINA y siguiendo en alguna medida lo narrado por las ilustres plumas de quienes me han antecedido, tomo yo la mía para plasmar sobre el papel un trabajo que, a su vez, forme parte de esa estela en la que se integrará el presente artículo. Será una especie de repaso que sirva para que la lectura de libros y documentos o la contemplación de edificios, monumentos y estatuas, mapas y portulanos, maquetas y reproducciones de buques, cuadros y retratos y todo lo resaltable que venga a mi memoria contribuyan a mantener vivo el recuerdo de la nao *Victoria* y de los que la acompañaron y protagonizaron la primera circunnavegación al globo, de la que en este 2022 se conmemora el quinto centenario.

En el siglo XXI, cuando las podemos conseguir en el supermercado de la esquina, nos parece inconcebible que hace quinientos años una expedición compuesta por cinco naves y 234 hombres partiera en busca de especias hasta los

confines del mundo. El 10 de agosto de 1519 en que sale de Sevilla, Fernando de Magallanes entra en la historia al tomar el mando de esta flota, en la que navegará Juan Sebastián Elcano, que le reemplazará tras su muerte y llegará al mismo puerto de partida el 8 de septiembre de 1522, tras haber recorrido 42.270 millas náuticas (78.284 kilómetros) durante 1.084 días, lo que le hará merecedor del nombramiento de caballero por Carlos V, que le otorgó un escudo de armas con la leyenda en latín: *Primus circumdedisti me*. Sin que suponga demérito, pues a él se debe la idea de llegar a las Molucas por el oeste con la pujanza demostrada en materializar la empresa, podemos intuir que Fernando de Magallanes no era un marino experto —ya que no se encuentran hechos destacados en su biografía que lo acrediten—, sino un conquistador, que ensombreció, sobre todo gracias al cronista Pigafetta, la figura de Juan Sebastián Elcano, que por el contrario era un experto navegante y con sus conocimientos y tenacidad dio gloria a España y a sus marinos.

La estela sobre el papel

Iniciamos la búsqueda de «nuestra estela» en los archivos, entre los que cabe resaltar para este cometido específico el Archivo de Simancas, el Histórico Nacional y el General de Indias. En ellos puede encontrarse documentación original, elaborada por organismos públicos o por ciudadanos privados, que aporta información valiosa sobre la materia. En nuestro caso debemos remontarnos a una serie de antecedentes, como son: el Tratado de Alcaçovas, (1479-1480) que puso fin a las hostilidades luso-castellanas, por el cual quedó resuelto el reparto de los territorios africanos descubiertos, así como la delimitación de la navegación por el Atlántico: Portugal mantuvo el control sobre sus posesiones de Guinea, Elmina, Madeira, las Azores, Flores y Cabo Verde, y a Castilla se le reconoció la soberanía sobre las islas Canarias. Posteriormente, la llegada de Colón a las Indias motivó la firma del Tratado de Tordesillas, que estableció un meridiano que demarcaba 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, es decir, en 46° 37' longitud oeste. Todos los territorios por descubrirse al oriente de dicha línea quedarían bajo dominio portugués, mientras que España tendría soberanía sobre los ubicados al occidente. Una imprevisible consecuencia de este surgió con motivo de la posesión de las islas Molucas, cuyo diferendo, en el que Magallanes buscó el apoyo español, se basó en que las islas de la Especiería entraban en jurisdicción castellana, lo que resultó falso.

En el sevillano Archivo General de Indias se conservan documentos importantísimos, como la *Capitulación con Fernando de Magallanes y Ruy Falero encomendándoles la Armada para el descubrimiento de la Especiería*, firmada por Carlos I en Valladolid el 22 de marzo de 1518, lo que es interpretado por los vallisoletanos como el comienzo de la primera vuelta al mundo. También en el Archivo General de Indias se conserva la *Relación de la gente embarcada en*

las naos enviadas al descubrimiento de la Especiería y la Instrucción de Carlos I a Fernando de Magallanes y a Ruy Falero, y requerimiento de Fernando de Magallanes a la Casa de la Contratación, de 9 de agosto de 1519, por la que a través de 74 artículos se dan minuciosas instrucciones para ambos personajes, aunque Falero no llegó a embarcar: «Haréis asiento de paz e trato con el rey o señor de la tierra y Daréis al rey de la tierra algo en señal de amistad...». Igualmente se conserva en el archivo sevillano el *Derrotero de la primera vuelta al mundo*. De la *Epístola o aviso de llegada* hay cuatro copias, pero no la manuscrita por Elcano: la última en aparecer fue adquirida por el Ministerio de Cultura en 2014 y destinada a los fondos del Archivo General de Indias, siendo su coste de 20.000 euros; las otras tres se custodian en Italia. Existe otra carta en la que Elcano pide una serie de mercedes al rey como compensación por sus servicios. Aparecida en el año 2016 pasó a formar parte del Archivo Histórico de Euskadi: el navegante pidió su nombramiento como caballero de la Orden de Santiago, o la capitanía de futuras armadas a las Molucas, e insistió en que se liberase a los 13 marineros capturados en Cabo Verde. En contestación Carlos I le concedió un escudo con la inscripción *Primus circumdedisti me* y una pensión de 500 ducados de oro anuales, que nunca cobró debido a su muerte.

