

{4} Y abajo, en el centro inferior, leemos: *Cum privilegijs Imp. & Reg. Maiestatum necnon Cancellariae Brabantiae, ad decennium*. [«Con privilegios de las Majestades Imperiales y Reales, así como del Consejo de Brabante, por un período de diez años».]

Ortelius tenía dos o más fuentes distintas para este mapa. Se basa en el mapa mundial de Gerard Kremer, Gerardus Mercator (*Nova et Aucta Orbis Terrae Descriptio ad Usus Navigantium Emendate Accommodata* (1569), el mapa de las Américas de Joost de Hondt, Judocus Hondius (*AMERICA noviter delineata. Auct. Judoco Hondio. H. Picart fecit*, 1589), que se considera prototipo para el *Maris Pacifici*, y los detalles de los mapas manuscritos portugueses de Bartolomeo de Lasso. El mapa del océano Pacífico presenta la costa oeste de América del Norte con mayor precisión que los mapas impresos anteriores. El jefe del golfo de California aquí es alterado para presentar «R. Grande», que está fuera de lugar. California se muestra en conformación peninsular más que como una isla. En el este, las islas de Nueva Guinea y Japón se representan por primera vez como más cercanas a Asia que a América.

4. La nao *Victoria*

El dibujo más antiguo de la embarcación *Victoria*, barco de alto bordo (borde alto u oceánico) de la primera escuadra de la Monarquía Hispánica, es la representada en el mapa *Maris Pacifici* del *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius.

Embarcación de época medieval, no se conoce a ciencia cierta cómo era la nao *Victoria*, el pequeño barco de 85 toneles de capacidad y 45 hombres de dotación que terminó la gesta de dar la primera vuelta al mundo. Se discute cuál era en realidad la forma de una de las naves más importantes de la historia. Parece ser que la *Victoria* era una carraca vasca o cantábrica y era la cuarta en tamaño de la Armada que partió al mando de Magallanes en 1519. Entonces, ¿por qué se la conoce como nao? La respuesta es que a todo barco pequeño se le llama carabela o nao en muchos documentos, con independencia de su denominación técnica, que sí conocían los marinos.

La tradición cuenta que la nao *Victoria* se construyó en los astilleros de Zarauz (País Vasco), de los que no queda ningún rastro. Su nombre viene de la iglesia de Santa María de la Victoria de Triana (Sevilla), donde Fernando de Magallanes juró servir al rey Carlos I.

La imagen de la nao *Victoria* en el *Mare Pacifici* de Ortelius aparece como ilustración en múltiples estudios y artículos periodísticos. Está en posición de dar la primera vuelta a la esfera terrestre guiada por el Ángel de Nuestra Señora de la Victoria, como dibujó Abraham Ortelius y al pie de cuyo hermoso dibujo o grabado puede leerse la inscripción de la cuarteta latina en la que el barco habla por sí mismo:

*Prima ego velivolis ambivi cursibus Orbem, | Magellane novo te duce ducta freto. | Ambivi,
meritoque vocor VICTORIA: sunt mi | Vela, alae; precium, gloria; pugna mare.*

«Fui el primero en navegar alrededor del mundo por medio de velas, y te llevé a ti, Magallanes, líder, primero a través del estrecho. Navegué alrededor del mundo, por lo tanto, justamente me llamo *VICTORIA*, mis velas eran mis alas, mi premio era la gloria, mi lucha era con el mar».



