

eXtoikos

Divulgación, Economía, Ensayo y Pensamiento

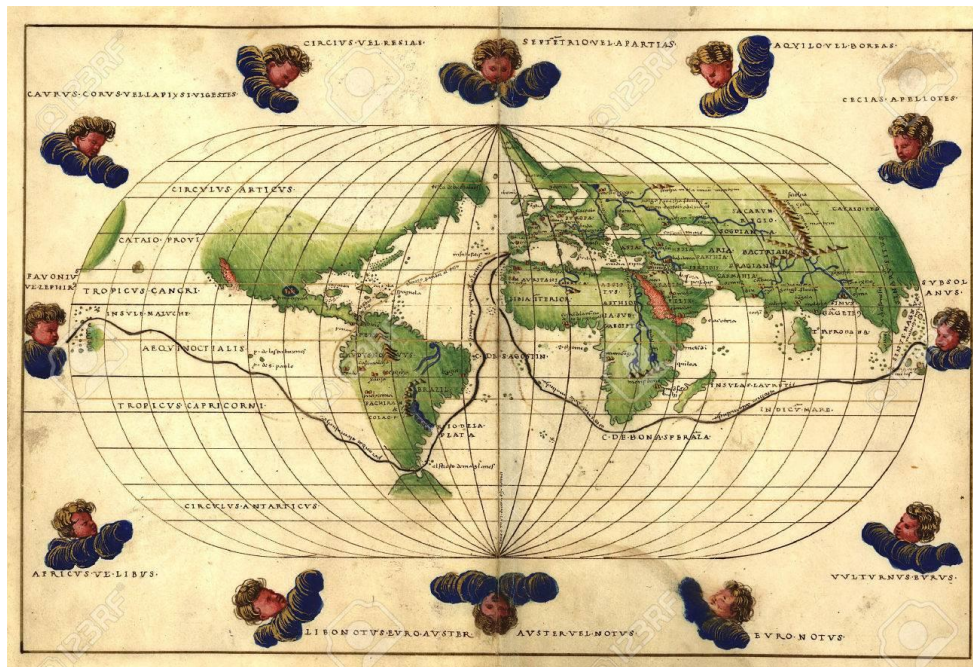


V CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

Especial nº 3 – 2020

ISSN: 2173-2035

Revista digital para la difusión del
conocimiento económico del Instituto
Econospérides



Primera vuelta al mundo // Fernando de Magallanes // Juan Sebastián Elcano // Globalización // Stefan Zweig // Antonio Pigafetta // Carlos I // España // Castilla // Portugal // Tratado de Alcaçovas // Tratado de Tordesillas // Financiación de la primera vuelta al mundo // Cristóbal de Haro // Estrecho de Magallanes // Capitulaciones // Armamento // Evangelización // Tomás de Mercado // Era de los Descubrimientos // Análisis económico // Casa de Contratación // Sevilla // Contabilidad por partida doble // Hacienda Pública // Juan de Mariana // Américo Vespucio // Cristóbal Colón // Espacio ultraterrestre



eXtoikos

Revista digital para la difusión del conocimiento económico

Consejo de Redacción

José M. Domínguez Martínez (Director)
Rafael López del Paso (Editor Ejecutivo)
José M^a. López Jiménez (Secretario)
Francisco Ávila Romero
Germán Carrasco Castillo
Juan Ceyles Domínguez
Sergio Corral Delgado
José A. Díaz Campos
Juan F. García Aranda
Adolfo Pedrosa Cruzado

Secretaría administrativa

Estefanía González Muñoz
Francisca Badillo Castillo

Diseño

Juan Ceyles Domínguez

Maquetación

José M^a. López Jiménez

Edita y realiza

Instituto Econospérides para la Gestión del Conocimiento Económico
Contacto: instituto@econosperides.es
Sitios en Internet: www.econosperides.es / www.extoikos.es
Twitter: @IEconosperides / @extoikos

Con la colaboración del “Foro para la Paz en el Mediterráneo”.



Este número especial de la revista eXtoikos está incluido en el programa oficial de actividades de la Comisión Nacional para la conmemoración del “V Centenario de la expedición de la primera vuelta al mundo de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano”.

El Instituto Econospérides no se solidariza necesariamente con las opiniones, juicios y previsiones expresados por los colaboradores de este número, ni avala los datos que estos, bajo su responsabilidad, aportan.

© Instituto Econospérides para la Gestión del Conocimiento Económico.
ISSN: 2173-2035

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, así como la edición de su contenido por medio de cualquier proceso reprográfico o fónico, electrónico o mecánico, especialmente imprenta, fotocopia, microfilm, “offset” o mimeógrafo, sin la previa autorización escrita del editor.

Portada. Primera representación cartográfica de la “Primera Vuelta al Mundo”, publicada en Venecia en 1544 por Battista Agnese. Imagen adquirida en <https://es.123rf.com> (id. 22294928), de libre uso, únicamente, con fines editoriales.

eXtoikos

Revista digital para la difusión del conocimiento económico

Especial nº 3

Sumario

	Pág.
Presentación del número <i>José M. Domínguez Martínez</i>	1
Expedición Magallanes-Elcano: un gran salto para la humanidad <i>Francisco Sánchez de Haro</i>	5
La gesta de Magallanes: el monumental relato de Stefan Zweig <i>José M. Domínguez Martínez</i>	13
La expedición de Magallanes <i>José Miguel Andreu Zubieta</i>	19
La vuelta al mundo de Magallanes: la financiación del proyecto <i>José M^a López Jiménez</i>	25
Todo al margen de la gesta de la vuelta al mundo, pero necesario para poder darla <i>Rafael Vidal Delgado</i>	31
El primer tránsito por el estrecho de Magallanes <i>José M^a López Jiménez</i>	41
La Era de los Descubrimientos: una mirada económica <i>Miguel González Moreno</i>	43
La contratación mercantil en el siglo XVI según Tomás de Mercado <i>José M^a López Jiménez</i>	51
Aproximación a la contabilidad por partida doble en la Casa de Contratación de Sevilla <i>Ignacio Cruz Padial</i>	57
Los principios de la Hacienda Pública según Juan de Mariana <i>José M. Domínguez Martínez</i>	63