La huella dejada por donde pasaron

De vital podemos calificar la utilidad que tuvieron los mapas utilizados por Magallanes en sus estudios y en las negociaciones con los monarcas hispanos y portugueses para conseguir el apoyo a su expedición, y vitales fueron también para el conocimiento de la geografía del mundo los editados después del viaje. La exposición celebrada en 2019 por el Instituto Geográfico Nacional sobre «Los mapas y la primera vuelta al mundo. La expedición de Magallanes y Elcano» supuso un espléndido mirador para contemplar el paso de la estela de la *Victoria* y de la expedición de la que formaba parte en su viaje alrededor del globo. En síntesis, permitió el acercamiento a los mapas usados por los expedicionarios y a los que se elaboraron tras los descubrimientos, principalmente la cartografía del estrecho de Magallanes, del Pacífico, las Molucas y el viaje de vuelta, concluyendo con los patrones reales. En ella pudimos admirar un mapa de América del Sur, de Petrus Kaerius, editado en 1640, más de un siglo después del paso de los españoles. *Tabula Moderna Alterius Hemisphaerii*, de Lorenz Fries, es la primera carta en la que aparece el océano Pacífico, con las demarcaciones de las líneas recogidas en el Tratado de Tordesillas. Del famoso Abraham Ortelius, matemático y cartógrafo flamenco que abrió el mundo a la globalidad con sus recopilaciones de mapas tras los descubrimientos de América y el Pacífico, tenemos el *Descriptio Maris Pacifici*, en el que ya en 1589 aparece grabada la nao *Victoria* con la siguiente leyenda en latín: «Fui la primera en rodear el mundo, llevada ante Magallanes a través de un estrecho nuevo, por eso me



Tabula Magellanica. (Imagen: www.wikipedia.org)

llamo mercedamente *Victoria*». En un mapa de Sebastian Münster de 1540 aparece por primera vez la denominación de Pacífico en vez de Mar del Sur. De las islas Molucas encontramos en la exposición un mapa de las Indias Orientales perteneciente al *Atlas Miller* de 1519 usado por los portugueses, que en 1513 habían llegado a estas islas, también conocidas como de las Especies por ser estas el imán que atrajo a ambos países ibéricos. En la *Geographia* de Ptolomeo de 1525 se puede ver la ruta que siguió Juan Sebastián Elcano en el viaje de regreso, que coincidía con la de los portugueses, aunque el español hubo de alejarse de la costa para evitarlos. Por último, en la exposición también hallamos referencias a los padrones reales, documentos procedentes de los informes que debían elaborar las expediciones a su vuelta, lo que permitía un mejor conocimiento de los lugares por los que habían transitado: uno de los exhibidos es el de 1523, que muestra parte del viaje de los circunnavegadores y comprende la ruta hasta el estrecho de Magallanes y las islas bautizadas como Infortunadas y las Molucas.

A Nuño García de Torenó, maestro cartógrafo de la Casa de la Contratación sevillana y trazador de las cartas utilizadas por Magallanes en 1522, se debe

una de la parte meridional de Asia que se conserva en la Biblioteca de Turín. En 1532 apareció el primer plano que atribuyó el descubrimiento del estrecho de Magallanes a Juan Vespucio. El cartógrafo italiano Bautista Agnese publicó en 1544 un atlas en el que incluía la trayectoria del viaje de Magallanes-Elcano; está decorado con trazos en oro. Una de las piezas más relevantes de la cartografía del previaje es el *Atlas Miller*: un conjunto de diez mapas realizados en Portugal en 1519 por los cartógrafos Pedro Rainel y su hijo Jorge.

Algunos lugares que recuerdan la hazaña

- Guetaria: el 30 de noviembre de 1476 nace Juan Sebastián Elcano. Se trata de un pueblo costero de la provincia española de Guipúzcoa; destino turístico habitual dentro del País Vasco por ser cuna del insigne marino. Son famosos sus restaurantes, que preparan pescado a la parrilla regado con vino blanco con denominación de origen que recibe el nombre de chacolí de Guetaria.
- Sabrosa: localidad portuguesa donde el 4 de febrero de 1480 nació Fernando de Magallanes. Se encuentra en la región del Alto Duero, fuertemente marcada por la producción del vino de Oporto. El paisaje sorprende por la belleza y originalidad de las viñas, cultivadas en terrazas, que la UNESCO ha reconocido como Patrimonio de la Humanidad. La concesión de la denominación de origen del vino supuso un gran desarrollo para el pueblo.
- Zarauz: la tradición dice que la nao *Victoria*, la única embarcación que completó la vuelta al mundo, se construyó en los astilleros de esta localidad en fecha indeterminada de principios del siglo XVI: su nombre completo fue *Santa María de la Victoria*. Cargaba 102 t y costó 300.000 maravedíes. Su tripulación la componían 45 hombres. Zarauz es un municipio de la costa guipuzcoana que dista tres kilómetros de Guetaria. Hoy es un bello lugar de veraneo.
- Lisboa: durante 1515 Magallanes se dedicó allí a estudiar las cartas de navegación más recientes, investigando junto al cosmógrafo Ruy Falero un pasaje hacia el Pacífico por el Atlántico Sur y la posibilidad de que las Molucas estuviesen en la zona española definida en el Tratado de Tordesillas. En la actualidad es la capital y principal ciudad portuguesa. Situada en la desembocadura del Tajo, fue epicentro de los descubrimientos y capital del Imperio portugués.
- Sevilla: en 1517 Magallanes viajó a la capital andaluza con Ruy Falero y encontró en Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, un aliado importante para su proyecto. Del puerto sevillano partiría su expedición el 10 de agosto de 1519, y al mismo arribaría Juan Sebastián Elcano el 8 de septiembre de 1522 a su vuelta del viaje alrededor del

