

SÁBADO 19 DE
OCTUBRE - 2019
10:30 H.



Atrium

visitas culturales



Sevilla 2019-2022

EXPOSICIÓN ARCHIVO DE
INDIAS

EL VIAJE MAS LARGO

LA I VUELTA AL MUNDO

PRECIO: 4 € POR PERSONA. INCLUYE VISITA GUIADA Y
ALQUILER DE RADIOGUÍA.

INSCRIPCIONES EN CONSERJERÍA A PARTIR DEL DÍA 2 DE
OCTUBRE A LAS 18:30 H Y HASTA EL DÍA 17 DE OCTUBRE
O HASTA COMPLETAR AFORO (MAX. 30 PAX.).

DURACIÓN: 90 MINUTOS APROX.

Imprescindible acudir con DNI en vigor.

Sólo se devolverá el dinero hasta 48 horas antes de la visita.



Punto de encuentro: Puerta del Archivo de Indias, Avda. Constitución., a las 10:15 h.



VCENTENARIO
I VUELTA AL
MUNDO

AC/E

ACCIÓN CULTURAL
ESPAÑOLA

EL SUEÑO

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO
EL VIAJE MÁS LARGO



Otra visita cultural, organizada por nuestro club, esta vez ha sido al Archivo de Indias, a ver la exposición “El viaje más largo, la 1ª vuelta al mundo”. Esta vez, nuestra guía ha sido una chica joven, que aunque al principio se mostró un poco tímida, después se fortaleció, y acabó siendo una visita muy agradable, y completa.

En primer lugar este viaje, sirvió para constatar definitivamente que la Tierra era redonda; este viaje era un salto a lo desconocido, por eso se necesitaban personas intrépidas y valerosas, para hacerlo.

Se han organizado diferentes actos para celebrar el bicentenario del comienzo de este viaje.

Esta exposición pone un especial énfasis en la demostración a través de documentos auténticos, del hecho de que esta expedición se llevó a cabo, en las fechas señaladas, y de verosimilitud de muchos de los hechos que se narran.

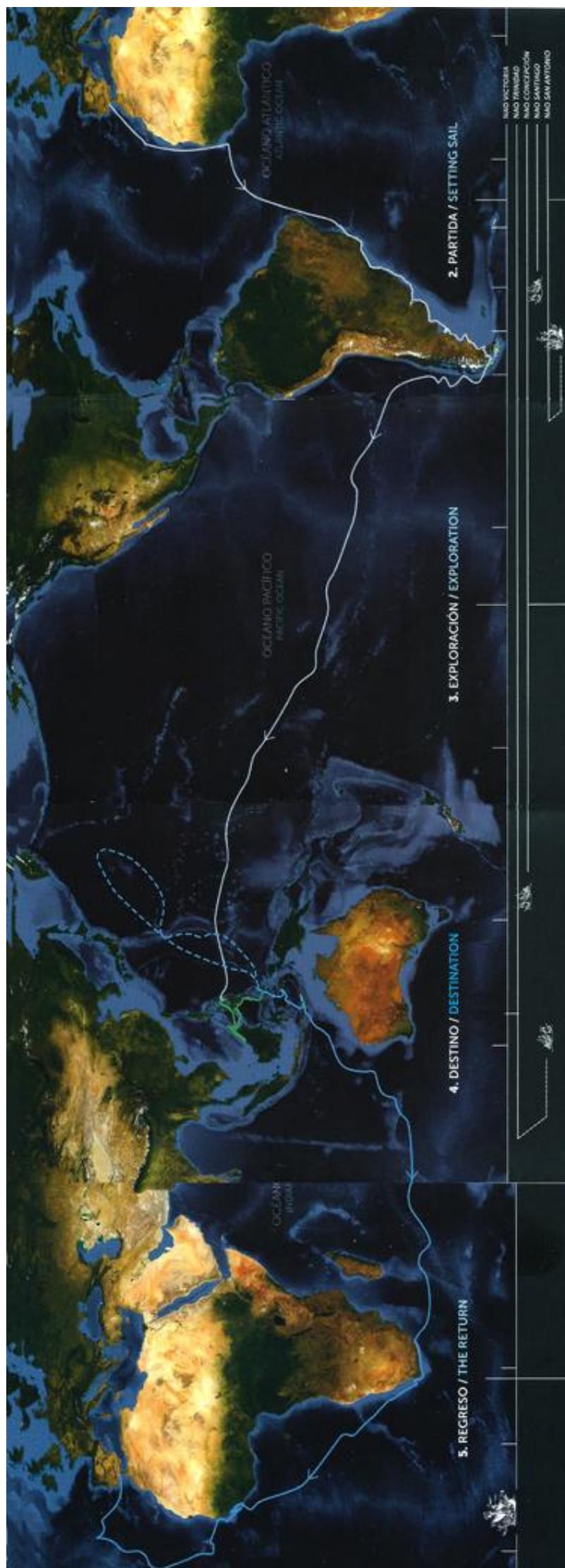
Nuestra guía, hace una breve intervención sobre el viaje, que después irá ampliando. Este viaje no fue bien, ni fácil, y vamos a ir desglosando los diferentes episodios que tuvo.

