



LAS CIUDADES IBÉRICAS EN TIEMPOS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO A TRAVÉS DE CASOS

Contacto:

Secretaria General de la RSG: María Asunción Martín Lou

realsociedadgeografica@gmail.com

+34-91 308 24 77

Coordinador del proyecto: M. Antonio Zárate Martín

mzarate@geo.uned.es

+34-659777556

<http://realsociedadgeografica.com>

JUSTIFICACIÓN

Los años en los que tiene lugar la primera vuelta al mundo por Magallanes y Juan Sebastián Elcano, con el patrocinio de la monarquía española, corresponden a una fase de expansión económica y de crecimiento demográfico en el conjunto de Europa y, de manera muy especial, en la Península Ibérica. Los grandes viajes a ultramar de portugueses y españoles a finales del siglo XV y en el XVI, pronto con la competencia de otros países europeos, sobre todo ingleses, franceses y holandeses, reflejan la fuerza expansiva del capitalismo comercial y el deseo de ampliación de horizontes económicos y políticos más allá del propio continente europeo, favorecido por la necesidad de encontrar rutas en alternativas al comercio con Oriente tras la conquista de Constantinopla por los turcos en 1543, por la misión evangelizadora del Catolicismo, el afán de gloria y aventura de los hombres del Renacimiento y el deseo de mejorar formas de vida de la población.

Por otra parte, son también décadas de cambio cultural y de corrientes ideológicas y de pensamiento que se abren camino a través del Renacimiento y ponen fin a una Edad Media que en muchos aspectos, los artísticos entre ellos, se prolonga a lo largo de un siglo XVI en el que, a modo de ejemplo, se construyen las dos espléndidas catedrales góticas de Segovia y Salamanca, mientras que se levanta la primera totalmente renacentista en Granada (1526-1561), una vez que Diego de Siloe (1495-1563) sustituyera como arquitecto principal a Enrique Egas (1455-¿1534?), y en Jaén, Andrés de Vandelvira (1509-1575) fija el modelo puramente renacentista de

catedral (1540-1724) que tanto se repetirá en Hispanoamérica, entre otras en las localidades de Ciudad México, Puebla, Mérida, Oaxaca en México, en Bogotá, Colombia, y en Lima y Cuzo, Perú.

En aquel contexto, en el que la Península Ibérica ocupa un papel central y protagonista de la historia de Europa, materializado en la expansión de portugueses y españoles por el mar, las ciudades son el más claro exponente de todo lo que está sucediendo por entonces y son condición necesaria para la expansión ultramarina. Sus paisajes, entramados urbanos y arquitecturas reflejan los cambios económicos, políticos y sociales de la época, la consolidación de las monarquías absolutas, la fuerza de los grupos sociales dominantes, en especial de la nobleza y la burguesía, y el papel siempre activo de una iglesia que renueva influencia política a través de disputas teológicas y de arbitrajes, y presencia social mediante las universidades y funciones asistenciales. A su vez, la industria y el comercio proporcionaban desigual actividad y animación a las ciudades en función de su papel dentro de la jerarquía urbana de la época y de sus contactos con otras a través de las rutas económicas.

OBJETIVOS:

1. Mostrar cómo eran las ciudades en tiempos de la primera circunnavegación del mundo, en una fase de expansión demográfica, de crecimiento económico y de renovación interior para adaptarse a los profundos cambios políticos, económicos y sociales de la época.
2. Conocer los efectos de las ideologías que acompañan al Renacimiento, inspiradas en modelos de vida y estética del mundo romano, que se plasman no sólo en la expansión y engrandecimiento de las ciudades del siglo XVI sino en su morfología y transformaciones internas.
3. Apreciar como formas arquitectónicas y operaciones de renovación, más o menos programadas, adaptan estructuras anteriores a condiciones de vida distintas a las de un pasado en el que la frontera con el islam y el empeño por recuperar la vieja Hispania obligaban a la consolidación de rígidas estructuras defensivas pensadas para la guerra.
4. Valorar fuentes demográficas, literarias, gráficas e incluso pictóricas para mostrar al público de nuestros días como eran algunas de las ciudades que por diferentes razones figuran entre las más representativas de la época en que vivieron Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano.
5. Comprobar como perviven en las ciudades actuales las huellas del pasado urbano que compartieron Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, con posibles propuestas para su puesta en valor a través de estrategias de gestión del patrimonio cultural y de aprovechamiento educativo y turístico.