Imagen de la nao *Victoria* en el Mapa del Pacífico de Ortelius (Amberes, 1589)

En la ilustración de la *Victoria* que aparece en este precioso mapa de Ortelius observamos que se trata de una nave del siglo XVI cuyo casco conserva la forma curva de sus antecesoras de finales del XV y principios del XVI, así como el hecho de tratarse también de un buque bastante elevado respecto a la línea de flotación (franco bordo) y en relación con su longitud (eslora) y anchura (manga). En su aparejo aparecen dos palos verticales –equivalentes al mayor, al centro, y de mesana, a popa–, y otro inclinado en la proa, el bauprés, casi horizontal. Estos palos soportan las distintas velas (el ilustrador las representa triangulares) con que la nave se propulsa aprovechando la fuerza del viento. A su vez, en ambos palos encontramos, a buena altura, esas plataformas elevadas –las cofas– a las que se encaramaban los marineros durante las maniobras en el velamen y también para cumplir misiones de vigía, arquero, francotirador, etc. Localícese a un marinero posicionado en uno de dichos promontorios.

No se aprecia la presencia de remos, pero sí la de un timón, a popa: el denominado *timón de codaste*, que fue una de las innovaciones de los navíos del siglo XVI frente a diseños anteriores, mediante el cual se gobernaba el rumbo que se fijaba a la nao desde posiciones más elevadas y eficientes.

Observamos la presencia de hombres a bordo, que se encuentran en una cubierta principal, al centro, con presencia de algunos otros miembros de la tripulación a ambos lados, en unas pequeñas elevaciones: los llamados *castillos de proa y popa*, que eran pequeñas cubiertas integradas en el casco en las que la tripulación desarrollaba guardías y vigilancia, y desde las que la oficialidad realizaba labores de dirección. Estos hombres embarcados –unos cuarenta y cinco en total, en la expedición real de Magallanes, tal como se esbozó más arriba– conformaban la dotación del barco en aquellos tiempos: capitán, maestros, piloto, contador, marineros, grumetes, pajes, barbero, artilleros, criados, carpinteros, calafates... Su subsistencia quedaba garantizada por la gran capacidad de almacenamiento que tenían estas naos, tanto de víveres (toneles de agua y vino, sal y aceite, granos, sardinas y arenques, carne salada, animales vivos...) como de las herramientas y enseres necesarios para el desarrollo de sus funciones (maderas, hierros, brea, plomo...). Dicha potencia de carga en bodega hacía que este tipo de embarcación fuese idónea en largas travesías.

Eran naos destinadas al transporte, e inicialmente no incorporaban apenas armamento, pero con el tiempo, de a resultas de los ataques sufridos por los buques españoles a manos de corsarios de potencias extranjeras, acabaron añadiendo cañones en su estructura. Así, podemos ver la presencia de varias bocas de fuego en el costado de la nao, practicadas en portalones por los cuales asomaban los cañones –culebrinas o falconetes, en aquellos tiempos– a la hora de hacer fuego. En tiempos de Magallanes solían artillarse con un total de 10-12 piezas de este tipo. Portaban igualmente otros medios de lucha, como arcabuces, arcs y arma blanca, que no figuran en la ilustración que nos ocupa.

Naturalmente, la presencia del ancla –que observamos en un costado de proa– era ya generalizada en aquellos navíos, de la máxima utilidad cuando se tornaban aventureros al encaminarse a lugares ignotos sin infraestructuras portuarias que utilizar en sus arribadas. Las anclas eran necesarias incluso en sus viajes locales por Europa, pues la forma de su casco y el disponer de tan alta capacidad de carga inducían un calado considerable, de manera que solo podían cargar y descargar en puertos de altura, fuesen marítimos o fluviales. En caso contrario debían fondear lo más cerca posible de la costa y realizar el embarque y desembarque de personas y mercancías ayudándose de embarcaciones menores. Esto sucedió, sin duda alguna, en la inmensa mayoría de lugares donde la *Victoria* recaló durante todo su largo y heroico periplo.