Fue un viaje complicadísimo, y lo único que fue bien fue la presentación con Carlos I, cuando Juan de Fonseca, Juan de Aranda, Esteban Gómez, Rui Faleiro, el propio Magallanes, y otros, convencen a Carlos I de la importancia de este viaje, y que valía la pena patrocinarlo.

De Sevilla parten el 10 de Agosto del año 1519, y ya en Sanlúcar, antes de partir para Las Canarias, surgieron los primeros problemas; pasó lo mismo que con Cristóbal Colón, los navegantes españoles estaban acostumbrados a la navegación oceánica, muy diferente a la navegación de un extranjero, Magallanes, ya que este era portugués. Uno de las principales problemáticas que tuvo, además, fue conseguir marinería experimentada, y gentes, atrevidas, que estuviesen dispuestas a arriesgar su vida en la expedición.

El objetivo de este viaje era llegar a lo que hoy conocemos como Indonesia, después de aquí Las Molucas, conseguir las especies y regresar. Hasta ahora, éstas venían por la ruta de la India, e Italia.

Con el Tratado de Tordesillas, España y Portugal señalaron los límites por donde podían navegar ambas naciones; a partir de Las Molucas, el problema era



atravesar el continente americano. Al llegar a Santa Lucía, ha pasado un año, y allí se encuentra con los portugueses.

Portugal lo hacía por el norte, y España decidió hacerlo por el sur, buscando un paso que hasta ahora nadie lo había encontrado. Magallanes descubre el paso, (llevan más de un año de expedición), lo cruzan y se adentra en lo desconocido; atraviesan el Océano Pacífico. Después de 159 días, Magallanes no llega a Las Molucas, sino a la isla de Cebu, perteneciente a las Filipinas, que fue la base de las operaciones del reino español. El mandato de Carlos I, era volver por el mismo camino, ¿por qué?, por una cosa muy sencilla, el meridiano de Tordesillas, que partía el mundo en dos; lo que estaba al este le correspondía a Portugal, y lo del oeste a España, y este fue el motivo.

Reparto según Tratado de Tordesillas.

Con la decisión de Magallanes de intentar volver por el Pacífico, el viaje se hizo mucho más arriesgado; viajando por alta mar, tenían que tener cuidado, que los portugueses no los viesen, ya que serían apresados, y perderían todo lo que llevase.

Magallanes pereció el 27 de abril de 1521 en la isla filipina de Mactán; siendo elegido jefe de la expedición y capitán de la nao Trinidad, Gonzalo Gómez de Espinosa, y al frente de la nao Victoria se puso de capitán a Juan Sebastián Elcano. Tras arribar a las islas Molucas, objeto del viaje, y cargar con las especias, se emprendió el regreso a España.

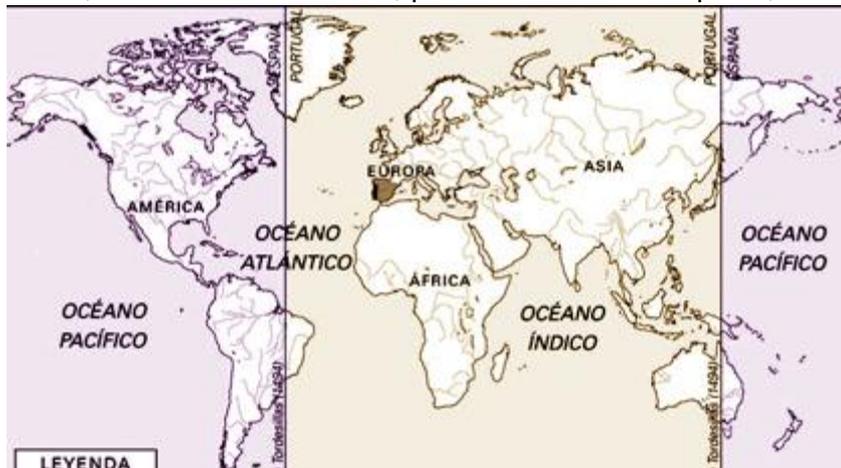
La Trinidad navegaba mal y hubo de quedarse en el puerto de Tidore para ser reparada y volver por el Pacífico hasta Panamá. Elcano tomó finalmente el mando de la expedición de regreso, eligiendo navegar por los mares portugueses hacia el oeste, bordeando África por rutas conocidas y con posibilidades de hacer aguadas, aun teniendo que esquivar los puertos y flotas portuguesas; hace un viaje de casi 30.000 Km, con 47 marineros españoles y 13 indios, llegando a Sevilla en septiembre de 1522, al cabo de casi tres años de travesía. En total, 216 hombres perecieron durante el viaje, y solo 18, entre ellos Juan Sebastián Elcano, y 3 indios, pudieron sobrevivir.

Las especias son en la Europa medieval un codiciado producto de lujo cuyo comercio está monopolizado por las repúblicas italianas.