PROGRAMA*

PRESENTACIÓN DEL CICLO

19 enero de 2021. Ponente: Antonio Zárate Martín. Real Sociedad Geográfica

VALENCIA Y EL MEDITERRÁNEO EN TIEMPOS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

20 de enero de 2021. Ponente: Fernando Arroyo Ilera. Real Sociedad Geográfica



VISTA DE VALENCIA DE WYNGAERDE 1557

Durante la segunda mitad del siglo XIV y todo el siglo XV, Valencia se convirtió en la principal ciudad española del Mediterráneo, como centro político, económico y social de la Corona de Aragón, por delante de Barcelona. como lo prueba el que alcanzará más de 70.000 habitantes, cuando Barcelona solo tenía 14.000, y el ser uno de los puertos del mediterráneo más activos.

En el XVI, superada la crisis de las Germanías, su puerto sigue siendo uno de los más activos en la fachada oriental peninsular, aunque la ciudad pierde protagonismo a medida que Sevilla lo aumenta con el descubrimiento de América. Indudablemente Valencia sufrió las consecuencias del desplazamiento político y económico del Mediterráneo al Atlántico, pero, aun así, en el siglo XVI contaba con una burguesía y una pequeña nobleza muy activas que sacan su riqueza de la tierra, sobre todo de la huerta, del comercio y de la industria. La iglesia también es una poderosa máquina de poder económico y todo ello se traduce en un escenario de enorme calidad urbana que en gran parte procede de una larga etapa de prosperidad a lo largo de tres siglos, del XIV al XVI.

***Todas las conferencias darán comienzo a las 19,00 horas**

TOLEDO, LA CIUDAD IMPERIAL.

10 de febrero de 2021. Ponente: Antonio Zárate Martín. Real Sociedad Geográfica.



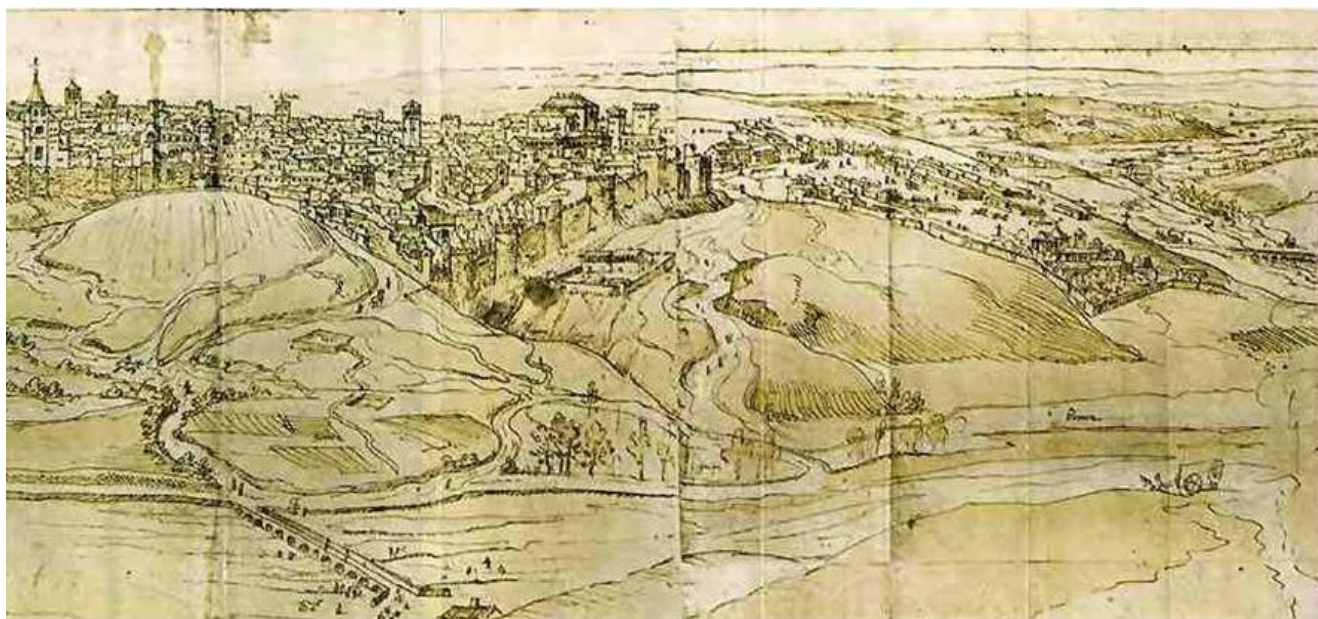
Después de Sevilla, es la ciudad española de mayor extensión en el siglo XVI, con más de 112 hectáreas de superficie, y la más poblada, con 62.000 habitantes en 1561. La ciudad se afirmó como símbolo de la monarquía hispana con las estancias de Carlos I y consolidó por entonces el título de “imperial”, cuyo origen se remonta a tiempos de Alfonso VII, con escudo de armas otorgado por Carlos I al ayuntamiento que no es sino el del emperador, con el águila bicéfala. Superada la crisis del alzamiento comunero, se afirmó el protagonismo político de la ciudad que había brillado desde su proclamación en el siglo VI como capital de la España visigoda, el primer estado español. También en el primer tercio del siglo XVI, Toledo incrementó su papel como sede metropolitana de la iglesia española, en ocasiones disputado por Tarragona.