Vespucio vs Colón: Stefan Zweig, detective y magistrado, en acción <i>José M. Domínguez Martínez</i>	67
El espacio, la última frontera <i>José M^a Casasola Díaz</i>	69
Colaboradores en este número	73

Presentación del número

José M. Domínguez Martínez

En el marco del Instituto Econospérides, la revista *eXtoikos* echó a andar a comienzos del año 2011 con el propósito de contribuir a la difusión del conocimiento económico mediante un planteamiento que, lejos de circunscribirse a los límites tradicionales del análisis económico, pretendía abrirse a otras disciplinas y especialidades más o menos afines. Desde esta perspectiva, un enfoque aperturista e interdisciplinar se concibe como un elemento imprescindible para procurar enfocar los problemas económicos y sociales con una visión lo más amplia e integradora posible. Aunque todavía reciente, nuestra trayectoria, plasmada ya en los veinticuatro números publicados hasta la fecha (veintidós ordinarios y dos especiales), refleja en buena medida esa vocación, tanto en la naturaleza de los diversos temas abordados como en la procedencia y el tenor de las diferentes contribuciones.

Como muestra de ese espíritu, uno de los números especiales publicados, en el año 2016, está dedicado a la conmemoración del cuarto centenario del fallecimiento de Miguel de Cervantes, al amparo de las actividades promovidas por la Comisión Nacional creada a tal efecto.

En el año 2019 ha tenido lugar otra efeméride sumamente significativa, y de alcance histórico, como es la conmemoración del quinto centenario del inicio de la expedición que, después de un inmenso periplo de tres años de duración, culminaría con la primera vuelta al mundo. Al igual que en el año 2016, fuimos receptores de una propuesta de Rafael Vidal, Director del Foro para la Paz en el Mediterráneo —y colaborador del Instituto Econospérides y fuente de aliento para la continuidad de la revista *eXtoikos*—, en el sentido de dedicar un número especial de ésta a la mencionada efeméride.

Aun cuando el reto no era pequeño, a tenor de las circunstancias que rodean nuestro proyecto editorial, por razones objetivas y subjetivas no podíamos declinar la propuesta. La asunción de algunos rasgos verdaderamente quijotescos, enraizados en la propia concepción del proyecto del Instituto Econospérides, que ya esgrimíamos con ocasión del número dedicado a la figura de Cervantes, sigue actuando en la práctica como un poderoso inductor a intentar tareas difíciles. Y, además, circunstancialmente, por supuesto desde la más absoluta modestia, para el lanzamiento de nuestro proyecto elegimos la imagen de una nave que se disponía a surcar mares ignotos. Aunque sea verdaderamente milagroso que aún siga a flote, no podíamos renunciar a intentar ofrecer, desde esa simbología, un minúsculo homenaje a la memoria de aquellos personajes que fueron capaces de protagonizar la que ha llegado a ser calificada como la mayor gesta de la humanidad. Las implicaciones económicas, jurídicas, financieras, culturales, sociales y políticas de la referida hazaña fueron extraordinarias. Después de cinco siglos, sigue siendo un tema merecedor de estudio y análisis, y una valiosísima fuente de enseñanzas.

Así, una vez más, renunciando a una valoración estricta de nuestras modestas capacidades, asumimos el reto de elaborar un número especial de la revista dedicado a la conmemoración del quinto centenario de la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. El hecho de haber sido incluido nuestro proyecto en el programa oficial de actividades conmemorativas de dicho evento, merced al acuerdo adoptado, con fecha 17 de noviembre de 2018, por la Comisión Nacional para dicha conmemoración (Real Decreto 582/2017, de 12 de junio, BOE de fecha 6 de julio de 2017), además de constituir un elevado honor, ha sido un argumento definitivo para haber culminado la edición del referido número monográfico.

Es así un motivo de satisfacción poder presentar el contenido del mismo. La publicación tiene como objetivo abordar, a partir de un enfoque amplio, una serie de cuestiones socioeconómicas y conexas relacionadas con el viaje de Magallanes y Elcano. Doce son las colaboraciones incluidas en el sumario de este número especial de *eXtoikos*.

En la primera de ellas, el profesor Francisco Sánchez de Haro ofrece una ilustrativa visión histórica de la expedición Magallanes-Elcano, en la que se describen los hitos fundamentales de dicha gesta. En este artículo se traza un paralelismo con otro de los grandes logros de la humanidad como fue la primera misión a la Luna, y se valora la trascendencia e implicaciones de uno y otro acontecimiento histórico. Para el autor, la primera circunnavegación del mundo debe considerarse como punto de arranque del proceso globalizador que representó un gran salto para la humanidad.

A renglón seguido se incluye una reseña, escrita por quien firma estas líneas, de lo que sin duda constituye un extraordinario relato de la proeza de Magallanes, la obra de Stefan Zweig “Magallanes: el hombre y su gesta”. Se pone de relieve que esta obra del autor austríaco no es un mero libro que contiene la crónica de una gran aventura marítima, sino que ofrece también diversas perspectivas de gran interés, más allá de lo puramente literario y biográfico, de las que pueden extraerse valiosas lecciones.