Procedentes de Oriente, su precio crece exponencialmente al pasar de mano en mano durante largas rutas terrestres. A mediados del siglo XV, el alza de la demanda coincide con el cierre de la Ruta de la Seda. Las especias alcanzan entonces un precio desorbitado, estímulo suficiente para cruzar océanos desconocidos.

Distintas especias

En esta expedición que vamos a analizar más ampliamente, participaron 5 barcos: la nao Santiago, que costó 187.500 maravedies, que es de porte de 75 toneles; la nao Victoria que costó 300.000 maravedies, que es de porte de 85 toneles, la nao Concepción que costó 228.750 maravedies, y que es de porte de 90 toneles, la nao Trinidad que



costó 270.000 maravedies, y de porte de 110 toneles, y la nao San Antonio, que costó 330.000 maravedies, y de porte de 120 toneles. La expedición en su totalidad costó 8.700.000 maravedies.



Y como detalle curioso, solo volvió, como sabemos, la nao Victoria, que además tuvo que reducir su carga, pues bien, con lo que trajo se costeó la expedición, imaginémonos, lo que hubieran sacado si vuelven las cinco; esta nao era de las más chicas.

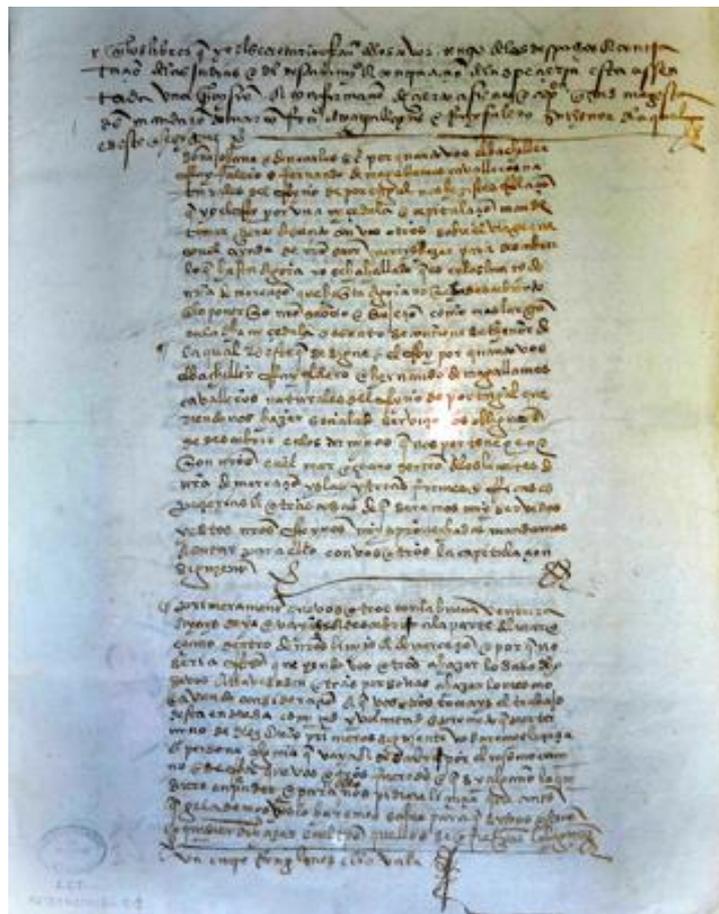
Cuando llegaron a Sevilla, Carlos I se encontraba en Valladolid, y allí fue Elcano a ofrecerle su vasallaje y los bienes que había traído, ofreciéndole una nueva ruta por el sur de América, para las especies, que hasta ahora las traían los italianos.

Pasamos a ver una salita con una serie de sillas, las que se usaron en las negociaciones:

Sillas de Cristobal Haro y Ruy Faleiro
Verdaderamente el artífice principal fue Cristóbal de Haro, que era un

comerciante especializado en productos del extremo oriente, y era una persona con más influencia en todas las casas de contrataciones. Ruy Faleiro era un cosmógrafo, socio de Magallanes, que es el que hace las cartas de navegación, para esta empresa. Además estaban en esas deliberaciones: Enrique de Malaca, Canciller Sauvage, Obispo Fonseca, representando al rey, Juan de Aranda, funcionario, Padre Bartolomé de Las Casas, fraile, y Esteban Gómez, navegante

Capitulaciones



Asimismo en esta sala, había una escultura del **joven Carlos I**, procedente del Museo Nacional de Escultura de Valladolid



Yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento y treinta toneles cada uno, e otros dos de noventa, e otro de sesenta toneles....Carlos I

Tratado de Tordesillas

Nos recuerda que es el original, de la copia portuguesa; la copia española está en Portugal. Este tratado se firmó en el 7 de junio de 1494. Mediante él, se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del "*Nuevo Mundo*" mediante una línea situada 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. En la práctica este tratado garantizaba al reino portugués que los españoles no interferirían en su ruta del cabo de Buena Esperanza, y viceversa los primeros no lo harían en las recientemente descubiertas Antillas. Estuvo vigente hasta 1529, siendo sustituido por el tratado de Zaragoza.