- mundo. Bañada por las aguas del Guadalquivir, navegable hasta Sanlúcar, tiene uno de los cascos históricos más grandes de España y alberga edificios muy relacionados con la primera circunnavegación, como el Archivo General de Indias.
- Valladolid: en esta ciudad castellana, el 22 de marzo de 1518 se firmaron las capitulaciones entre el rey Carlos I y Magallanes que hicieron posible el viaje, por lo que los vallisoletanos mantienen que la primera vuelta al globo se inició allí. Carlos I la hizo capital de Castilla y, posteriormente, del Imperio español, hasta que en 1561 pasó la capitalidad a Madrid. A partir de entonces inició un período de decadencia hasta la pujanza de la industria harinera y la llegada del ferrocarril en el siglo XIX.
 - Sanlúcar de Barrameda: el 20 de septiembre de 1519 la flota sale desde allí al Atlántico, iniciándose una travesía que duraría hasta el 6 de septiembre de 1522, en que regresan al mismo lugar, en la desembocadura del río Guadalquivir. De esta localidad gaditana también salió Colón al océano en uno de sus viajes a América. Cuenta con un casco histórico en el que se mezclan palacios y bodegas y próximo se encuentra el Parque de Doñana.
 - Tenerife: el 26 de septiembre de 1519 arribó a este puerto la expedición Magallanes-Elcano para hacer aguada y abastecimiento antes de cruzar el océano Atlántico. La isla, situada frente a África Occidental es la mayor del archipiélago canario. El Teide, volcán inactivo, es la cumbre más alta de España. La capital cuenta con un importante puerto, escala obligada entre la Península, América y la costa occidental africana.
 - Río de Janeiro: el 13 de diciembre de 1519, tras cruzar el Atlántico y haber sufrido grandes tempestades, llegan a la bahía de Guanabara las cinco naves de la expedición: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Santiago* y *Victoria*. En esta segunda escala encontraron alimentos y plantas desconocidas. La bahía alberga el puerto de Río de Janeiro y las playas que han hecho famosa a la que fue capital de Brasil. De allí partieron, tras pasar la Navidad, el 26 de diciembre de 1519.
 - Río de la Plata: el 10 de enero de 1520 la expedición penetró en el Río de la Plata en la creencia de que habían llegado al confín del continente americano, pero al advertir su error por la sal de sus aguas, volvieron al océano el 2 de febrero de ese mismo año. Sus aguas bañan la capital, Buenos Aires. Está formado por la unión de los ríos Paraná y Uruguay y dividido en dos sectores: el interior, con poca profundidad y desprovisto de intrusión salina, y el exterior, con mayor profundidad e influencia de agua marina al ser un estuario del océano Atlántico.
 - Puerto de San Julián: el 31 de marzo de 1520 arribó la expedición a la costa sanjulianense. La estancia estuvo cargada de simbología religiosa y de alborotos de la tripulación, que incluso trató de capturar a Magallanes y regresar a España, lo que causó la ejecución de algunos oficiales.

- La flota partió de allí el 24 de agosto de 1520 tras haber permanecido casi medio año. Hoy es una ciudad argentina de la provincia de Santa Cruz.
- Estrecho de Magallanes: el 21 de octubre de 1520 se descubrió un cabo tras del que se divisaba una gran entrada de mar, que bautizaron como de las Once Mil Vírgenes, y el 1 de noviembre llegaron al que sería nombrado estrecho de Magallanes, por el que transitaron con muchas penalidades, hasta que el día 27 entraron en el océano Pacífico. El estrecho, situado en el extremo sur de Chile, se convertiría en el principal paso natural entre el Atlántico y el Pacífico.
 - Islas Marianas: el 6 de marzo de 1521 la flota llegó a las entonces conocidas como islas de los Ladrones. Los nativos se acercaron hasta las naves para comerciar y robaron uno de los botes, por lo que en represalia Magallanes mandó incendiar viviendas y ejecutar a siete personas. En la actualidad pertenecen políticamente a los Estados Unidos y están divididas entre las Marianas del Norte y Guam o Marianas del Sur.
 - Isla de Sámar: fue la primera isla de Filipinas a la que arribaron los españoles el 16 de marzo de 1521 y, aunque no desembarcaron conscientes de que formaba parte de un archipiélago, la cartografiaron y bautizaron como San Lázaro. Hoy forma parte de la República de Filipinas y es la tercera isla más grande del país.
 - Cebú-Mactán: los españoles llegaron a Cebú el 7 de abril de 1521, donde Magallanes plantó una gran cruz y se alió con el rajá Humabón, quien le sugirió viajar a la isla cercana de Mactán para castigar a su rival Lapu-Lapu. El 27 los españoles se enfrentaron a una superioridad numérica de guerreros, lo que costó la vida a Magallanes. En la actualidad Cebú es, tras Manila, el centro económico y mercantil más importante de la República filipina.
 - Tidore: es una pequeña isla a la que llegó la expedición el 8 de noviembre de 1521, donde tomó su mando Juan Sebastián Elcano. Hundida la *Trinidad*, el 21 de diciembre inició el regreso en solitario a bordo de la *Victoria*. Los naturales establecieron una alianza con los españoles en el siglo XVI y erigieron una fortaleza que resistió a los embates holandeses hasta 1663. En 1993, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* efectuó una visita de cortesía al lugar.
 - Timor: al mando de Elcano, el 25 de enero de 1522 arriban a Timor, donde son conscientes de que no volverán a pisar tierra durante muchos meses. Allí la *Victoria* debe reparar los graves daños que había sufrido en un temporal, lo que les demora la salida hasta el 13 de febrero, en que parten con casi 30 t de especias, 47 hombres y una docena de nativos. Timor es hoy una isla dividida entre Indonesia y Timor Oriental.
 - Cabo de Buena Esperanza: la mar es infernal y los navegantes piensan que no van a lograr doblar el cabo. Se plantean incluso arrojar la carga de clavo, pero deciden no hacerlo. Estiman que pasan a solo ocho leguas

- del cabo —39 km—, aunque no pueden verlo, y por fin el 19 de mayo cambian rumbo al noroeste y, esta vez sí, pasan al Atlántico. El cabo de Buena Esperanza fue descubierto en 1488 por Bartolomé Díaz y está localizado en el extremo sur de África.
- Islas de Cabo Verde: Elcano debe avituallar sus naves, y para lograrlo toma la peligrosa decisión de fondear en Cabo Verde el 9 de julio. Pero los portugueses descubren de dónde vienen y, dejando como rehenes a los 13 hombres que han desembarcado, Elcano emprende tres días después su viaje de vuelta, llegando a Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522. El archipiélago, que consta de diez islas volcánicas, forma hoy la República de Cabo Verde, situada frente a las costas de Senegal.