Retrato de Hernando de Magallanes, descubridor del estrecho de su nombre. Grabado en cobre en el inicio de la *Década III* de la *Historia general de los hechos de los castellanos*, de Antonio de Herrera

Carlos Amoretti (1741-1816), en su edición de la Relación de Pigafetta «*Primo viaggio intorno al globo terracqueo ossia ragguaglio della navigazione alle Indie orientali per la via d'occidente fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta patrizio vicentino sulla squadra del capit. Magaglianes negli anni 1519-1522 ora pubblicato per la prima volta, tratto da un codice MS. della Biblioteca Ambrosiana di Milano y corredato di note da Carlo Amoretti dottore del collegio Ambrosiano*. In Milano MDCCC nella stamperia di Giuseppe Galeazzi», en la página 8, nota (b), hace mención de un barco que es copia de un dibujo que se encuentra en uno de

los mapas de Urbano Monti con la inscripción «*Nave Vittoria su cui il cav. Pigafetta fece il giro del globo*». Precisamente en la tavola (hoja) XXVII de su grandioso Mapamundi (1587) aparece el dibujo con el rótulo «*Nauve vitoria de Antonio Pigafeta iendo de capitani de Magaliones che dopo circondato il mondo ritorna a seviglia in spagna l'anno 1522*».

El mapamundi de Urbano Monti (1544-1613) es uno de los primeros, y sin duda de los más extraordinarios, planisferios en la historia. Dibujado a mano, conforma un Atlas de 60 hojas, del cual solo existen dos ejemplares en el mundo.

La colección de mapas David Rumsey, de la Universidad de Stanford (California), acaba de digitalizar el atlas Urbano Monti, dibujado en Milán en 1587.

El mapa está repleto de criaturas fantásticas, como unicornios ubicados en Siberia o un pájaro terrorífico volando con un elefante en sus garras en la Antártida, un recurso artístico muy común en la cartografía antigua. El mapa refleja el conocimiento geográfico de su tiempo, pero es muy avanzado porque, pese a sus errores obvios para nuestro conocimiento, representa a la Tierra como se vería desde el espacio mirando directamente hacia abajo desde el Polo Norte, una perspectiva que en cartografía no se empezó a usar hasta el siglo XX.



Detalle de la tavola XXVII del Mapamundi de Urbano Monti (1544-1613)

En *Antiquariaat De Vries & De Vries*, tienda de mapas y grabados antiguos en la ciudad de Haarlem, existe un grabado pequeño y raro (9,8 x 13,5 cm) con viejos colores que muestran el barco de Fernando de Magallanes, la nao Victoria. Según el anticuario, este grabado fue publicado en la portada de la traducción abreviada latina (La Haya, 1599) del *Itinerario Voyage ofte schipvaert*, Amsterdam, Cornelis Claesz, 1596, por Jan Huyghen van Linschoten o Huijgen (c. 1563-1611).

Jan Huyghen van Linschoten fue un comerciante protestante neerlandés, marino, viajero e historiador. Es conocido porque se le atribuye la copia de los muy secretos mapas náuticos portugueses, permitiendo así que el paso a las elusivas *Indias Orientales* quedara abierto a los ingleses y neerlandeses. Esto permitió a la Compañía Británica de las Indias Orientales (*British East India Company*) y a la neerlandesa Compañía Holandesa de la Indias Orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie*) romper el monopolio disfrutado por los portugueses en el comercio con las Indias Orientales en el siglo XVI.

ITINERARIO,
Voyage ofte Schipvaert / van Ian

Hughen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels In-
 dien inhoudende een corte beschryvinghe der selver Landen ende Zee-custen / met aen-
 wysinghe van alle de voornaemde principale Havens / Keizers borcken ende plaatsen / tot noech
 toe vande Portugeesen ondeckt ende bekent: Waer by ghevoege zijn / met alleen die Con-
 sepsels vande habyten / dyachten ende wesen / so vande Portugeesen ald aer residenten / als vande
 de ingeboornen Indianen / ende huere Tempels / Afgoden / Hysinghe / met die voornaemste
 Woonen / Duchten / kercken / Speerepen / ende diergelycke materialen / als ooc die
 manieren des selfden Volkes / so in huinen Gods- dienste / als in Politie
 en Huis- houdinghe: maer ooc een corte beschryvinge van de Coophan-
 delingen / hoe en waer die ghebyeten en ghevonden worden /
 met die ghedenckwerdichste gheschiedenissen /
 voorgefallen den tijt zijnder
 residentie aldaer.