Juan de Cartagena fue nombrado capitán de la nao San Antonio, la más grande, y co-capitán general de la flota. En 1520 encabezó un motín contra Fernando de Magallanes en el puerto de San Julián, lugar en el que fue abandonado al fracasar el levantamiento.

Estas naves son del tipo de carabelas portuguesas, de ahí su nombre "nao". La guía nos explicó cómo se utilizaban estas naos, aprovechando los vientos, y las mareas. Eran naves de muy poco calado, y estaban preparadas para la navegación oceánica y también para investigar los deltas de los ríos. Una vez pasada la desembocadura del río de La Plata, ya entraban en territorio desconocido, cualquier ensenada o río era investigado, y se hacía con la nao Santiago que era la más pequeña y por lo tanto de mejor maniobrabilidad; esta nao se perdió en la bahía de Santa Cruz.

Aparte de comprar las naos, había que abastecerlas de todo: víveres, vino (más del doble que de agua), agua, dulces secos, alcaparras, harinas,..., armamento, quincallas para el negocio de las especias, y muchas cosas más, como herramientas para un arreglo,....,

....que vayan los dichos navíos basteçidos por dos años (...), en los cuales han de ir las cosas siguientes.... Carlos I





...e así lo mandaremos poner luego en obra a los nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla en la Casa de la Contratación... Capitulaciones.

Todos estos rótulos y escaparates, estaban en unas vitrinas, en las paredes, a todo lo largo de la exposición, y nuestra guía los fue comentando. Había objetos para comprobar la latitud, de

farmacia, utensilios de cocina, cartas de navegar, algunas de ellas realizadas por el propio Ruy Faleiro, armas.

Me escribís que la armada que mandamos enviar con Fernando de Magallanes (...) al descubrimiento de la Especiería está presta, esperando que yo mande proveer de los 4.000 ducados de mercaderías (...) para rescates... Carlos I, a los oficiales de la Casa de Contratación.



En un panel había una referencia a los hombres, demostrando lo difícil que era armar estas tripulaciones, se necesitaban calafates, carpinteros, toneleros, herreros, cirujanos, barberos, clérigos, capellanes, una gran cantidad de oficios que tenían que formar parte de esta flota, en definitiva gentes que fueran útiles para la flota, y en función de su oficio, eran los sueldos, p.e. el capitán general cobraba 12.000 maravedies. Todo esto estaba reflejado en unos documentos originales del Archivo de Indias, y en unos paneles.

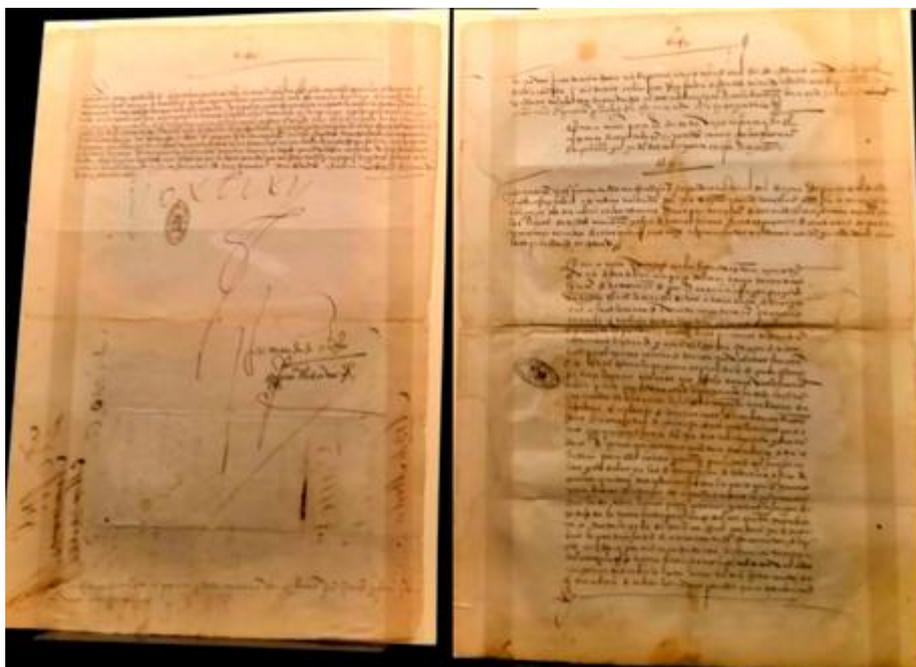
...Y que vayan en ellos doscientas treinta y cuatro personas entre maestros e marineros e grumetes, e toda la otra gente necesaria. Capitulaciones.