Imágenes de la estela

La imaginación prima sobre la realidad a la hora de descubrir caras, objetos, lugares o paisajes que nos traigan a la memoria los personajes, barcos o sucesos ocurridos tras los más de mil días que transcurrieron, durante los que Magallanes, Elcano y la *Victoria* fueron figuras centrales. No tenemos idea exacta de sus físicos: la realización de una pintura debe ser la expresión de una máxima, una lección para el espectador; como decía Van Dongen, él pintaba a las mujeres más delgadas de lo que son, y sus joyas más grandes; también, en nuestro caso los protagonistas y sus hechos saldrán favorecidos en los cuadros exhibidos en museos y palacios.

La imagen más extendida de Magallanes se corresponde con el retrato, óleo sobre lienzo, conservado en el Museo Naval de Madrid, copiado de un original que en 1787 estaba, según Vargas Ponce, en la casa de Felipe Vallejo, canónigo de la Catedral de Toledo, y del que Fernando Selma sacó el grabado que figura en la *Relación del último viaje al Magallanes*, publicada en Madrid en 1788, que muy probablemente tenga origen en una pintura del siglo XVI existente en la galería del duque de Florencia. En el retrato patrón por el que mayoritariamente nos le hemos imaginado, aparece con una gran barba, vestido con jubón de pieles sobre el que porta la insignia de la Orden de Santiago. En la Real Academia de San Fernando se exhibe otro del mismo personaje, pintado en óleo sobre tabla en el siglo XVI, en el que sobre su rostro aparece la siguiente leyenda: *Ferdinand Magellanus Superatis Antarticii/Fleti Angustiis Clariss*; pertenece a la colección de Manuel Godoy, que ingresó en la Academia en 1816. Del mismo existen varias copias: una de 1579 que perteneció al archiduque Fernando II del Tirol, actualmente en el Kunsthistorisches Museum de Viena, y otra anterior realizada entre 1522 y 1556 para Cosme I de Florencia, que se encuentra en la florentina Galería degli Uffizi.

De Juan Sebastián Elcano, una de las figuras más retratadas de la historia junto con Magallanes, hay noticia de que uno de sus primeros retratos apareció

en un libro alemán de 1603, pero no tenemos la prueba gráfica. Del que sí tenemos constancia es del dejado por Tomás López Enguídanos, grabador valenciano del siglo XVIII, que compuso la serie titulada «Retratos de los españoles ilustres con un epítome de sus vidas», ambiciosa empresa llevada a cabo por la Imprenta Real y la Calcografía Nacional entre 1791 y 1819. Basándose en este, el también grabador Luis Fernández Noseret realizó otro que pertenece a la Biblioteca Nacional, en cuya parte inferior aparece el siguiente texto: «Juan Sebastián Elcano. Hábil piloto y argonauta inmortal por haber sido el primer hombre que dio la vuelta al mundo. Nació en Guetaria y murió en el mar de Sur en 1526». Otro grabado se puede encontrar en el libro *Historia de la Marina española*, escrito por José Ferrer de Couto y José March y Labores entre 1849 y 1854, de donde se extrae el retrato de Elcano que se encuentra en el Museo Naval de Madrid. La historia sobre la pintura de cuerpo entero de Elcano, obra de Ignacio Zuloaga, que se exhibe en la sede de la Diputación Foral de Guipuzkoa y cuya copia se encuentra en el Museo Naval de Madrid, está llena de historias. Cuando el pintor recibió el encargo de la Diputación para su realización no encontró documento alguno que le mostrara el aspecto del marino, por lo que pensó en copiar la imagen de su buen amigo Pío Gogorza, un paisano veterinario y bohemio que poseía las características del perfecto vasco: un tipo arrogante y esbelto, que con los pinceles de Zuloaga pasaría a la inmortalidad.

El testamento del navegante recoge otra anécdota: en el mismo, entre muchos enseres personales, consignó una caja con un par de gafas, que no fueron recogidas en ninguno de sus retratos. Según el catedrático sevillano de Historia Manuel Romero: «Tuvo que vivir pegado a la pluma porque hizo muchos recuentos de mercancías» y además, añade el historiador, «debía de ponerse los anteojos para calcular todos los días la altura del sol». Pero Elcano no aparece con gafas en ninguno de sus retratos, pues todos son fruto de la imaginación. Un cuadro de F. Guevara, encargado por la Diputación Foral de Guipuzkoa en 1920 con motivo del IV Centenario de la primera vuelta al mundo, representa la muerte de Juan Sebastián Elcano cuando viajaba con García de Loaysa a las islas de las Especias. La misma entidad, y con el mismo motivo y fecha, encargó a Elías Salaverría otra pintura que, con el título de *La ofrenda de Elcano*, recoge el momento de la llegada a Sevilla de los 18 supervivientes de la primera circunnavegación de la Tierra, de la que en el Museo Naval de Madrid existe una réplica exacta.

En julio de 2019, en un acto celebrado en el Cuartel General de la Armada se presentó una obra del pintor hiperrealista Augusto Ferrer-Dalmau, que recrea el momento en que Elcano, a bordo de la *Victoria*, inició el regreso a España poniendo rumbo hacia el oeste. Se titula *Primus circumdedisti me* y que se exhibe en el Museo Naval madrileño, en cuya sede se celebró entre 2019 y 2020 una exposición cuyo título sintetizaba la efeméride: «Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo».