En la tercera de las colaboraciones, José M. Andreu se adentra en la indagación de las verdaderas motivaciones de los principales protagonistas de la hazaña glosada, en la que el comercio de las especias jugó, en su origen, un papel clave. El autor se adentra en las motivaciones personales de Magallanes, y sostiene la tesis de que la determinación de las dimensiones del planeta, una vez asumida su esfericidad, era, en el contexto del tratado de Tordesillas, la finalidad última del proyecto.

A su vez, José María López analiza determinados aspectos económicos del

proyecto y, de manera singular, su financiación, compartida entre Castilla y una serie de banqueros privados, en lo que constituye claramente una fórmula de colaboración público-privada. La implicación de la Corona en la aportación de fondos fue un hecho bastante excepcional, como un tanto milagroso, a la vista de las circunstancias acaecidas, no puede sino considerarse el hecho de que la expedición acabase arrojando una elevada rentabilidad financiera. Es ésta una conclusión a la que llegan otros autores, a través de cálculos que normalmente no comprenden la totalidad de los conceptos típicos de un análisis coste-beneficio basado en criterios económicos en sentido amplio.

Posteriormente, Rafael Vidal lleva a cabo un análisis de cómo, hacia finales del siglo XV, estaba repartido el mundo entre España y Portugal. El trabajo se adentra en diversos aspectos relevantes tales como el instrumento de las capitulaciones —concebidas como una especie de “convenio marco”— para la ejecución de los viajes de los descubridores, los recursos militares a disposición de éstos (tipos de naves, armamento y soldados especializados), y la labor evangelizadora, que era uno de los objetivos principales de las expediciones marítimas.

El primer tránsito por el estrecho que separa los océanos Atlántico y Pacífico fue sin duda el momento más crítico del viaje de Magallanes. Meta casi imposible en las condiciones vividas por la expedición, de ese hito crucial se ocupa un artículo a cargo de José María López. En él se valora asimismo la importancia del Estrecho de Magallanes en el comercio marítimo.

La siguiente colaboración corresponde a un artículo elaborado por el profesor Miguel González en el que se analiza la Era de los Descubrimientos desde un prisma económico. A este respecto, se ofrece una interpretación económica de dicha época, abordando aspectos tales como las motivaciones económicas de las potencias marítimas y los descubridores, así como el contexto económico imperante y las consecuencias de los descubrimientos en este ámbito. En el

trabajo se resalta la confluencia de tres factores clave que posibilitaron las grandes expediciones y los descubrimientos asociados, a saber, los avances logrados en las técnicas de navegación, en la operativa comercial y en la estructura institucional.

Seguidamente, la tercera de las colaboraciones de José María López dirige su atención a las prácticas mercantiles y bancarias en la España del siglo XVI, con apoyo en la obra “Suma de tratos y contratos”, de Tomás de Mercado, que el autor pone en valor y subraya como antecedente directo, con dos siglos de antelación, de la magna obra reputada como piedra angular del pensamiento económico moderno. La perspicacia y la perdurabilidad de muchas de las apreciaciones analíticas del insigne representante de la Escuela de Salamanca son sintetizadas en el artículo.

Precisamente de un elemento fundamental como soporte de las relaciones mercantiles y bancarias, como son los métodos contables, se ocupa en su colaboración el profesor Ignacio Cruz. En ella se pone de manifiesto el papel desempeñado por la Casa de la Contratación de Sevilla en la aproximación al método de la partida doble, pese a no destacarse España por ser un país pionero en la vertiente doctrinal.

Justamente es el plano doctrinal, aunque de la teoría hacendística, el que se aborda en el artículo siguiente, en el que se reseñan los principios orientadores de la Hacienda Pública propugnados por Juan de Mariana, que siguen constituyendo hoy día una fuente inspiradora.

En la siguiente contribución se efectúa una reflexión acerca de cómo los avatares del destino condicionan la percepción social de los grandes eventos históricos, tomando como referencia la obra de Stefan Zweig “Américo Vespucio. Relato de un error histórico”.

El sumario se cierra con un ensayo a cargo de José María Casasola en el que se compara el descubrimiento de la Especería con la posible exploración de los recursos naturales situados fuera del planeta Tierra, con

apoyo en los principios del Derecho Internacional Público. Con un paralelismo que recuerda el reparto del mundo ignoto, entre las potencias marítimas, hace cinco siglos, desde hace décadas diversos tratados y acuerdos internacionales han llegado a proclamar que los recursos naturales de los cuerpos celestes constituyen patrimonio común de la humanidad.

El repertorio de aportaciones descritas representa, en verdad, un minúsculo y apenas perceptible destello ante la inmensidad de la hazaña de la primera vuelta al mundo y sus consecuencias, con la única pretensión de unirse a otras muchas aportaciones, de distinta envergadura, en la indeclinable tarea de rendir tributo a los artífices de aquélla. Sin haber pretendido una agenda temática inabarcable en sí misma, hemos cubierto con ilusión mínimamente los mimbres de una actuación que se suma a una gran iniciativa colectiva.

Naturalmente, no quiero finalizar estas líneas sin dejar constancia de nuestro agradecimiento más sincero a quienes, de manera desinteresada, han contribuido a que este número dedicado a la expedición que dio lugar a la primera vuelta al mundo haya podido ver la luz y, asimismo, de manera muy especial, a la Comisión Nacional para la conmemoración del V Centenario de la expedición de la primera vuelta al mundo de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, por haber aceptado incluir nuestro proyecto dentro del programa oficial, posibilitando de esta manera la utilización del Logo Oficial que, en este número singular, honra sobremanera nuestro emblema editorial.