...ninguna persona (...) de esta ciudad se quiso escribir para ir en la dicha armada, porque decían que era poco el sueldo que les daba. Juan Sebastián Elcano

El 10 de agosto de 1519, lunes por la mañana, la escuadra, llevando a bordo todo lo necesario, así como su tripulación (...), anunció su salida con una descarga de artillería, y se largó la vela de trinquete. Antonio Pigafetta, tripulante

Pero no salió de Sanlúcar hasta el 20 de septiembre de 1519, y ¿por qué?, precisamente por la falta de gentes. El 10 de agosto 1519, salió la primera de las naves, las demás van saliendo progresivamente; y el último que se incorpora fue el propio Magallanes, que se fue con un lanchón hasta Sanlúcar

Magallanes (...), mandó (...) que cogiesen gente de otras naciones para que fuesen en la dicha armada, aunque fuesen extranjeros... Juan Sebastián Elcano.



Tras salir de Tenerife, Magallanes altera el rumbo siguiendo la ruta portuguesa. Juan de Cartagena exige una explicación. Comienzan una serie de discusiones, de borda a borda, ante todos los tripulantes, que culminan con el apresamiento y la destitución de Juan de Cartagena.

Cambio de rumbo. Disputa entre capitanes

Un día de calma Magallanes mandó llamar a su nao a Juan de Cartagena y le echó mano al pecho diciendo ¡sed preso! Juan Sebastián Elcano.

Magallanes sigue por la ruta portuguesa, porque estaba seguro de que por aquí no lo esperaban. La primera parada fue en Santa Lucía, y tardaron en llegar 75 días, pasando 20 días con calma total. En este oasis que vivieron aquí también sucedieron cosas muy graves, como cuando Magallanes descubrió a dos marineros haciendo sodomías y mandó matarlos. El 13 de diciembre de 1519 tocaron tierra en la bahía Santa Lucía, que estaba donde hoy se encuentra Río de Janeiro.

Un piloto que venía en la armada, rogó a Magallanes que entrasen en una bahía donde había dejado un hijo, que si era vivo lo tomarían... Ginés de Mafra, marinero de la nao Trinidad.

Este marinero fue de los que volvieron a España, y al llegar se encontró con que su mujer se ha casado con otro hombre, y que todos sus bienes han sido vendidos.

Están en Santa Lucía pocos días, se bajan hasta el río de La Plata, están 22 días investigándolo, donde se encuentran con unos gigantes.

Un día, cuando menos lo esperábamos, un hombre de figura gigantesca se presentó ante nosotros, Visten con la piel de un animal y con esta piel cubren también sus chozas...

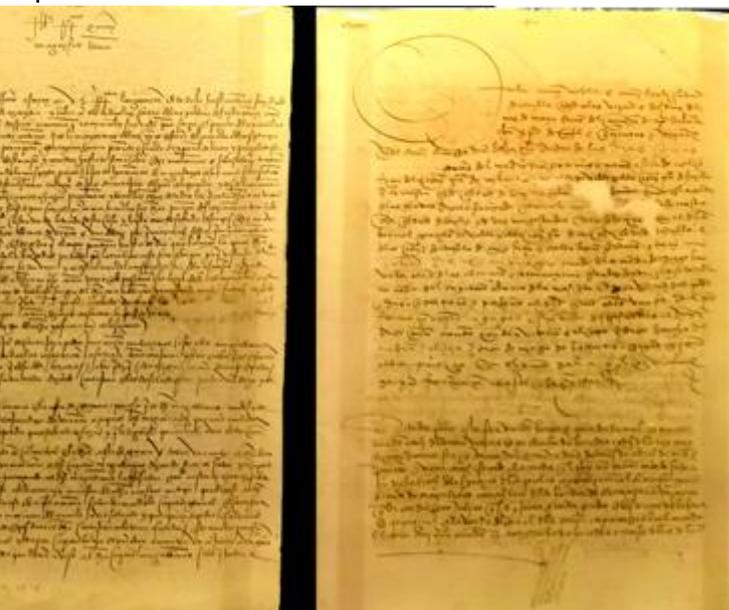
Tardan 55 días de navegación hasta llegar a San Julián, donde están 147 días.

San Julián, invernada y motín

Nos hallamos en el puerto de San Julián, en el cual estuvimos cinco meses, esperando que el sol volviese hacia nosotros...

Cinco meses, durante los cuales nos sucedieron múltiples cosas...

Nos sucedió en este sitio otra desdicha. El navío Santiago, que se había destacado para reconocer la costa, naufragó entre los escollos; sin embargo toda la tripulación se salvó de milagro. Antonio Pigafetta, tripulante.



Las dos versiones de la nao San Antonio

A: Magallanes el traidor.

Los contrarios a Magallanes se quejan de los malos tratos que había dispensado a sus críticos por dudar de la ruta, dan su visión del motín de San Julián y se muestran pesimistas respecto al resultado de la expedición, justificando así la desertión. Según ellos, Magallanes nunca llegaría al Maluco.

A juicio y parecer destes que han venido, no volverá a Castilla el dicho Magallanes, porque la vía que llevaba la juzgan ser inútil e sin provecho. Juan López de Recalde, contador de la Casa de Contratación

B: Magallanes leal al rey.