Durante el reinado de los Reyes Católicos y del emperador Carlos, Toledo es una ciudad pujante, con una industria activa junto al río y una burguesía que aprovecha la fase expansiva de la economía. Las reformas urbanas y la proliferación de nuevas construcciones de la época, algunas de ellas auténticas piezas maestras de la historia del arte, son la mejor manifestación de su vitalidad.

Coincidiendo con esa etapa de prosperidad, la ciudad es sometida a un proceso de transformación urbana cuyas principales actuaciones serán la construcción de San Juan de los Reyes, El Hospital de Santa Cruz, El Hospital Tavera o de Afuera y el Alcázar. Simultáneamente se abren plazas, se ensancha la principal, la de Zocodover, en un intento de regularizar su traza con forma rectangular, lo que no se consigue por la oposición de los propietarios del suelo, y se amplía la vía principal hacia la catedral, la calle Ancha. Las orillas del río conocen una intensa actividad económica y se construye a finales del XVI el denominado artificio Juanelo para subir el agua del Tajo hasta la ciudad, a los pies del Alcázar, salvando un desnivel de más de 80 metros. La vida intelectual y artística de entonces es un reflejo de aquella etapa de prosperidad, en gran parte girando en torno al mecenazgo de la Iglesia.

MADRID, UNA CAPITAL EN GESTACIÓN.

3 de marzo de 2021. Ponente: Manuel Valenzuela Rubio. Universidad Autónoma de Madrid



VISTA DE MADRID DE WYNGAERDE 1557

Quando el año 1518 se firmaban en Valladolid entre Carlos V y Magallanes las capitulaciones, que harían posible la salida de la expedición capitaneada por el marino portugués hacia las Islas Molucas navegando hacia el oeste, la relevancia de Madrid era tan reducida que el Emperador tardaría aún seis años en pisar suelo madrileño. Sin embargo, a pesar de que su entidad urbana no podía competir con la de Burgos, Toledo, Valladolid, Sevilla, Valencia o Barcelona, en Madrid se estuvieron gestando, al menos durante todo el siglo XV y más aceleradamente durante la primera mitad del siglo XVI, algunas de las condiciones que determinaron su elección por Felipe II como capital de la Monarquía Hispánica en 1561. Por tanto, a lo largo de este siglo y medio largo, sin que pueda hablarse de nada parecido a un plan previo, lo que sí está sobradamente demostrado por la evidencia de los hechos es que la villa de Madrid, su alcázar y su entorno territorial fueron objetos de modificaciones que los harían cada vez más atractivos para las estancias reales. Es de destacar, a escala territorial, la creación y utilización regular de una red de cazaderos, palacios y casas reales, iniciadas por los Trastámara y ampliadas por los Habsburgo entre la Sierra de Guadarrama y el valle del Tajo, en cuyo centro se encontraba la Villa de Madrid. Obviamente, a estos antecedentes vinieron a unirse en el reinado de Felipe II nuevas circunstancias derivadas de la enormidad y diversidad de los territorios que tenía que administrar y de la complejidad de la maquinaria administrativa para hacerlo, todo lo cual supondría el impulso definitivo a la transición del modelo cortesano medieval (itinerante) al moderno. En conclusión, aunque fue y sigue siendo motivo de controversia la oportunidad o el acierto de que durante los meses de mayo y junio de 1561 Felipe II dictara las disposiciones oportunas para el traslado de la corte desde Toledo a Madrid, lo que en absoluto puede mantenerse es que se tratara de una improvisación o del mero 'capricho' del Rey Prudente. Eso sí, sin haber dejado por escrito los motivos de su decisión, probablemente porque no la considerara definitiva.

SEVILLA. LA PRIMERA CIUDAD GLOBAL

24 de marzo de 2021. Ponente Alfonso Fernández Tabales. Universidad de Sevilla



VISTA DE SEVILLA A FINALES DEL SIGLO XVI, ALONSO SÁNCHEZ COELLO. MUSEO DEL PRADO

Se justifica por ser la ciudad de la que salió la flota capitaneada por Fernando de Magallanes, el 20 de septiembre de 1519, compuesta por 5 navíos con 265 miembros de tripulación y víveres por dos años, y a la que regresó Juan Sebastián Elcano el 6 de septiembre de 1522, con una sola nave y 18 hombres. Es la ciudad más extensa y más poblada de España en el siglo XVI (3,9 km² y 109.000 habitantes en 1565) y la empresa americana, con la ubicación de la casa de Contratación desde 1503, la convierte durante décadas en una de las ciudades socialmente más dinámicas de su tiempo. Ya a finales del XV era una ciudad cosmopolita y universal, con una base comercial importante apoyada en el puerto y numerosa presencia de genoveses, florentinos y alemanes, y a lo largo del XVI se convierte en una de las principales ciudades europeas al desplazarse el centro de actividad del Mediterráneo al Atlántico con las nuevas rutas comerciales hacia Oriente y Occidente abiertas por portugueses y españoles. Sin embargo, su estructura urbana siguió siendo durante mucho tiempo y de manera básica la heredada de época musulmana, si exceptúa su expansión y los cambios morfológicos que incorporan las nuevas construcciones y la apertura de plazas.