Expedición Magallanes-Elcano: un gran salto para la humanidad

Francisco Sánchez de Haro

Resumen: En este artículo, tras comparar el viaje de Magallanes y Elcano con la primera misión a la Luna, se describe la gesta capitaneada por el portugués, punto de arranque del proceso globalizador.

Palabras clave: Magallanes; Elcano; Luna; globalización.

Códigos JEL: N00; F60.

“Los dos hechos más importantes para la economía del mundo fueron gestas marinas: remontar el Cabo de Buena Esperanza y cruzar el Estrecho de Magallanes y el Pacífico para alcanzar las Molucas. En manos de portugueses y españoles estuvo la frontera del conocimiento y fueron ellos los que enseñaron la navegación de alta mar a los demás”

Adam Smith (1723-1790)

“Tal vez en la historia de la humanidad es la odisea más magnífica...”

Stefan Zweig (1881-1942)

Documentales de todo tipo, producciones cinematográficas, libros y artículos periodísticos, actividades conmemorativas... En 2019 se ha recordado con variado lujo de detalles el cincuenta aniversario de la llegada de los primeros humanos a la Luna, algo que fue, sin duda, uno de los mayores logros tecnológicos de la historia humana. Hoy sigue maravillándonos el enorme esfuerzo realizado a todos los niveles para que se hiciera realidad el deseo expresado por el presidente Kennedy a principios de la década de los sesenta del pasado siglo XX: llevar, y traer de vuelta sano y salvo, un hombre a nuestro satélite antes de 1970. Aquella proeza quedará siempre marcada como uno de esos momentos extraordinarios en la historia de la humanidad. Desde cualquier punto de nuestro planeta millones de terrícolas alzaron la vista al cielo buscando nuestro satélite, reflexionando sobre la hazaña llevada a cabo por aquellos pioneros, sintiéndola como un logro compartido y especulando sobre un nuevo amanecer para nuestra especie.

Ahora bien ¿Fue realmente así? ¿El éxito del Apolo XI significó un antes y un después? ¿Fue el comienzo de una nueva era?

La celeberrima frase que Neil Armstrong pronunció tras dejar su huella en el polvoriento suelo del Mar de la Tranquilidad (“*un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad*”), ya para siempre instalada en el imaginario colectivo, constituye una afirmación indiscutible desde el punto de vista científico. Nunca el hombre había llegado tan lejos y por ello podemos hablar de un enorme avance pero circunscrito exclusivamente al campo de la ciencia y la tecnología. No neguemos la obviedad: el hombre llegó a la Luna no una sino varias veces más hasta 1972 pero, después, el mundo siguió su curso como si aquello no hubiera pasado simplemente porque no influyó en el devenir político, económico o social de los seres humanos. Continuaron como si nada las guerras, las crisis financieras y los conflictos políticos de toda índole. No, el mundo no dio un *gran salto* a nivel general; siguió su natural evolución al margen de la carrera espacial, afectado por acontecimientos nada cósmicos aunque sí mucho más terrenales.

No se trata en absoluto de minusvalorar la importancia y los méritos de la exploración espacial, pero, llegados a este punto, estamos en condiciones de poder afirmar que han sido otros los hechos que realmente sí han transformado los cimientos humanos. Hechos que han marcado nuestra evolución como especie. Son bien conocidos para la mayoría. Entre otros, podrían citarse el descubrimiento del fuego, la aparición de la agricultura, la invención de la escritura, el nacimiento de la filosofía y las principales religiones monoteístas, los grandes descubrimientos geográficos entre los siglos XV-XVI, la imprenta, la Revolución Industrial, las dos guerras mundiales, la era digital... Esos hechos han significado lo que podrían denominarse como auténticos *acelerones* de la Historia; los grandes saltos que explican el mundo de hoy. Entre ellos se encuentra, por sus variadas y profundas consecuencias inmediatas, la expedición Magallanes-Elcano iniciada hace ahora 500 años y que completó la primera circunnavegación del globo terráqueo.

Se han realizado diversas comparativas entre el programa espacial Apolo y la primera vuelta al mundo. Los resultados son muy interesantes, abundando en coincidencias. Si la carrera espacial involucró en los años sesenta del pasado siglo a las dos superpotencias, algo parecido ocurría desde finales del siglo XV cuando Portugal (que fue la pionera en la exploración atlántica) y Castilla pugnaban por el dominio de los océanos. Al igual que ocurrió durante la Guerra Fría, también se produjeron entre las potencias ibéricas episodios de *fugas de cerebros*. Sin ir más lejos, Magallanes era de origen portugués, aunque al servicio de la corona hispánica. Abundando en similitudes, si el programa Apolo representó la cima tecnológica en su época, lo mismo puede afirmarse de las embarcaciones que surcaron los océanos en la era de los grandes descubrimientos geográficos: naos, carabelas, galeones y carracas eran las *naves espaciales* de la época.

Ahora bien, las diferencias entre las dos gestas son también evidentes. Los hombres que surcaron tres océanos hace 500 años

estuvieron literalmente solos en su travesía, dependiendo en exclusiva de su ingenio y capacidad de sufrimiento afrontando todo tipo de calamidades extremas. No tuvieron un *Houston* que les guiara de forma permanente, orientando y aconsejando con rapidez ante cualquier contrariedad que pudiera surgir. No dispusieron de suficientes recursos para cubrir sus necesidades más básicas y, durante buena parte de su viaje, se movieron en “terrenos” hasta entonces completamente desconocidos. Por todo ello, y a cinco siglos de distancia, hoy nos sigue maravillando aquella proeza que no solo demostró de manera irrefutable la esfericidad de nuestro planeta, sino que también descubrió para los europeos lo que hasta entonces podría llamarse *la cara oculta de la Tierra*, además de otros elementos transformadores como comprobaremos a lo largo de los próximos párrafos.