También resaltar los azulejos de 1956 que adornan la fachada lateral de la Biblioteca Municipal de Sanlúcar de Barrameda, que consta de cuatro paneles: el primero representa a los dos grandes personajes de la gesta descubridora; en el segundo figuran los nombres de los 18 navegantes que les secundaron; otro con la derrota que siguieron, y un cuarto en el que aparece Elcano escribiendo una carta a Carlos I.

La nao *Victoria* ha despertado más interés en pintores contemporáneos que en los antiguos que, principalmente, la representaron mediante dibujos; el más vetusto aparece en el mapa de Abraham Ortelius. En otro mapamundi de Urbano Monti también podemos ver la nave española. En una tienda de la ciudad holandesa de Haarlem hallamos un retrato de Jan Huyghen, comerciante protestante neerlandés, marino, viajero e historiador, al que se le atribuye la copia de los muy secretos mapas náuticos portugueses, donde aparece un pequeño grabado que muestra a la *Victoria* y que, según el anticuario, pertenece a la portada de un libro de 1599. Entre las pinturas más recientes, encontramos el cuadro titulado *La Victoria*, obra de Frederick Leonard King. En el Museo Naval de Madrid se exhibe otro del marino y pintor Guillermo González Aledo que representa a la nao *Victoria* entrando en el cabo San Vicente a su regreso a España. Otra *Victoria* más actual la tenemos en la obra del pintor chileno hiperrealista Guillermo Muñoz Vera, en la que se ve la entrada de la nave en el estrecho de Magallanes.

La estela pétrea de la *Victoria*

Aunque la memoria de los hombres va decayendo según avanza su edad, suele revivir a la vista de los objetos. Las estatuas o monumentos son portadores de un mensaje del pasado, una especie de publicación en piedra que se construye para conmemorar un suceso o representar una idea. Normalmente se erigen en núcleos urbanos muy transitados para que un mensaje determinado llegue a más gente, transmitiendo el recuerdo, que es lo único que asegura un poco la eternidad. En el caso que nos ocupa haremos un repaso, aunque no exhaustivo, de las estatuas y monumentos con los que se ha inmortalizado la estela de la nao *Victoria* y a los protagonistas de la gesta de la que fue testigo mudo.

Comenzaremos nuestro paseo en la localidad portuguesa de Sabrosa, en donde hallamos un sencillísimo monumento dedicado a su hijo predilecto, Fernando de Magallanes, nacido en aquella localidad en una fecha no determinada de 1480. En la capital lisboeta resaltan dos rincones magallánicos: uno el monumento situado en la plaza de Chile, en cuyo centro se ubica una estatua del descubridor, réplica de la existente en Punta Arenas, fruto de un homenaje celebrado en 1928 por ser Portugal el primer país que reconoció la soberanía de Chile tras su independencia de España, motivo por el que el Gobierno chileno donó la estatua que preside la plaza. Los lusos, con el Monumento a los Descu-

bridores erigido junto a la Torre de Belén, cumplieron con los navegantes que hicieron grande su patria; en él aparece, entre otras, la figura de Magallanes.

Dando un salto al punto en el que se unen el Atlántico y el Pacífico, en Punta Arenas se encuentra el original del monumento lisboeta: el dedicado al descubrimiento del estrecho de Magallanes, situado en la plaza de Armas e inaugurado en 1920; está rematado por una estatua de 10 metros de altura y fue realizado a expensas del empresario español José Menéndez; representa al explorador lusitano erguido sobre un cañón sombrero en mano; en un costado encontramos la figura de un indio patagón. Una historia local cuenta que un marinero español, quedando impresionado por el tamaño del pie del indígena, decidió tatuárselo; a los pocos años regresó con una buena fortuna, y desde ese momento nació una leyenda: quien bese el pie del patagón volverá a esa ciudad, y el que no lo haga no retornará a Punta Arenas. Otro monumento importante lo hallamos en la ciudad filipina de Lapu-Lapu en la isla Mactán (Cebú), donde murió Magallanes en 1521; tiene un gran arco de 30 metros de altura y fue erigido hacia 1866 por el Gobierno de Isabel II de España. En 2020 fue inaugurado en Punta Arenas otro, obra de Francisco Gazitúa, inspirado en una esfera armilar en cuyo interior aparece una representación de la nao *Victoria* navegando en dirección oeste y con su mástil mayor en la posición del eje de la Tierra, inclinado a 23 grados. En Cebú está el considerado el símbolo de aquella ciudad filipina, en la que se halla una réplica de la cruz que dejaron los exploradores españoles al mando de Magallanes, cuyo original se encuentra debajo de la copia para evitar que la gente se llevara trozos de la misma como recuerdo. Está protegida por una capilla construida en 1834 en el centro de la ciudad y su



Plaza de Montecristo en Cebú. (Fotografía facilitada por el autor)

bóveda recoge imágenes de la conversión de Humabón al cristianismo; es conocida como la Cruz de Magallanes. En la misma localidad hay una dedicada a Antonio Pigafetta, cronista del viaje, que ninguneó a Juan Sebastián Elcano en sus escritos; y también una estatua del califa Pulaka, considerado el primer héroe filipino que plantó cara a Magallanes.