CAPUT CASTILLAE. BURGOS, UNA CIUDAD DE MERCADERES.

7 de abril de 2021. Ponente: Concepción Camarero Bullón. Universidad Autónoma de Madrid



La ubicación geográfica de Burgos, cerca de Santander y Bilbao, propició un papel protagonista en el importante comercio de la lana a través del Consulado de Mar creado en 1494 como asociación mercantil. El comercio de la lana se convirtió en la principal fuente de creación de riqueza y a ese hecho, se une su importancia histórica, como cabeza de Castilla, sede frecuente de los reyes castellanos y lugar de reunión de Cortes. El castillo, las murallas, el río Arlanzón son elementos estructurales de su geografía urbana, con un significado que se modifica a lo largo del tiempo pero que en el siglo XVI constituían los principales referentes urbanos junto con la catedral y las grandes obras que realizan en ella a partir de mediados del XV los Colonia, el padre, Juan, y su hijo, Simón. La Cartuja de Miraflores, realizada por Simón Colonia, la Puerta de Santa María y la escalera dorada completan el panorama monumental de la ciudad en el tránsito del gótico flamígero a un Renacimiento entre cuyos artistas más ilustres figuran el escultor Gil de Siloe y el arquitecto Diego de Siloe. Por otra parte, toda esa actividad artística capital no se puede entender sin la importancia del comercio de la lana en el siglo XVI.

Respecto a la empresa estricta de la primera vuelta al mundo, Burgos también tiene interés especial puesto que Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, y Cristóbal de Haro, mercader y prestamista, sumaron esfuerzos para financiar el largo viaje ideado Fernando de Magallanes. Burgos fue clave en la financiación de la empresa y, además, aportó nueve expedicionarios, entre ellos, Juan de Cartagena, recientemente certificado como burgalés.

Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, y Cristóbal de Haro, mercader y prestamista. Ambas figuras aunaron esfuerzos para financiar el largo viaje que había ideado Fernando de Magallanes. Burgos fue clave en la financiación de la empresa y, además, aportó nueve expedicionarios, entre ellos, Juan de Cartagena, recientemente certificado como burgalés.

PASAJES (PASAIA) Y GUETARIA (GETARIA).

5 de mayo de 2021. Ponente: Xabier Alberdi Lonbide. Museo Marítimo Vasco-Euskal Itsas Museoa



SANCT SEBASTIANVM. CIVITATES ORBIS TERRARUM

Son puertos y localidades fundamentales en el XVI en relación con la primera vuelta al mundo, sobre todo Pasaia y Getaria. La primera de esas localidades interesa porque es uno de los puertos estratégicos de la Corona, importantísimo centro de construcción naval, base para el aprestamiento y apostadero de la Armada del Océano, además de importante puerto pesquero desde la Edad Media, de tráfico comercial con América y de embarque de emigrantes vascos hacia ese continente a finales del siglo XIX. La segunda, Guetaria, por ser el lugar de nacimiento de Juan Sebastián El Cano.

Entre ambas localidades queda San Sebastián que también podría merecer alguna consideración y análisis por los vínculos de todo tipo existentes a lo largo de la historia entre ellas, y especialmente, por el hecho de la jurisdicción ejercida por San Sebastián sobre Pasajes durante siglos y por una actividad comercial que en el XVIII adquiriría protagonismo como base de la flota de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y luego de las Compañías de la Habana y de Filipinas. Por otra parte, los conflictos de intereses por el control de las actividades de la bahía entre las localidades de San Sebastián, Rentería y Oyarzun resultan determinantes para entender la construcción del paisaje urbano y portuario de Pasajes en el siglo XVI, con elementos que perduran en la actualidad y sirven de soporte identitario para las gentes de la zona.

Por su parte, Guetaria aporta la imagen de una de las muchas localidades de la costa guipuzcoana vinculadas a las actividades del mar, en muchos casos con orígenes que se remontan a época romana y cartas fundacionales de población otorgadas en el siglo XII por el rey de Navarra, Sancho VI, y fuero en el XIII por el rey de Castilla, Alfonso VIII. La relación con la gesta primera circunnavegación de ambas poblaciones aumenta si se tiene en cuenta que 8 de los tripulantes eran guipuzcoanos y 21 vizcaínos, sobre un total de 247 hombres.