Alles beschreven ende by een vergadert, door den selfden, seer nut, oorbear,
 ende oock vermakelijcken voor alle curieuse ende Lief-
 hebbers van vreemdigheden,



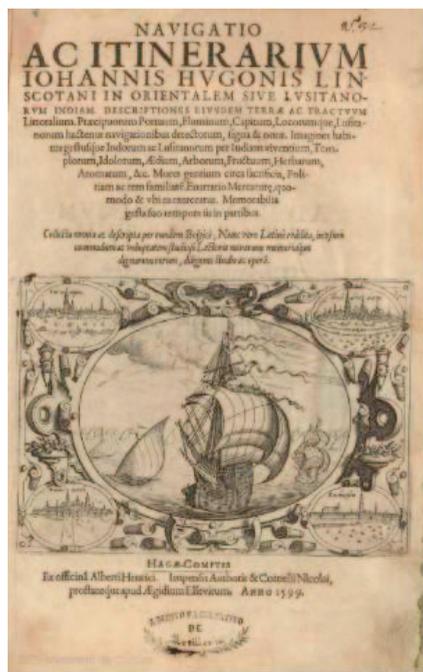
AMSTELREDAM.

By Cornelis Claesz. op 't VVater, in 't Schrijf-boeck, by de oude Brugge.

Anno CIO. IO. XCVI.

Itinerario, Voyage ofte Schipvaert, van Ian Hughen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, inhoudende een corte beschryvinge der selver Landen ende Zeecusten... Amsterdam, Cornelis Claesz, 1596.

«Voyage ofte Schipvaert, van Ian Hughen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, inhoudende een corte beschryvinge der selver Landen ende Zeecusten... / (Beschryvinghe van de gansche Custe van Guinea, Manicongo, Angola, Monomotapa, ende tegen over de Cabo de S. Augustiin in Brasilien, de eyghenschappen des gheheelen Oceanische Zees; midtsgaders harer Eylanden, als daer zijn S. Thome S. Helena, 't Eyland Ascencion... Reys gheschrift vande Navigatien der Portugaloyzers in Orienten... uyt die Portugaloyseche ende Spaensche in onse gheemeene Nederlandtsche tale ghetranslateert ende overgheset, door Ian Huyghen van Linschoten)»



Navigatio ac itinerarium Iohannis Hugonis Linscontani in orientalem sive lusitanorum Indiam: descriptiones eiusdem terrae ac tractuum litoraliu ... / nunc vero latinè reddita. Hagae-Comitis: ex officinâ Alberti Henrici: impensis authoris & Cornelii Nicolai: prostantque apud Aegidium Elsevirum, Anno 1599. [Nauigatio ac itinerarium Iohannis Hugonis Linscontani in ... bibliotecavirtualdefensa.es > BVMDefensa > consulta > registro]



Magellan's Ship *Victoria* – Antiquariaat De Vries & De Vries

Otro grabado en hermosos colores aparece en <http://katonynabanlawkasay-sayan.blogspot.com/2014/09/nao-victoria-and-basque-juan-sebastian.html?m=1>



En ambos grabados, la orientación de la nao *Victoria* es inversa a la dibujada o representada por Ortelius en el mapa *Maris Pacifici* y la inscripción *Prima ego velivolis ambivi cursibus Orbem, Magellane novo te duce ducta freto, Ambivir meritoque vocor VICTORIA: sunt mihi Vela, alae; precium, gloria: pugna mare* está rodeando al barco.