En el aspecto religioso son de resaltar la Virgen de la Victoria y el Santo Niño de Cebú: ante la imagen de la Virgen Trianera recibió Magallanes las banderas para sus cinco naves, rezaron los 270 expedicionarios y se postraron Elcano y los 17 supervivientes tras volver del histórico viaje tras navegar 14.460 leguas y visitar cuatro continentes. Cuando Magallanes pidió que una de sus naves llevase el nombre de *Victoria*, patrona de Málaga, debió dirigirse al convento malagueño, pues la Trianera era la «sucursal» de la *Victoria* original, así bautizada por el triunfo ante los moros durante la Reconquista. En el Museo de Santa María de la Victoria de Málaga existe una réplica en plata de la nao. En la ciudad filipina de Cebú, dentro de la basílica que lleva su nombre y frente a la Cruz de Magallanes, encontramos una imagen del Niño Jesús, regalo del navegante hispano-luso al rajá de aquella localidad: la imagen del Santo Niño de Cebú colaboró eficazmente en la cristianización del archipiélago filipino.

Pocos pueblos en España han dedicado tantos monumentos a Juan Sebastián Elcano como Guetaria. Durante la invasión carlista, las tropas penetraron allí el 1 de enero de 1836, incendiaron el pueblo y derribaron la estatua del navegante. En 1859 las autoridades provinciales acordaron erigir otra, que se encargó al escultor aragonés Palau. Durante la Guerra Civil se trasladó a San Sebastián para ser fundida para cañones o munición, pero se descartó al ser hueca; en 1941 se instaló en el Paseo Nuevo y en 1978 volvió a su lugar de origen: «... pareció como que Elcano no había perdido la costumbre de dar vueltas». En 1881 se le encargó a Ricardo Bellver otro monumento, ahora en mármol de Carrara, que se instaló en 1888. En 1919 la Sociedad Económica Bascongada organizó un concurso para conmemorar el IV Centenario de la primera vuelta al mundo que, aunque quedaron en segundo lugar, pues el primero resultaba fuera de presupuesto, lo ganaron Aguirre y Azpiroz: está rematado por una estatua de Victorio Macho que recuerda la *Victoria de Samotracia*; instalado a la entrada de la población, está emplazado en un extremo de la antigua muralla, inaugurándose en 1924. Sevilla, puerto de partida de la expedición, erigió un conjunto monumental en la glorieta de los Marineros, realizado en 1973 por Antonio Cano; está dividido en tres partes: un estanque con surtidores, un mural con un mapamundi y una estatua del navegante, todo ello coronado por una rosa de los vientos. También en la ciudad bañada por el Guadalquivir, en la confluencia de la plaza de Cuba y la calle Juan Sebastián Elcano, lugar conocido como la Milla Cero de la primera vuelta al mundo, encontramos una gran esfera armilar inaugurada en 2010 que recuerda la partida de la expedición española de su puerto en 1519. En Sanlúcar de Barrameda, que disputa ese honor con la capital hispalense, tenemos otro monumento bautizado como la Legua Cero, con forma

de reloj de sol, con la banda equinoccial de hierro, donde están grabadas las horas: conmemora el punto de salida de los circunnavegadores de aquel puerto el 20 de septiembre de 1519 y su vuelta el 6 de septiembre de 1522. En el Archivo de Indias de la ciudad sevillana se exhibe una estatua en mármol blanco, de autor anónimo, de principios del siglo XIX y copia de la escultura de Alfonso Giraldo que, al parecer, es la más antigua de las erigidas a Elcano. Con gesto arrogante y los brazos cruzados, encontramos otra del marino vasco en Barcelona, obra de Francesc Pont; está incrustada en la fachada de un edificio conocido como Casa Elcano y popularmente como la Casa del Pirata. En 1881, el ministro de Ultramar encargó a Ricardo Bellver una estatua del marino destinada al patio central del entonces Ministerio de Estado, hoy de Asuntos Exteriores, y otra igual fue diseñada para instalarse en Manila.

Barcos que siguieron la estela

No está claro el tipo de naves que compuso la escuadra del Maluco, cinco barcos que unos tratadistas consideran que eran naos y otros carabelas. Lo cierto es que se hicieron a la mar «para descubrir a la parte del Mar Océano» y estaban concebidos para ello. La *Victoria*, única superviviente de la hazaña, tenía como nombre original *Santa María*, añadiéndosele después *de la Victoria* con el que pasó a la posteridad.

Sea como fuere, se han construido de ella varias réplicas. La realizada con motivo de la Expo'92 tuvo peor suerte que la original, pues naufragó al ser botada en aguas de Huelva, provocando que *Curro*, la mascota de la Exposición, se diera un buen baño. Fue construida con el mayor de los cariños, pero con datos muy someros respecto a la original. Tras las oportunas reparaciones, durante el magno evento se mantuvo atracada en el puente de Triana. El 2004 se rehabilitó para que diese la vuelta al mundo pasando por el puerto japonés de Nagoya coincidiendo con la Expo Aichi 2005, terminando el viaje con éxito el 4 de mayo de 2006. Posteriormente participó en numerosos eventos. Para conmemorar el V Centenario de la primera vuelta al mundo, la Fundación Nao Victoria encargó una segunda réplica, que se convertiría en exposición permanente junto a la Torre del Oro sevillana, y que arribó a sus muelles el 9 de marzo de 2020. En el puerto de la ciudad argentina de San Julián (Santa Cruz) se emplaza, con carácter de museo temático, otra reproducción en recuerdo de los hechos ocurridos en aquella bahía durante el invierno de 1520. Chile no se podía quedar atrás y quiso recordar al mundo que los primeros europeos que pasaron a las aguas del Pacífico austral lo hicieron por allí, y un empresario puntarenense invirtió en otra réplica que se convirtió también en museo en 2011.

En otro orden de cosas, muchos buques de guerra españoles fueron bautizados *Victoria* en recuerdo de la primera nave circunnavegadora; así, hasta el momento

han sido ocho los que lo han ostentado: desde una fragata en 1718, con 40 cañones, procedente de presa y hundida en acción de guerra en Mesina, hasta 1984, en que una de la primera serie de las «misileras» fue participante en numerosos ejercicios navales bajo su nombre.