En estas líneas no pretendemos ni podemos relatar las mil y una vicisitudes de aquella expedición. Ya lo hizo en su momento un testigo de primera mano, el italiano Antonio Pigafetta, que formó parte de la expedición y pudo sobrevivir para dejarnos una amena crónica de la travesía que pronto se hizo muy popular y que hoy día sigue siendo de obligada lectura para todos aquellos enamorados de los relatos de viajes.

No obstante, merece la pena recordar someramente algunos datos interesantes sobre la expedición. Hay que remontarse al año 1517, cuando un marino portugués llegó a Sevilla con un proyecto que previamente había sido rechazado en su país. Se llamaba Fernão de Magalhães (1480-1521) aunque pronto castellanizó su nombre pasando a ser conocido como Fernando de Magallanes. Era un navegante que ya tenía una amplia experiencia surcando los mares conociendo en profundidad las rutas orientales que Portugal controlaba desde Europa hasta los puertos e islas de la Especiería. Magallanes pretendía, ni más ni menos, completar el sueño de Cristóbal Colón: alcanzar las Indias por el oeste. La expedición de 1492 no lo consiguió porque a medio camino se *tropezó* con todo un continente; no obstante, eran muchos los navegantes que sospechaban que debía existir un paso que

permitiera continuar viaje hacia las costas de Asia¹. En 1513 Vasco Núñez de Balboa descubrió lo que llamó el Mar del Sur tras cruzar el istmo de Panamá por lo que era evidente que el mundo continuaba rumbo a Poniente. Para España encontrar el paso al Oeste podría significar abrir su propia ruta de las especias. Portugal ya lo había conseguido circunnavegando África tras un esfuerzo de décadas controlando el importantísimo comercio de aquellos frutos de la tierra que en algunos casos valían más que el oro. Magallanes era un hombre de fuerte carácter, algo huraño y soberbio, de trato difícil, aunque con una autoconfianza a prueba de reveses². Tenía una meta y estaba dispuesto a alcanzarla a toda costa. Y esa meta, bueno es remarcarlo, no era demostrar la esfericidad del planeta (algo que ya era evidente tiempo atrás para muchos estudiosos y marinos) ni tampoco llevar a cabo la circunnavegación del globo; aquello vendría dado por un cúmulo de eventos concatenados³. El objetivo del marino portugués era alcanzar las Molucas, archipiélago donde abundaban la canela, la pimienta, el jengibre y la más valiosa de todas las especias: el clavo de olor. Debe recordarse que en 1494, bajo arbitraje papal, Castilla y Portugal se habían repartido el control de los océanos por el tratado de Tordesillas. Se trazó un meridiano 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. Más allá de aquella línea quedarían bajo control español tanto las rutas marítimas como los territorios ya descubiertos o por descubrir, mientras que al este el dominio sería para los lusos. Ahora bien, las

mediciones de la época no eran precisamente muy exactas. Magallanes partía de la convicción de que las Molucas quedaban en el *hemisferio castellano* considerando, al igual que Colón, que las dimensiones de la Tierra eran menores de lo que en realidad son.

El joven rey español Carlos I (1500-1558) aceptó el proyecto de Magallanes, el cual encontraría apoyos fundamentales en la corte castellana. Cristóbal de Haro, comerciante castellano bien relacionado en toda Europa, y el poderoso obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, intercedieron ante el rey. Sin los aportes financieros del primero y las influencias en las altas esferas del segundo los planes de Magallanes no se habrían materializado. Estos dos personajes son un perfecto ejemplo de esos *secundarios de la historia* desconocidos para la gran mayoría y que sin embargo han sido clave en tantos acontecimientos. La organización de la expedición fue compleja y en absoluto barata. El coste total fue de casi 8 400 000 maravedís, toda una fortuna en su momento. Casi nada se dejó al azar, desde el avituallamiento de las naves hasta los derechos y el reparto de los beneficios que pudieran obtenerse⁴. Incluso se embarcaron vacas, y cerdos y gallinas que proporcionarían leche fresca, huevos y carne. Tras un año de preparativos se reunió en el puerto fluvial de Sevilla una flota formada por cuatro naos (Trinidad, San Antonio, Concepción y Victoria) y una carabela (Santiago) con una tripulación aproximada de 250 hombres⁵ de diversas nacionalidades, aunque la mayoría eran súbditos de la Corona de Castilla, destacando la abundancia de vascos y andaluces, considerados los mejores marinos de España en la época. También era significativa la presencia de portugueses, a pesar de la enorme rivalidad entre los dos reinos ibéricos. Magallanes comandaba la expedición desde la Trinidad mientras que un marino vasco de Guetaria, Juan Sebastián Elcano (1487-1526), era el segundo de abordó

¹ Resulta curioso que tanto la expedición colombina como la de Magallanes podrían haber sido lideradas por Portugal. Ambos marinos ofrecieron sus respectivos proyectos (fascinantes en sus planteamientos originales aunque arriesgados en grado sumo) en primer lugar a nuestros vecinos, cosa lógica siendo los lusos los pioneros de la navegación transcontinental. Solo al ser rechazados pusieron aquellos dos grandes marinos sus miras en España.