Álvaro de Mezquita, capitán de la nao San Antonio y contrario al motín, presenta una declaración en la que defiende la lealtad de Magallanes, y la traición de Quesada y Cartagena en San Julián, y denuncia el motín y la desertión de la nave en el estrecho, liderada por Esteban Gómez, que no pudo evitar al ser herido.... Y el dicho Gaspar de Quesada fue contra el dicho maestre y le dio de

puñaladas, y que a este testigo quiso hacer lo mismo, y le llevó preso. Diego Hernández contra maestre.

La nao San Antonio regresa a Sevilla tras seis meses de navegación por el Atlántico, descubriendo en su camino las islas Malvinas. Su retorno trae a España las primeras noticias sobre el desarrollo de la expedición. Se presentan dos versiones contradictorias. El miércoles seis del presente, surgió en el puerto de las muelas la nao San Antonio, en la que ha venido como capitán Jerónimo Guerra, y como piloto Esteban Gómez. Juan López de Recalde, contador de la Casa de Contratación

... el piloto tenía la intención de aprovecharse de la oscuridad de la noche, para volverse a España Este piloto era Esteban Gómez, que odiaba a Magallanes (...). Encadenaron y hasta hirieron al capitán del navío, Álvaro de Mezquita... Antonio Pigafetta, tripulante

...la nao volvió la vuelta de Castilla, y llegaron a ella en salvamento a la ciudad de Sevilla, y dijeron tantas mentiras que con ellas se escaparon hasta que después, de mucho tiempo, se supo la verdad. Ginés de Mafra, marinero de la nao Trinidad

Tardaron 3 días hasta la bahía de Santa Cruz, estando 50 días de internada en esta bahía. Se adentraron en el estuario del río de La Plata, pensando que habían encontrado la entrada al mar del Sur, nombre con el que se conocía al océano Pacífico. Tras quince días se dieron cuenta de que aquello era una ensenada de trescientos kilómetros tierra adentro. Tras la decepción, fueron costeadando el litoral hacia lo desconocido.



Algunas armas

Por fin, a final de 1520, encuentran el cabo deseado, y entre el 21 de octubre y el 27 de noviembre, pasaron el estrecho que une los dos océanos. Cruzarlo fue muy difícil, dado lo complicado de la costa. Para ello una nave se adelantaba en exploración buscando el mejor camino y volviendo sobre sus propios pasos para hacerse seguir por el resto hasta la zona explorada. Una vez terminadas estas minuciosas etapas consiguieron salir del «laberinto» hacia el océano Pacífico; esto sucedió el 18 de noviembre del año 1520. Magallanes lo bautizó como «estrecho de Todos los Santos», aunque actualmente se conoce como estrecho de Magallanes, por haber sido su expedición la primera europea en avistarlo. Tardaron un mes en pasar este estrecho, buscando el camino más seguro, y probando rutas y rutas.

Salido Magallanes del estrecho con mucha alegría, mandó gobernar hacia el noroeste por meterse en tierra caliente... Ginés de Mafra, marinero de la nao Trinidad

...desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que enseguida llamamos mar Pacífico... Antonio Pigafetta, tripulante

Navegaron cuarenta días por aquel (...) mar del sur con (...) vientos muy buenos (...) en los cuales jamás vieron tierra alguna, salvo agua y cielo por todas partes. Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos V.

Para no morir de hambre llegamos al terrible trance de comer... Antonio Pigafetta, tripulante

En toda la gente había enfermedades, especialmente con las malas comidas se les hinchaban las encías tanto que les impedía el comer, y se morían... Ginés de Mafra, marinero de la nao Trinidad

En tres meses y veinte días, teniendo vientos favorables, no encontramos tierra alguna, sino solo dos islas deshabitadas y pequeñas... Juan Sebastián Elcano, carta al emperador

...nadie en el porvenir se aventurará a emprender un viaje parecido... Antonio Pigafetta, tripulante

En este trayecto, solo iban tres naves: Concepción, Trinidad y Victoria, ya que la Santiago, se destrozó al intentar pasar en cabo de Magallanes, y la San Antonio que se había vuelto para

España; de estas tres naves solo murieron 19, por lo que tampoco fue un balance excesivamente siniestro.

...uno que estaba en la gavia que se llamaba Navarro, dijo a grandes voces: ¡Tierra, tierra! (...) todos se alegraron tanto que el que menos señales de alegría mostraba se tenía por más loco...

Ginés de Mafra, marinero

Sin Rumbo. Filipinas y Borneo

Magallanes dirige sus naves al Oeste y alcanza las islas Filipinas. El oro y la amabilidad de sus gentes parecen resucitar viejos sueños en el Capitán General que orillando el objetivo principal, decide establecerse en aquellas islas a las que bautiza como San Lázaro. Las Molucas al parecer, podían esperar.

Pero aquel nuevo sueño es tan breve como la amabilidad de los nativos. Magallanes muere en un combate absurdo y poco después parte de la tripulación es pasada a cuchillo en Cebú. La armada queda débil, sin líder, sin rumbo y sin destino. EL viaje se convierte en una huida. Durante meses, el objetivo es simplemente sobrevivir.