La Marina de Guerra española también ha querido recordar a los principales intérpretes de la gran gesta: cuatro de sus buques han sido bautizados *Magallanes*, desde una nao de 30 cañones en 1806 hasta un cañonero en 1949. El nombre de Juan Sebastián Elcano ha viajado nuevamente por todos los mares desde que en 1929, coincidiendo con la Exposición Iberoamericana de Sevilla, se hizo a la mar el buque escuela así bautizado y que ha batido el récord de once vueltas completas a la geografía terrestre. Prácticamente en paralelo, la Compañía Trasatlántica Española puso en servicio un barco de 10.000 t con el nombre del primer circunnavegador, destinado a cubrir sus líneas con América, de acuerdo con lo estipulado en el contrato firmado con el Estado. Uno de sus dos gemelos llevó el nombre de *Magallanes*.

La estela dejada por la *Victoria* fue seguida por otros que quisieron conseguir riqueza, fama, poder, conocimientos científicos y geográficos o títulos deportivos, pero que, por diversos motivos, quedaron rezagados. Pese a la creencia generalizada, la segunda expedición española que realizó la circunnavegación no fue la de la escuadra de Ignacio María de Álava entre 1794 y 1803, sino la que emprendió Alejandro Malaspina de 1786 a 1788 a bordo de la fragata *Astrea*, propiedad de la Armada española y fletada con oficialidad de la misma por la Real Compañía de Filipinas para emprender una campaña comercial alrededor del mundo. Y hasta 1962-63 no tenemos más noticia de



Minador *Magallanes*. (Fotografía facilitada por el autor)

misiones comerciales, salvo la del granelero *Valentina Frías*, que diera la vuelta a la Tierra, en este caso como buque trampa. Además de la escuadra mandada por Ignacio María de Álava en defensa de las posesiones españolas de ultramar, entre 1849 y 1852 la corbeta *Ferrolana* —última nave de nuestra Armada propulsada únicamente a vela— viajó alrededor del orbe para mostrar nuestro pabellón ante nuestras antiguas colonias. Poco después, la fragata *Berenguela* circunnavegó el mundo, casi en paralelo con la *Numancia* y por idénticas razones: la Guerra del Pacífico, desatada con las antiguas colonias españolas tras su independencia. El caso de la *Numancia* reviste mayor protagonismo, pues se trató del primer buque acorazado en comprobar por sí mismo, entre 1865 y 1867, la redondez de nuestro planeta. Y debemos dar un salto de siglo y medio para que otros dos buques de guerra, las fragatas *Álvaro Bazán* en 2007 y la *Cristóbal Colón* en 2017, por motivos de promoción de nuestra industria naval militar, viajasen hasta Australia y completasen su circunnavegación de oeste a este de la Tierra. Una vuelta al mundo sin parangón fue la que realizó entre 1803 y 1806 la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, dirigida por el doctor Balmis y patrocinada por el rey Carlos IV, en la que la corbeta *María Pita* dio la vuelta al mundo para que se pudiesen vacunar contra la viruela más de un millón de habitantes de nuestras posesiones de ultramar.

Independientemente de los viajes del *Juan Sebastián de Elcano*, en el capítulo de los buques escuela tenemos que su ancestro, la corbeta *Nautilus*, en su viaje inaugural al mando de Fernando Villaamil invirtió casi dos años, del 30 de noviembre de 1892 al 11 de septiembre de 1894, en su periplo de instrucción, en el que completó un viaje alrededor del orbe. Con fines puramente científicos, en recuerdo de la Expedición de Malaspina, el buque *Hespérides* de nuestra Armada viajó alrededor de la Tierra entre los años 2010 y 2011, surcando los océanos para investigar sus fondos y recursos.

Merecedores de aparecer entre estas páginas, destacar la figura del deportista náutico español José Luis Ugarte, participante en las grandes regatas y promotor y patrón de una réplica de la *Victoria*, con la que dio una nueva vuelta al mundo; y la de otro deportista, Álex Pella, que con la tripulación del *IDEC Sport* consiguió el récord de circunnavegación en 40 días, 23 horas, 30 minutos y 30 segundos.

La vuelta al mundo de los piratas y corsarios fue causa indirecta de los viajes proyectados con el afán de apoderarse de las riquezas que los españoles transportaban de las antiguas Indias a la Península, principalmente la plata de los yacimientos peruanos que viajaban por el Pacífico. El corsario Drake, con su paso, 58 años después que los españoles, fue el primer extranjero que dio la vuelta entera al orbe: y tras él, el inglés Cavendish y el holandés Oliver van Noort. Y así comienza un desfile de piratas y corsarios que finaliza con las andanzas del buque alemán *Orion* durante la Segunda Guerra Mundial, que también dio una peculiar vuelta al mundo.

Finalizada la etapa de los grandes descubrimientos, en el siglo XVIII estos dieron paso a los exploradores, que escudriñaron los rincones aún ocultos de la geografía terrestre y marítima; y a los científicos, que con su ciencia y tecnología avanzaron considerablemente en dar a conocer cómo son y de qué están compuestas la superficie terrestre y las aguas de los mares. De estas inquietudes surgieron movimientos que propiciaron los viajes de exploración, en los que se entremezclan nombres de barcos, como el *Challenger* y el *Galathea*, con apellidos que pasaron a la historia, como Darwin, Cook, Bougainville o Kruzenshtern que anhelaban conocer mejor sus tierras y, sobre todo, sus mares.