² Quizá esa dureza de carácter y la tendencia a la desconfianza que mostró a lo largo de la expedición tuvieron mucho que ver con haberse visto marginado en la corte portuguesa de Manuel I. Magallanes consideraba que sus méritos como marino no habían sido suficientemente valorados en su patria.

³ Resulta poco menos que lamentable que aun hoy existan firmes defensores del *terrapijanismo*: gentes que continúan afirmando que la Tierra es una especie de disco plano flotando en el cosmos...

⁴ Magallanes firmó unas capitulaciones que nos recuerdan mucho a las que también firmaría Colón en su momento. Al portugués se le reconocía que, al igual que al descubridor del nuevo mundo, sería gobernador y adelantado de todas las tierras que descubriese.

⁵ Según sea la fuente consultada el número exacto de tripulantes varía desde 239 a 265.

de la Concepción. El otro hombre fuerte de la expedición era Juan de Cartagena, veedor o supervisor del rey. Cartagena y Magallanes desconfiaban abiertamente el uno del otro. El primero no terminaba de fiarse de un portugués por mucho que estuviera al servicio de España. El segundo veía en Cartagena un rival en el mando. El 10 de agosto de 1519 la flota se ponía en marcha descendiendo el Guadalquivir rumbo a Sanlúcar de Barrameda. Desde ese puerto se iniciaría el 20 de septiembre el gran periplo rumbo sudoeste en busca del tan ansiado paso transoceánico.

El 13 de diciembre llegan a la Bahía de Santa Lucía, muy cerca de lo que hoy es Río de Janeiro. A partir de aquí el viaje avanza hacia el sur siempre sin perder de vista la costa para llegar ya en enero de 1520 a lo que parecía el paso hacia el oeste. Durante tres semanas continuaron adentrándose en lo que creyeron era un estrecho, hasta descubrir que en realidad estaban en un enorme estuario: el Río de la Plata, donde apenas tres años antes la expedición de Juan Díaz de Solís, que también buscaba el paso al Occidente, acabó en desastre con buena parte de sus integrantes muertos y devorados por indígenas antropófagos. La confusión es totalmente explicable, pues el estuario de la Plata tiene una anchura de 234 kilómetros.

La decepción fue enorme. Hubo que deshacer el camino continuando nuevamente hacia el sur, ya en latitudes jamás exploradas. Ahora Magallanes y sus hombres empezaban a ser pioneros, los primeros en un territorio ignoto. Y también ahora empezaban los problemas serios para la expedición. Llegaba el invierno austral y había que buscar refugio. Lo encontraron en un lugar al que bautizaron como Puerto San Julián. Las diferencias entre Magallanes y el resto de capitanes cada vez eran mayores hasta el punto de tomar forma un grupo contrario al portugués que intentaría quitarle el mando. Magallanes descubre la trama a tiempo y muestra su lado más severo: ejecuta al cabecilla de la conspiración ordenando incluso que lo descuarticen y, de paso, destierra a Juan de Cartagena, abandonado a su suerte en tierra firme cuando la expedición reanudó el viaje. Con esta

muestra de mano dura el comandante de la expedición consigue mantener el mando de una flota que pronto perderá uno de sus buques, pues la Santiago había naufragado mientras exploraba por delante del resto de naves. Con unas condiciones meteorológicas horribles el viaje continuaba mientras los ánimos decaían.

¿Acaso podría ser posible que el anhelado pasaje no existiera, que fuera una mera ensoñación?

El 21 de octubre de 1520 entraron en lo que podría ser una bahía, canal o estuario. Mientras avanzaban iban comprobando que al menos el agua seguía siendo salada, por lo tanto continuaban en el mar y no remontando nuevamente la desembocadura de un río. La zona parecía un laberinto sin fin con continuos entrantes y salientes. Se produjo entonces otro contratiempo: la nao San Antonio abandona la expedición para regresar a España. Por fin el 18 de noviembre, tras recorrer un estrecho que tiene 565 kilómetros de longitud, entraron en mar abierto. ¡El pasaje al oeste existía y lo habían encontrado! Ya estaban en ese Mar del Sur que Balboa había divisado desde Panamá unos años antes. En el tortuoso camino habían perdido dos naves y varios hombres además de descubierto nuevas especies animales y vegetales⁶. También encontraron tribus que les llamaron poderosamente la atención, como aquellos hombres tan altos a los que bautizaron como patagones. En teoría, ya estaba superada la fase más compleja de la misión y ahora todo debería ser un poco más fácil. Pronto se comprobaría que aún quedaban terribles padecimientos que soportar.

Tocaba ahora cambiar el rumbo dirección noroeste en busca de latitudes más benignas en lo climático. La placidez de aquellas aguas nuevas para los europeos y los vientos propicios para la navegación animan a Magallanes a bautizar a ese océano como Pacífico. Ya no continuarían costeano si no que avanzarían hacia mar abierto. Esto se mostraría como un error de graves consecuencias. Magallanes calculaba que la

⁶ Así, fueron vistos por primera vez pingüinos, aves del paraíso, lobos marinos, etcétera.

circunferencia terrestre era de unos 32.000 o 33.000 kilómetros. Hoy sabemos que el ecuador mide 40.075 kilómetros. No haberse detenido en algún puerto seguro para avituallar la flota antes de cruzar el océano fue un error terrible. Se enfrentaban a la mayor masa de agua del planeta, un tercio de toda superficie del globo; un inmenso vacío azul donde no había lugar para detenerse y recuperar tanto fuerzas como provisiones. Durante más de tres meses no encontraron tierra donde poder atracar. Tanto el hambre como el escorbuto se llevaron por delante a numerosos marineros⁷. Bebiendo agua emponzoñada y sin apenas alimentos, hasta la carne de las ratas que campaban por los barcos se convertía en un manjar por el cual se llegaba a pagar la considerable cantidad de medio ducado, tal como nos cuenta Pigafetta con vívido dramatismo.