...se hicieron a la vela y navegaron entre muchas islas, a las que pusieron de nombre San Lázaro. Piloto genovés, tripulante

Entramos en el puerto de Cebú (...), el capitán mandó izar todos los pabellones (...) y disparó en descarga cerrada toda la artillería, lo que casó gran alarma entre los isleños... Antonio Pigafetta, tripulante

La tradición cuenta que Magallanes dejó en Zebu una **talla del Niño Jesús**, como regalo del emperador

Salió Magallanes en tierra con treinta y cuatro hombres, y

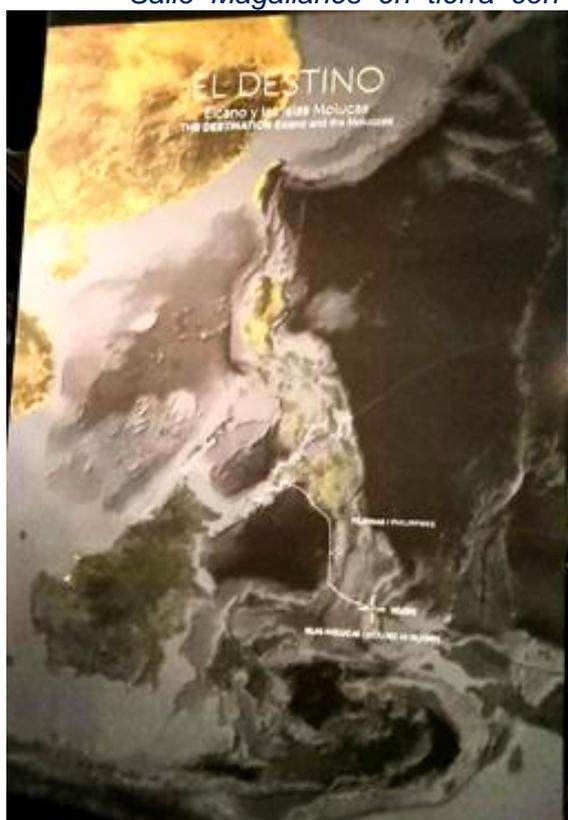
entre ellos trece arcabuceros, (...) muy avisado por el rey de Cebú de que no pelease... Ginés de Mafra, marinero

El destino. Elcano y las islas Molucas

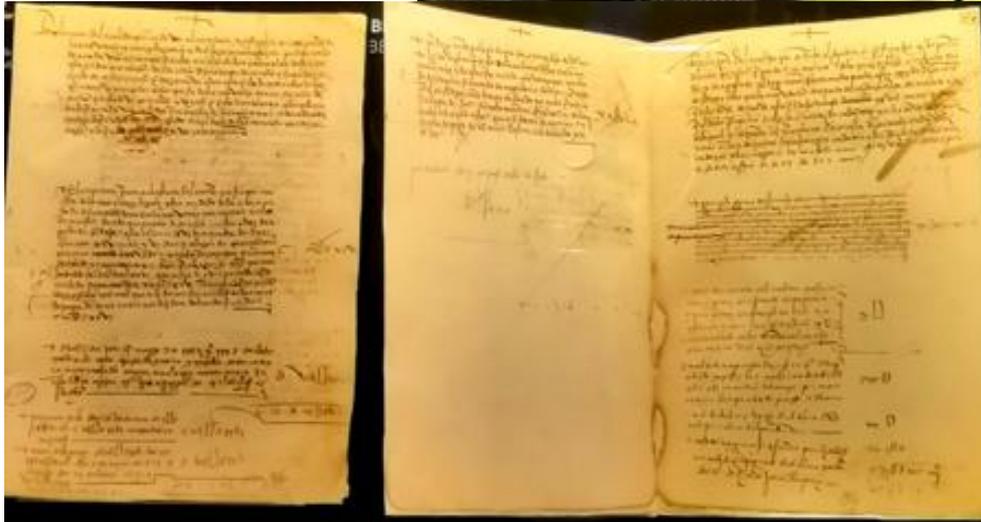
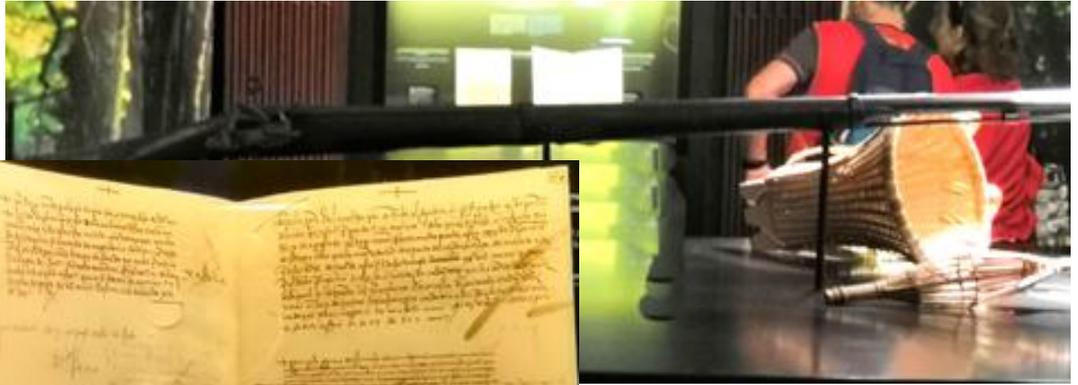
La armada se detiene en una Isla filipina para reparar los barcos, y los hombres deciden poner fin a aquel errático viaje a ninguna parte que dura ya más de cuatro meses. Los tripulantes destituyen a Juan Carvalho y nombran un nuevo capitán para la nao Victoria: Juan Sebastián Elcano

