



Nuevas notas sobre la I Vuelta al Mundo (II) [Manuel Jesús Parodi & Ivarez](#)

.-Ese “Cosmódromo de la Modernidad” (a caballo entre los siglos XV y XVI), del que tanto hemos hablado -y escrito- en estos últimos años, que venía a estar conformado por la geografía del arco costero atlántico del Golfo de Cádiz (desde el Cabo San Vicente hasta la Bahía de Algeciras y el Estrecho de Gibraltar, en realidad) y el ámbito del río Guadalquivir y cuyo eje (no sólo desde el punto de vista geográfico) se encontraba indudablemente en Sanlúcar de Barrameda, punto de confluencia de la costa del Golfo con el río Guadalquivir, sería sin lugar a dudas el marco privilegiado para la gran y paulatina transformación del Mundo que se produciría de la mano de las grandes exploraciones oceánicas, esas “exploraciones espaciales” del tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna, siendo en el siglo XV la inmensidad azul de los océanos el equivalente de la inmensidad del espacio exterior de la época actual, unas expediciones sin duda la más destacada y relevante de las cuales sería la de la I Vuelta al Mundo, de la que ahora estamos conmemorando el V Centenario y que se inició en Sanlúcar el veinte de septiembre de 1519, culminándose así mismo en Sanlúcar de Barrameda el seis de septiembre de 1522, tres años más tarde de su arranque en las playas sanluqueñas.

Igualmente cabe señalar en este sentido que las naves empleadas por Magallanes, Elcano y sus hombres en aquella enorme gesta serían el equivalente a las naves espaciales que hoy viajan al espacio exterior, serían los auténticos “transbordadores espaciales” de fines del Cuatrocientos.

Respecto a dónde se construían aquellas naves, y respecto a cuáles eran los astilleros en boga en aquellos momentos, es de señalar que la carpintería naval se desarrollaba en buena medida en la ribera marina del Atlántico hoy onubés y gaditano, en las orillas tanto marinas (ya señaladas) como en el ámbito ribereño del río Guadalquivir, de ahí la tradicional denominación

de “carpintería de ribera”, una actividad tradicional que entraría en declive (en sus formas más prístinas) tras la entrada de España en la UE en 1986.

Además de la existencia de las Atarazanas Reales de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda contaba con atarazanas propias, renovadas por la Casa Ducal de Medina Sidonia en 1478, y no debemos olvidar que todo el ámbito costero del Golfo de Cádiz era un gran espacio para la construcción naval...

Entrando en otros contextos, es de considerar el peso que tenía la religión en el marco de los siglos XV y XVI, pues marcaba totalmente los ritmos de la vida cotidiana y de la moral social, siendo que el poder que detentaba la Iglesia Católica era enorme, como referencia moral y como autoridad social, sin pasar por alto su no menos abrumador peso económico en la Europa de la época.

De esta forma y por todo ello a la hora de considerar qué influencia tenía la Iglesia sobre los monarcas del momento hay que señalar que decir que dicha influencia era enorme es correr el riesgo de quedarse cortos...

Al mismo tiempo, y a causa de lo anterior (de esta situación estructural de poder de que goza el Papado), la influencia que tenía la Iglesia de Roma sobre estos viajes y esta apertura de la Europa de fines del Cuatrocientos y principios del Quinientos (en lo comercial, en lo ideológico, en lo estético, en lo cultural, en lo económico en fin de cuentas) era tanta como la influencia que la misma Iglesia Católica venía a detentar sobre el Estado (sobre los Estados europeos) y sobre el conjunto de la sociedad de aquellos momentos.

Y a lo anterior hay que sumar que pervivía en aquella época un imaginario medieval, feudal, en la mente de estos hombres, de los navegantes que partieron de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 bajo el mando de Hernando de Magallanes: no debemos olvidar que estamos a principios del siglo XVI, en plena transición (desde un punto de vista historiográfico tradicional) entre la Edad Media y la Edad Moderna, y que en la mente de los expedicionarios campaban los seres fantásticos, míticos, que esperaban encontrar a lo largo de su viaje hasta Oriente navegando siempre hacia Occidente.

Es cierto, de otra parte, que en el siglo XV ya se sabía que la tierra no era plana: quien, por así decirlo, “tenía que saberlo”, ya lo sabía, pero no hay que perder de vista algo tan elemental como que la “gente” vive con sus cuestiones cotidianas, y no tiene en mente (especialmente en un contexto de economía de supervivencia como es el de la Europa del siglo XV para la mayor parte de la población) como una prioridad asuntos de esta naturaleza científica; la Ciencia sabía que la Tierra era redonda, como lo sabían Magallanes o Elcano, ciertamente, pero la extensión paulatina y general de ese conocimiento habría de ser otra de las múltiples consecuencias de

la Primera Circunnavegación.

En este sentido cabe señalar que la cartografía de finales de la Edad Media y principios de la Modernidad, como los contenidos del Atlas Miller (entre ellos el Mapa de Lopo Homem), o el mapa de Piri Reis, o el Globo Terráqueo de Martín Behaim (o Martín de Bohemia, 1459-1507), geógrafo alemán al servicio de la Corona de Portugal aún deben ser objeto de mucho estudio, pues en ella se encuentran las claves del conocimiento cartográfico de la época: hemos perdido mucho conocimiento, o, dicho de otro modo, no tenemos realmente un conocimiento completo de cuanto sabía la Ciencia de la época, de hasta qué punto la cartografía (como consecuencia de las exploraciones) había avanzado en el conocimiento de la realidad del planeta a lo largo de los siglos.

Conocemos mucho, pero nos falta mucho por saber aún, y, lo que es peor, hay conocimientos que hemos perdido y posiblemente nunca llegaremos a saber qué nivel había alcanzado la Geografía en el siglo XV: desconocemos cuanto sabían, y muchas de las cosas que conocían quedan para siempre envueltas en la bruma del olvido, de modo que no estamos en condiciones de saber cuánto sabían realmente los geógrafos, cartógrafos y marinos que vivieron en el contexto cronológico (y cultural) de la Primera Vuelta al Mundo.

Sí sabemos que- el Viaje de Magallanes y Elcano es determinante, también, porque supuso la demostración empírica de la esfericidad de la Tierra, y porque con dicha Expedición muchas de las geografías míticas de la Tierra se convirtieron en geografías “cartográficas”, científicas, reales, de la mano de la I Circunnavegación.

Todos los trabajos de Manuel Jesús Parodi publicados en SD □

[VER](#)