Estamos seguros de que cuando el 6 de marzo de 1521 aquella sufrida tripulación avistó la que actualmente es la isla de Guam sentirían que ese lugar era poco menos que el paraíso. A estas alturas del viaje Magallanes ya era consciente de dos evidencias. Estaba claro que la Tierra es bastante más grande de lo que él calculaba y, en consecuencia, las Molucas no estarían en el lado castellano del Tratado de Tordesillas. Esto suponía un problema, pues la Monarquía Hispánica quería respetar las áreas de influencia portuguesa. Carlos I tenía ya varios frentes abiertos en Europa y lo último que la Corona necesitaba es que Portugal pasara de rival a enemigo. La expedición tenía orden expresa de evitar todo conflicto con los portugueses.

Tal vez por ello Magallanes decidió explorar un conjunto de islas más al nordeste y que hoy conocemos como Filipinas. Quizá consideró que si no podía apropiarse de las Molucas para España por hallarse estas en el hemisferio portugués al menos podría compensarlo con la conquista de otros

⁷ Esta enfermedad carencial se produce por la falta de vitamina C, lo que provoca hinchazón de las encías, hemorragias cutáneas, pérdida de piezas dentales y anemia. Los oficiales de la expedición y el propio Pigafetta no la sufrieron con tanta saña gracias a que tenían reservado el consumo de carne de membrillo, rica en vitamina C.

territorios. De hecho así lo pensaba Elcano cuando, tras regresar a España, envió un comunicado al rey: *“Magallanes nunca quiso dar aquella derrota [tomar rumbo hacia las Molucas] porque este testigo siendo piloto en su nao lo vio”*.

En Filipinas Magallanes se inmiscuye en las rencillas locales con la clara intención de crear un dominio español estable en la zona y de paso evangelizar a los indígenas. Animado por algunos éxitos iniciales, el almirante portugués se confiaba. En la isla de Mactán se enfrentó junto a unos pocos de sus hombres a una fuerza local mucho mayor en número. El 27 de abril de 1521 Magallanes dejó la vida en una playa filipina sin haber completado su sueño de llegar a las Molucas. Continuaron los problemas con los habitantes locales en los días siguientes. El rey de Cebú convenció a algunos de los expedicionarios para celebrar una especie de banquete de confraternización. Resultó ser una trampa mortal donde fueron pasados a cuchillo 26 hombres. El resto de la expedición tuvo que abandonar precipitadamente aquellas islas. Ya solo quedaban unos 115 hombres, cantidad adecuada para una pequeña flota de como máximo dos naves. Por ello se tomó la decisión de quemar la Concepción repartiéndose el resto de los marinos entre la Trinidad y la Victoria. El portugués Lopes Carvalho quedó al mando aunque pronto demostraría su incapacidad a la hora de tomar decisiones coherentes. Tras diversas peripecias que hacían patente la necesidad de otro comandante más preparado, Lopes es destituido. La jefatura recae ahora sobre Gonzalo Gómez de Espinosa, que comanda la Trinidad mientras que Juan Sebastián Elcano pasa a ser el primero de abordaje en la Victoria. Se decide tomar rumbo a la meta definitiva del viaje: las Molucas. A principios de noviembre de 1521 tocan tierra en Tidore, ya en el ansiado archipiélago moluqueño, donde entrarán en buenas relaciones con las élites locales, las cuales de antiguo ya mantenían contacto con viajeros árabes y desde hacía algo más de una década también con expediciones portuguesas. Siendo conscientes de que estas islas estaban en la zona correspondiente a Portugal, tenían que actuar

rápido cargando las naves del preciado clavo y poner rumbo a España antes de toparse con alguna nave lusa. Pero la Trinidad necesita importantes reparaciones que retrasarían la salida durante meses. Fue así como de manera conjunta se decidió que la Victoria navegaría hacia el Oeste para retornar a Sanlúcar mientras la Trinidad lo haría hacia Panamá una vez reparada⁸. Tras más de dos años de aventuras, de temores y padecimientos compartidos, los supervivientes de la expedición eran conscientes que los firmes lazos que los habían unido como grupo iban a romperse. Ya eran mucho más que una tripulación; una familia que se había formado fortaleciéndose contra la adversidad. Pigafetta refleja a la perfección el dramático momento de la partida que intuían sería para siempre: *“Pero por aguardar las cartas que escribían para España los que se quedaron, no salimos hasta el mediodía. Llegada la hora, despidiéronse las naos entre sí con salvas a discrección, y parecían quejarse, con aquel su adiós último... Acompañáronnos un trecho los que se quedaron en sus lanchas y, al fin, tras muchas lágrimas y abrazos, nos fuimos”*.

Ahora, bajo el mando de Elcano, la Victoria se dispone a surcar el Océano Índico en dirección al cabo de Buena Esperanza y subir por el Atlántico para llegar a España. ¡Toda una odisea; y que *nombre más adecuado* para la nave que venciendo toda clase de calamidades llevó a buen término la expedición!