La armada recupera entonces su objetivo primigenio: alcanzar las islas Molucas. Guiados por pilotos locales que obtienen, por negociación o por la fuerza, se dirigen al Sur. El objetivo es ahora claro y nada parece detenerlos. Al atardecer del 8 de noviembre de 1521, una salva de artillería trueno en el puerto de Tidore. La Trinidad y la Victoria han alcanzado el Maluco. La nao Concepción había sufragado.

Y que porque el dicho Juan Carvalho no hacía las cosas en provecho de su Majestad y no daba parte de ellas ninguno, la gente eligió por capitanes a Juan Sebastián y a (...) Espinosa... Francisco Albo, piloto.



Arcabuz de la



época

Nuevos capitanes, viejas metas.

La tripulación repara las dos naos en una isla filipina durante treinta y siete días. Antes de

partir los hombres votan la destitución del capitán Carvalho, y confían el mando de la expedición a nuevos capitanes. Gómez de Espinosa y Elcano tienen por fin acceso a los documentos de Magallanes y a la posición de las Molucas, se retoma entonces, de forma decidida, el objetivo original.

El piloto (...) nos dijo que eran las islas Maluco. Dimos gracias a Dios y (...) disparamos toda la artillería. No debe de extrañar nuestra alegría al ver estas islas, si se tiene en cuenta que hacía veintisiete meses menos dos días que corríamos los mares... Antonio Pigafetta, tripulante

El 18 de diciembre de 1521, con las dos naves cargadas de clavo (un tipo de especias), se dispusieron para partir de regreso a España. Sin embargo, ese mismo día se descubrió una vía de agua en la Trinidad, haciendo necesaria una larga reparación. Se acordó que la Victoria volviera a España por la ruta de la India y que la Trinidad se quedase en el puerto de Tidore para ser reparada y regresar por el Pacífico hasta Panamá. El día 21 la Victoria partió en solitario hacia el oeste.

Resolvimos partir con una sola nave, estando en tal estado, por causa de la broma, (era un molusco que se comía la madera de los barcos) que solo Dios lo sabe; en este camino descubrimos muchas islas riquísimas... Juan Sebastián Elcano

Salimos de la isla de Timor y entramos en el gran mar (...) con rumbo al oeste-suroeste por miedo a los portugueses... Antonio Pigafetta

16 de Abril. *Estuvimos al reparo desde el día pasado, y el viento era Oeste e íbamos a la vuelta del Norte con mucho mar y viento; el día fue miércoles y estuvimos hasta los 21 del dicho.* Francisco Albo, piloto.

Para doblar el cabo de Buena Esperanza, (...) tuvimos que permanecer nueve semanas enfrente, (...) con las velas recogidas, a causa de los vientos (...), que acabaron en una horrible tempestad, (...). El cabo de Buena Esperanza es el más grande y peligroso cabo conocido de la Tierra. Antonio Pigafetta

Virgen de la Victoria



...en cinco meses, comiendo solo arroz y bebiendo agua, no tocamos tierra alguna por miedo del Rey de Portugal, que tenía ordenado en todos sus dominios tomar esta armada... Juan Sebastián Elcano, carta al Emperador

Navegamos hacia el Noroeste durante dos meses enteros, sin descanso, y en este intervalo perdimos veintiún hombres, cristianos e indios. (...) El miércoles 9 de julio descubrimos las islas de Cabo Verde... Antonio Pigafetta

El martes saltamos todos a tierra, en camisa y descalzos, con un cirio en la mano, y fuimos a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y a la capilla de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido en los momentos de angustia, (en la catedral de Sevilla).

...Llegué hasta cuarenta y dos grados de la parte del Norte (...), donde la tormenta (...), y los fríos eran tan grandes que en la nao no podíamos hacer de comer (...). Adoleció la más parte de la gente. Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de La Trinidad.

Reproducción de la nao Victoria

Y así, con grandísimo trabajo de la bomba (...), estando flacos como jamás hombres estuvieron, con la ayuda de Dios y Santa María, pasando los tres años, llegamos... Juan Sebastián Elcano, carta al Emperador

El lunes 8 de septiembre echamos ancla junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería. Antonio Pigafetta



Son, por cierto, estos dieciocho marineros más dignos de ser puestos en inmortal memoria que aquellos argonautas que con Jasón navegaron y fueron a la Cólquide. Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos V.

CON ESTO DIMOS POR TERMINADA LA VISITA