Mostrar el pabellón es quizás el motivo más importante por el que buques y agrupaciones navales han circunnavegado el mundo: desde barcos en solitario a escuadras o flotas, ya fuera en tiempos de guerra o para consolidar la unión de su imperio colonial mostrando su pabellón, u otros como los bisoños Estados Unidos dando los primeros visos de su madurez como gran potencia naval. Entre este tipo de circunnavegaciones, protagonizadas fundamentalmente por Gran Bretaña y Estados Unidos, destaca la realizada en 1960 por el submarino nuclear *Triton* que la completó sumergido. Con el advenimiento de la aviación, con la que el servicio de barcos transoceánicos comenzó un marcado declive, tuvo lugar una transición gradual de los buques de pasaje como medios de transporte hacia los cruceros turísticos: Cunard es la naviera pionera que merece nuestra atención por ser la que ha ofrecido históricamente auténticos cruceros de vuelta al mundo.

A lo largo de la historia, por una ruta, a bordo de diferentes tipos de barcos deportivos, en competición o por puro reto personal, con tripulación o en solitario, hombres y mujeres han circundado el planeta. Sería inabarcable y dificultoso realizar una crónica sobre la totalidad; solo destacar al que tuvo el gran mérito de ser el pionero en dar la vuelta en solitario: Joshua Slocum. Los buques escuela, independientemente de su misión formadora, en muchos casos, sobre todo en los pertenecientes a las armadas nacionales, actúan como embajadores volantes, mostrando los pabellones nacionales y participando en misiones concretas y en grandes eventos de transcendencia internacional.

Si para llegar a nuestro destino nos hubiéramos embarcado con Julio Verne, nos encontraríamos, en su obra *La vuelta al mundo en ochenta días*, que el protagonista Phileas Fogg al volver a su casa de Londres cree perdida su apuesta por haber pasado ochenta y un días en su viaje alrededor de la Tierra, cuando el plazo convenido era de ochenta. Mas al mirar su almanaque de pared, ve que no es jueves como él creía, sino miércoles. Sin saberlo lleva ganado un día porque ha hecho el viaje de oriente a occidente, siguiendo el aparente curso del Sol. De haberlo realizado en sentido inverso, el resultado hubiese sido el contrario: hubiera perdido un día. Pero el saldo para quienes hacen este periplo siguiendo la estela de la *Victoria*, por la razón que sea —conquista, afán de gloria, exploración, deporte, adquisición de conocimientos o por puro placer en un crucero—, no se limita a ganar o perder un día o una apuesta. Quienes han

tenido la fortuna de realizar este tipo de viaje, muchos de los cuales pagaron con el alto tributo de sus vidas, ganaron un enorme caudal de conocimientos y el respeto y la admiración de los hombres que trabajan en la mar —esa madrastra que trata de doblegarnos y a la que hay que dominar— y el derecho otorgado conjuntamente por Neptuno y Cibeles de ostentar el emblema *Post Elcano circumdedisti me*.

La estela bibliográfica

No podríamos terminar este trabajo sobre la estela dejada por la *Victoria* sin contar con los libros que hablan de ella y de la primera vuelta al mundo, por lo que hacemos como colofón una breve referencia bibliográfica sobre el tema, incidiendo más en la consultada. No nos extendemos más, pues los textos escritos merecerían un trabajo especial e independiente del presente.

- MAESTRO, Manuel: *Atlas Cronológico de la Historia y Cultura Marítima*. Editado por Letras del Mar, 2011.
Colección MAPFRE 1492. Fundación MAPFRE América, 1997.
- NÚÑEZ DE LA FUENTE, José Manuel: *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*. Madrid, 2017.
Desvelando Horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano. Fundación Museo Naval, septiembre 2020.
- LUCENA, Manuel: *Juan Sebastián Elcano*. Barcelona, 2003.
- ASTIGARRAGA, M.: *Juan Sebastián Elcano*.
- SERRÁN Ortiz, Cristóbal: *La memoria del viento. Primera vuelta al mundo del Juan Sebastián de Elcano*. Ediciones del Viento, abril 2018.
- FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, y FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe: *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*, diciembre 2009.
- PIGAFETTA, Antonio: *La primera vuelta al mundo*.
- CERVERA PERY, José; ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Juan Sebastián Elcano. Embajador y navegante*. Ministerio de Defensa, 2018.
- NOVO COLSON, Pedro de: *Magallanes y Elcano*, 2012.
- BERGREEN, Laurence: *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*, 2018.
- ZWEIG, Stefan: *Magallanes*.
- WILSON, Derek: *The Circumnavigators*, 2003.
- BARROS ARANA, Diego: *Vida i viajes de Hernando de Magallanes*. Imprenta Nacional, 1864.

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

Puede suscribirse por correo electrónico, remitiéndonos este boletín debidamente
cumplimentado a *regemar@fn.mde.es*

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS _____

NIF _____

DIRECCIÓN _____

CÓDIGO POSTAL _____ LOCALIDAD _____

PROVINCIA _____ PAÍS _____

TELÉFONO _____ MÓVIL _____ EMAIL _____

(La suscripción tendrá una duración de un año a partir del mes en que se cause alta, por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática si no se indica lo contrario).

IMPORTE ANUAL, PARA SUSCRIPCIONES Y RENOVACIONES
A PARTIR DEL 1 DE ABRIL DE 2021:

ESPAÑA	18,00 €
EUROPA	30,00 €
RESTO DEL MUNDO	35,00 €

FORMAS DE PAGO:

Transferencia a nuestra c/c

BIC: BBVAESMMXXX - IBAN: ES68 0182-2370-49-0201501676

Domiciliación bancaria

BIC:		IBAN:	
ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

Fecha y firma

En cumplimiento a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, el solicitante consiente libre e inequívocamente la cesión de los datos personales facilitados con objeto de mantener la relación entre las partes mediante su inclusión en el fichero de suscriptores de la RGM. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición puede dirigirse por correo electrónico u ordinario a las direcciones anteriormente indicadas.