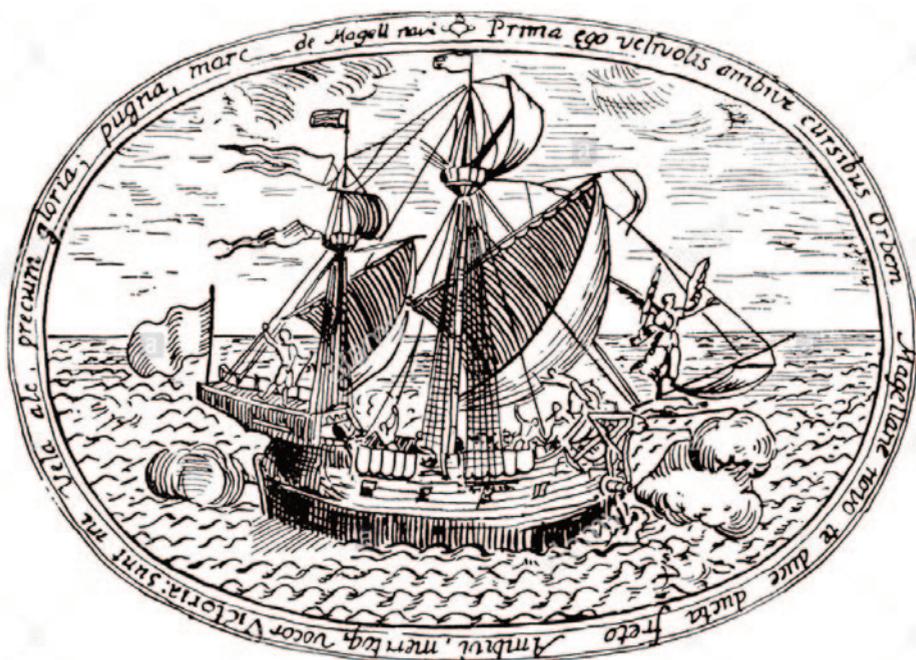
Una reproducción en blanco y negro en *Memoria Chilena*. Biblioteca Nacional de Chile, <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70474.html>. mencionando la obra *Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus compañeros*/ [compilado por] José Toribio Medina. Santiago, Universitaria, 1920. CCCLXIII, 220 p. y en *Elucidário Nobiliarchico*. Revista de História e de Arte.

Lisboa, II Volume -Julho 1929-Numero VII pág. 207. *Elucidário Nobiliarchico: revista de história e de arte*. [Lisboa ... hemerotecadigital.cm-lisboa.pt > Periodicos > Elucidar...



Nave *Victoria*, única de la armada de Hernando de Magallanes que dio la vuelta al mundo.
Grabado de 1603

Por otra parte, en Alamy Foto de stock [<https://www.alamy.es/foto-magallanes-fernando-fernando-de-magallanes-en-1480-2741521-el-navegante-portugues-su-barco-victoria-que-navego-alrededor-del-mundo-por-primera-vez-basada-en-xilografia-additional-rights-contemporaneo-juegos-na-48470153.html>] se exhibe un sencillo dibujo que reseña que la nao *Victoria*, basada en xilografía, del navegante Fernando de Magallanes, navegó alrededor del mundo por primera vez.



En otro orden de cosas, desconocemos que la nao *Victoria* haya sido objeto del interés de los pintores, si exceptuamos al pintor e ilustrador norteamericano Frederic Leonard King (1879-1947) y al pintor chileno *Guillermo Muñoz Vera*, nacido en Concepción en 1956.

