



## Documento del mes de septiembre de 1522

### V de Victoria

#### Homenaje a la nao y sus hombres en el

#### V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo

En 2019 el Archivo Histórico Provincial contribuía al inicio de la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo con la exposición “Firmaron de su mano: Magalhães y Elcano”, 500 años después de la salida de la Armada de la Especiería de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda. En aquella muestra, organizada en colaboración con el Instituto Hispano-Cubano de Historia de América (Fundación González-Abreu), se pudo contemplar una selección de 14 documentos entre los más de cincuenta relativos a los protagonistas de la primera circunnavegación que se conservan en nuestro fondo de protocolos notariales (pues en nuestro Archivo se conservan los de más de un siglo de antigüedad de los distritos de Sevilla y Utrera). Tres años después, coincidiendo con los 500 años de la llegada de la nao Victoria a las mismas ciudades el 6 y el 8 de septiembre, justo es recordar la historia de aquella nao, protagonista de la mayor gesta náutica de todos los tiempos.

Para ello, nos centramos en dos escrituras notariales, fechadas antes y después de la circunnavegación: por un lado, el reconocimiento que a finales de 1518 hicieron los primeros propietarios del pago que les hizo la Corona por la compra del barco; por el otro, el documento que testimonia todo el proceso de

subasta de la Victoria poco después de su regreso, entre finales de 1522 y principios del año siguiente.

Por el primero de estos documentos sabemos de su primer propietario, del nombre primigenio de la nao y del coste que tuvo para la Corona. En esta carta de 23 de septiembre de 1518 Pedro de Arizmendi, hijo de Domingo de Apallúa, vecino de Ondárroa (Vizcaya), reconoce en nombre de su padre ante el escribano público de Sevilla Bernal González de Vallecillo haber recibido 800 ducados (300.000 maravedís) de Sancho de Matienzo, tesorero de la Casa de la Contratación, en pago por la expropiación de una nao suya, nombrada *Santa María*. Es de notar que los propietarios hacían constar que la compra era obligada, y que ellos habían pagado por el barco originalmente bastante más que lo recibido de los oficiales reales. Desconocemos de quién lo había adquirido el armador ondarrés, pero hay una tradición secular en Zarauz (Guipúzcoa) que afirma que fue allí donde se construyó el buque. Según los estudiosos actuales, era un navío de tres palos, con velas cuadradas en el palo mayor y el trinquete, y latina en el de mesana, de unos 21 metros de eslora, y con una capacidad de aproximadamente 180 toneladas métricas. Los expertos difieren sobre si era una nao o más bien una carraca (más panzuda que la anterior y con el casco reforzado por sobreplanos).

Sea como fuere, sus propietarios estaban dedicando la nao al comercio con Inglaterra. Pero su nuevo destino sería formar parte de la Armada de la Especiería, que en septiembre de 1519 saldría hacia el Maluco a las órdenes de Fernando de Magallanes. El nuevo nombre de la embarcación sería, como sabemos por otras fuentes, "Santa María de la Victoria", y luego, simplemente, "Victoria".

Aquel precio pagado por la nao, del que se quejaban por escaso sus antiguos dueños, la convertía no obstante en la más cara, con relación a su tonelaje, de las cinco de la Armada de Magallanes. Ello habla bien a las claras de la calidad de su construcción, que le permitiría soportar el duro periplo de casi

38.000 millas náuticas navegadas (unos 70.000 km), sobrevivir a las inclemencias de todos los océanos del mundo y culminar la primera circunnavegación.

La Victoria, con su doliente y flaca tripulación de 18 europeos y 3 asiáticos, llegaría a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, en un estado lamentable una y otros. Ya al salir del Maluco hacia España, en palabras de Juan Sebastián de Elcano, estaba su nao "tal de bromas (molusco vermiforme que causaba graves daños en la obra viva) como Dios quería". Y lo que había transportado ese casco, aparte de las 27 toneladas de clavo, estaba muy deteriorado. El 20 de diciembre de 1522 el Emperador notificaba a los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla que entregaran a Cristóbal de Haro, su factor de la Casa de la Contratación de la Especiería, y factótum y financiero de la Corona en este y otros negocios relacionados, aquella "nao vieja" y sus mercaderías y aparejos, para que los pusiera a la venta.

No es de extrañar que cuando en febrero de 1523 la "nao vieja" fuera ofrecida en subasta, para obtener beneficio de sus cabos, velas, armas de mano, astrolabios, brújulas y hasta su última puntilla, la almoneda empezara con unos ridículos 150 ducados de oro. Dicha cantidad fue ofrecida por Fernando de Zuazo, administrador de los bienes de Esteban Centurión, miembro de una poderosa familia de mercaderes genoveses afincada en Sevilla desde el siglo XIV. Tras una animada puja entre el 16 y el 26 de febrero, Diego Díaz, factor de Cristóbal de Haro, dio por aceptada la oferta final de Zuazo: 285 ducados, equivalentes a 106.875 maravedís. Esto es, se había recuperado apenas un 36% de lo que había costado originalmente la nao, sin contar el carenado y reparaciones y dotación de aparejos previas al gran viaje, que había duplicado el coste de la Victoria. Los detalles de esta venta y almoneda se recogen en el segundo documento notarial que exponemos este mes, obra del escribano público de Sevilla Francisco de Castellanos.

El nuevo armador debió de someterla a reparaciones, porque nos consta en otro de nuestros documentos notariales que en 1525 se preparaba la Victoria para un viaje a la ciudad de Santo Domingo, en la isla caribeña nombrada

entonces «La Española». Según cuenta Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano*, nuestra nao haría un primer viaje de ida y vuelta a aquel puerto, pero en el transcurso del segundo se perdió con toda su carga y tripulación.

Los cronistas coetáneos (Pedro Mártir de Anglería, Maximiliano Transilvano, el propio Fernández de Oviedo) celebraron la victoria de la Victoria sobre los elementos, y compararon favorablemente su hazaña con la de Jasón y los marineros del Argo, el mítico navío en el que aquellos legendarios héroes griegos buscaron el “Vellocoino de Oro”. El Argo incluso figuró entre las constelaciones descritas por Claudio Ptolomeo. Mucho más merecedora de ser dibujada en el cielo, escribía Fernández de Oviedo en su referida crónica, hubiera sido la Victoria, a lo que añadió a mediados del siglo XVI Francisco López de Gómara que “se debiera guardar en las Atarazanas de Sevilla por memoria”. Esta frase inspiró a autores posteriores para decir que la Victoria, o al menos alguno de sus maderos, estuvo en efecto expuesta en dichos astilleros, pero por desgracia no parece más que una leyenda nacida de confundir realidad y deseo.

En esta ocasión, nuestro “documés” sirve como prólogo a nuestra próxima exposición, que también lleva por título “V de Victoria”, y que acercará a los ciudadanos una explicación ilustrada de los hechos protagonizados por este ilustre barco y los excelentes marinos que lo gobernaron.

**Más información, bibliografía y documentos digitalizados en la web  
del Archivo Histórico Provincial de Sevilla**



**Archivo Histórico Provincial de Sevilla**

**C/ Almirante Apodaca, nº 4**

**41003 Sevilla**

**Correo:**

[informacion.ahp.se.ccul@juntadeandalucia.es](mailto:informacion.ahp.se.ccul@juntadeandalucia.es)

**Telf.: 955 118051 - 671536318 - 955120190**

[www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpsevilla](http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpsevilla)