



La Primera Vuelta al Mundo. Algunas consideraciones (II)

[Manuel Jesús](#)

[Parodi & Álvarez](#)

Como señalábamos la pasada semana en el artículo que precedió a estas líneas que ahora presentamos, hace ahora casi quinientos años (casi medio milenio, como decíamos, que se dice pronto) de una efeméride fundamental para la Historia de la Humanidad, uno de esos “momentos estelares de la Humanidad”, como decía -como escribía- el escritor Stefan Zweig (Viena, Austria, 28 de noviembre de 1881-Petrópolis, Brasil, 22 de febrero de 1942), uno de esos momentos en los que la Historia parece hacer un giro, dotarse de un punto de inflexión, tomar aire, o como quiera decirse, de manera que pueda hablarse sin miedo a la exageración de un antes y un después en su decurso.

Como sabemos, entre 1519 y 1522 se desarrollaría la hazaña histórica de la Primera Vuelta al Mundo, la Circunnavegación de la Tierra, de la que Sanlúcar de Barrameda sería una total y absoluta protagonista, pues desde sus orillas se haría a la mar la expedición de los cinco barcos (las naos Trinidad, Santiago, Concepción, San Antonio y Victoria) comandados por el navegante luso Magallanes, siendo además el punto al que regresaría la única nao que culminaría el gran viaje, la Victoria, bajo el mando del español Juan Sebastián de Elcano.

El proyecto de la Vuelta al Mundo sería una iniciativa pública, estatal, auspiciada por la Corona (esto es, por el Estado) e impulsada directamente por el rey-emperador, el por entonces aún muy joven (nacería en 1500 y recibiría la múltiple herencia de sus abuelos hispanos y germanos entre 1516 y 1519) Carlos V, soberano de múltiples tierras en Europa y fuera de nuestro continente.

En dicho proyecto, su puesta en marcha, participaría asimismo la iniciativa privada, como pone de manifiesto el caso (que puede servir de ejemplo, de botón de muestra) del empresario (empleando terminología actual para un hombre de la Edad Media, de la transición del siglo XV al XVI) Cristóbal de Haro, uno de los verdaderos promotores de la iniciativa y persona que

respalda al explorador Hernando de Magallanes a la hora de poner en pie el Viaje, contribuyendo a procurarle el respaldo de la Corona en esta iniciativa.

El de la Circunnavegación es, además, un proyecto que cuenta con un acentuado carácter internacional, pues en el mismo, en su desarrollo y ejecución, participan portugueses, como el mismo Magallanes, españoles, como el propio Elcano, italianos, como el cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, o griegos, como Francisco Albo (quien dejase asimismo un testimonio de la proeza en la forma de su "Derrotero", texto de menor envergadura que el de Pigafetta pero asimismo de notable utilidad para mejor conocer las características y detalles del viaje), por citar algunos casos significativos de entre los componentes de la expedición), de modo que no es sólo un proyecto paneuropeo (auspiciado por España y lanzado al mundo desde Andalucía, desde las orillas del Guadalquivir, el viejo "Baetis" de los romanos, desde la ribera sanluqueña) por el interés que suscita en las Cortes europeas de la época (es de recordar al respecto que el vicentino Antonio Pigafetta mandaría copias de su "Crónica" del Viaje a los reyes de Portugal e Inglaterra, a la regente de Francia, al Papa y al Gran Maestre de la Orden de Malta), sino que la propia dotación de las embarcaciones es un reflejo de este carácter plurinacional y paneuropeo, protagonista en este primer episodio de la Mundialización del Planeta.

En lo que atañe a Sanlúcar de Barrameda, esta época convierte a la ciudad en el "Cosmódromo" de la Modernidad, el eje entre las costas de Huelva (donde está Palos, base del primer Viaje Colombino), la ciudad de Sevilla (donde desde 1503 se establece la Casa de Contratación) y la ciudad y Bahía de Cádiz: un verdadero "perímetro estelar" de cara a las navegaciones atlánticas y oceánicas en general que a lo largo de los siglos XVI y XVII vendrían a romper las barreras del aislamiento entre el Nuevo y el Viejo Mundo, todo ello canalizado en buena medida, como sabemos, a través del Golfo de Cádiz, y en su vértice, de ese "Cabo Cañaveral", de ese "Baikonour" que sería Sanlúcar de Barrameda a caballo entre los siglos XV y XVI.

Ello además habría de marcar de una vez y para siempre los ritmos vitales y los perfiles de la ciudad, dando paso a una realidad nueva respecto a los tiempos precedentes, a una Sanlúcar que, nueva y más fuerte, se abriría al paso de los siglos con paso más firme y seguro aún.

De este modo, la población adquiriría un notable carácter cosmopolita, con presencia de ingleses (baste mencionar la iglesia de San Jorge, de principios del siglo XVI y contemporánea del momento histórico de la Circunnavegación, fundada por mandato del rey inglés Enrique VIII..., nada menos -antes del Cisma y de la separación de la Iglesia Anglicana, claro), franceses, italianos, flamencos, al servicio de la Casa Ducal de Medina Sidonia, sí, pero también atraídos al calor del comercio con el Nuevo Mundo, de las navegaciones, de la Mundialización de la que la I Vuelta al Mundo sería uno de los capítulos iniciales de mayor

peso.

El comercio crearía una gran riqueza, el flujo de una gran riqueza, que dejaría huella monumental y patrimonial de hondo arraigo en la ciudad: aún hoy existe una enorme desproporción (en positivo) entre la riqueza patrimonial de la ciudad y su demografía (actual e histórica).

En este sentido no sólo es de destacar el Patrimonio Histórico Monumental civil y militar (palacios, como el del Medina Sidonia, castillos como el de Santiago...), sino el religioso: los monumentos religiosos, aún en activo como tales o reconvertidos en espacios ya sea culturales (iglesia de La Merced, convento de La Victoria) o bodegueros (iglesia de los jesuitas o de La Compañía, convento de San Agustín, convento de Santo Domingo...) dan testimonio aún hoy de la gran riqueza del Patrimonio eclesiástico de la localidad, que guarda toda relación con el hecho de ser Sanlúcar -durante mucho tiempo- el punto de embarque hacia América y Asia de los religiosos y religiosas de las diferentes órdenes que zarpaban desde aquí hacia sus respectivos destinos en el ámbito americano y oriental.

Esta pluralidad de presencias se refleja en los apellidos sanluqueños aún hoy, así como, si queremos señalarlo, en el aspecto físico, en la fisonomía de los sanluqueños, con tantos y tantos ejemplos de personas de cabellos rubios y pelirrojos, de ojos claros, que parecen señalar el rastro de una carga genética poco o nada relacionada con el contexto mediterráneo clásico, algo propio de entorno portuarios y especialmente de un contexto como el sanluqueño, tan propenso a la mezcla genética desde -cuando menos- la Baja Edad Media y la Alta Modernidad.

Todos los trabajos de Manuel Jesús Parodi publicados en SD □

[VER](#)