En fecha 1935, Leonard King pintaba el óleo sobre lienzo titulado *Barco de Magallanes, Victoria*, perteneciente a *Ships through the Ages* (Barcos a través de los siglos), que originalmente fueron cuatro murales pintados por Frederic Leonard King entre 1934 y 1935, encargados como parte del Proyecto de Arte de Obras Públicas para la sucursal Jeffries Point de la Biblioteca Pública de Boston haciendo el comentario (descripción): «En este barco, Fernando de Magallanes comenzó una gran y agitada expedición. Descubrió los estrechos, que llevan su nombre, y cruzó el amplio Pacífico. Aunque el propio Magallanes fue asesinado en Filipinas, uno de sus tripulantes continuó a España, completando así en el *Victoria* la primera circunnavegación del globo». En 1956 se cerró la sucursal de Jeffries Point, y cada mural se dividió en varias pinturas y se trasladó a la Biblioteca de East Boston Branch, donde se encuentran actualmente en exhibición; sin embargo, faltan varias secciones de los murales.



La *Victoria*, primer barco en circunnavegar el globo terrestre. Pintura de Frederic Leonard King (1935)

Por su parte, el pintor realista Muñoz Vera ejecuta una obra depurada y asombrosa ofreciéndonos la *Nao Victoria cruzando el Estrecho de Magallanes*, Óleo de 150 x 225 cm (2015).

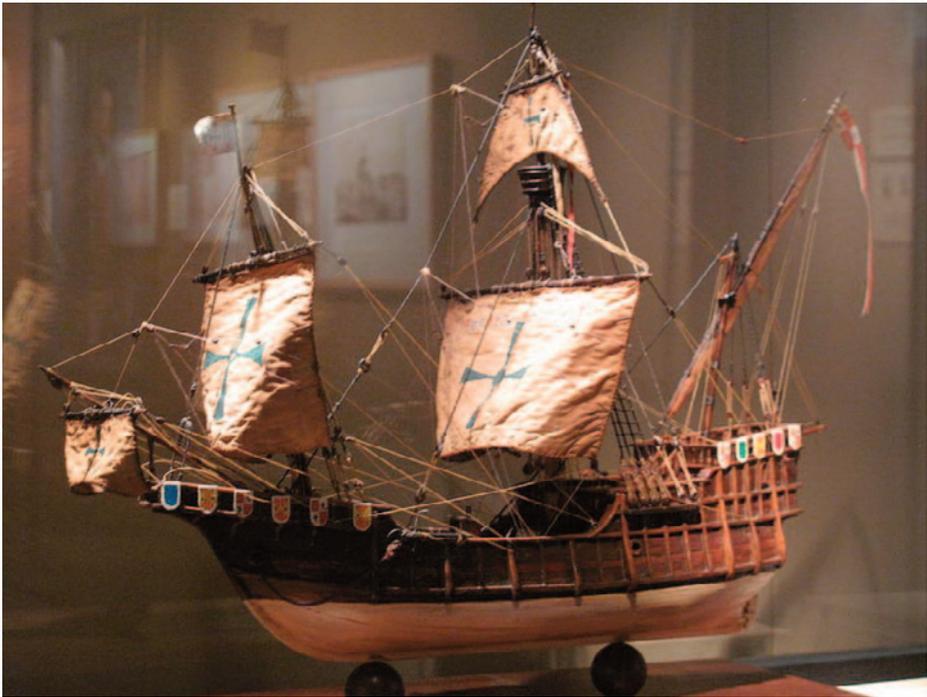


Nao Victoria cruzando el Estrecho de Magallanes, óleo del pintor chileno Guillermo Muñoz Vera

Una réplica a escala real del legendario navío nao *Victoria* ha hecho escala en diversos puertos del Mediterráneo español, Italia, Francia etc., con motivo de su gira internacional para conmemorar el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.



Nao Victoria (réplica de 1991, realizada en Isla Cristina), con la que Magallanes llegó a las Filipinas



Modelo conjetural de la nao *Victoria* utilizada por Juan Sebastián Elcano para dar por primera vez la vuelta al mundo. Modelista, Serafín Murugarren (1955)

La nao *Victoria* también ha sido objeto en emisiones de sellos y monedas emitidas por diversas naciones del mundo.