El marinero vasco toma la arriesgada decisión de navegar rumbo al sudoeste. La ruta es mucho más larga además de desconocida, pero no había elección si querían evitar cruzarse con barcos portugueses que hacían con regularidad la conocida como *Carreira de Indias*, el camino más corto y seguro entre la India y el sur de África. Elcano demostró

⁸ La tremenda historia de la Trinidad daría para toda una novela épica de tintes trágicos. Se hicieron a la mar meses después de la partida de la Victoria, pero después de dos semanas buscando la ruta rumbo a Panamá tuvieron que regresar tras sufrir una terrible tormenta. Fueron apresados por los portugueses. Tratados como esclavos, viviendo en condiciones miserables, casi todos murieron lejos de España. Solo 4 de ellos pudieron regresar en 1527.

talento y sentido común además de persistencia en el objetivo planteado: dar la vuelta al mundo para regresar al punto de partida. Aquella etapa del viaje fue una continua pesadilla plagada de tormentas, vientos y corrientes contrarias. Alcanzar el Cabo de Buena Esperanza fue complicadísimo, con el escorbuto apareciendo de nuevo⁹. Por temor a ser presos de los portugueses continuaron sin hacer escala alguna a pesar de la falta de provisiones, la enfermedad que azotaba a parte de la tripulación y el pésimo estado en el que se encontraba la nave. Las 27 toneladas de clavo que atestaban las bodegas de la Victoria tampoco ayudaban, pero era impensable deshacerse de tan preciado lastre¹⁰.

Las primeras jornadas, ya en el Atlántico, fueron al fin propicias. Con favorable viento de popa navegaban a buen ritmo rumbo al norte alejados de la costa africana (había que evitar a cualquier precio toparse con los portugueses). Pero apenas quedaban provisiones y los hombres empiezan a morir día tras día en un macabro goteo incesante de bajas. O buscaban puerto o ninguno volvería a ver Sanlúcar. Fue así como no tuvieron otra opción que recalar en islas de Cabo Verde, bajo control portugués. Fueron bien atendidos por los lusos a los que en un principio consiguen engañar asegurándoles que vienen del Nuevo Mundo y tras un accidente se han desviado de rumbo. Pero no duró mucho la farsa. Los portugueses descubren la argucia: al parecer algunos miembros de la tripulación pretendieron comprar esclavos para que trabajaran en las reparaciones del barco. ¡Y para el pago no se les ocurre nada mejor que usar clavo! Estaba claro que venían de Asia. Fueron retenidos mientras Elcano tuvo que levantar el ancla a toda prisa para evitar ser capturado. Sin tripulación suficiente para gobernar la nave hubieron de remontar la última etapa de este viaje sin final aparente con un barco que ya era poco más que un

⁹ Tristemente para la tripulación, desconocían que el clavo es rico en vitamina C y viajaban sobre 27.000 kilos de una sustancia que podría haber salvado la vida de muchos de ellos.

¹⁰ La posterior venta de ese cargamento cubrió con creces los gastos de la expedición, incluyendo la parte que le correspondió a cada uno de los supervivientes.

casarón y otra vez con vientos en contra. Era el verano de 1522, cuando los alisios soplan justo en dirección contraria hacia donde la Victoria quería llegar. Por ello no pueden llegar a las Canarias y deben remontar el océano dirección noroeste para llegar a las Azores y desde allí afrontar la fase final de la que iba a ser la travesía más larga de la historia.

El sábado 6 de septiembre de 1522 los habitantes de Sanlúcar vieron llegar lo que se suponía que una vez fue una digna embarcación a vela; lo cual era mucho suponer, tal era el estado lamentable de la Victoria tras un viaje de casi 70.000 kilómetros. La sorpresa fue mayúscula cuando comprobaron que se trataba de la única nave superviviente de la expedición de Magallanes que tres años antes había partido en busca del paso al oeste. Dos días después la Victoria entraba a remolque en el puerto de Sevilla recibida entre salvas y vítores. A bordo, 18 marinos físicamente arruinados pero conscientes y orgullosos de lo que habían logrado: ser los primeros en dar la vuelta al mundo.

Una gesta por la que serían conocidos y admirados para siempre.

Elcano recibió de Carlos I una renta anual de 500 ducados y un escudo de armas con una esfera terrestre y la leyenda *Primus Circumdedisti Me* (“Fuiste el primero que la vuelta me diste”). Apenas cuatro años después el bravo marino vasco dejó su vida en alta mar cuando nuevamente se embarcó en una segunda expedición a las Molucas. La hazaña de Magallanes y Elcano fue conocida rápidamente en toda Europa gracias a la crónica impresa de Pigafetta. Y las consecuencias de aquella epopeya digna de ser glosada por un Homero o un Virgilio fueron casi inmediatas. Por primera vez el hombre sabía *el tamaño de su hogar*; ya no había distancias imposibles de recorrer, con los medios adecuados se podía llegar a cualquier punto del globo. Bastaba un puerto de salida, pues ahora sabíamos que existe un solo océano inmenso conectado por distintos pasos de un continente a otro. El mundo se había

empequeñecido, sus habitantes estaban en condiciones de empezar a dominarlo por primera vez a escala planetaria. El salto intelectual que ello supuso marcará el comienzo de una nueva mentalidad más racional y empírica. Desde el punto de vista etnográfico los europeos descubrieron que en todas las tierras vivían hombres como ellos, con sus particularidades, costumbres, deseos, miedos y sistemas sociales diversos, pero *seres humanos* al fin al cabo, con los cuales, por lo tanto, podríamos relacionarnos de mil maneras. Y de todas esas relaciones la más importante era sin duda la comercial. Iba a comenzar la primera globalización económica de la historia, un proceso irreversible que ha ido interconectando países y culturas hasta transformar el mundo en lo que hoy se conoce como aldea global. El estrecho descubierto por Magallanes se convirtió durante siglos en uno de los pasos obligados para la navegación intercontinental y las Filipinas pasaron a ser un punto clave en la influencia española en el Extremo Oriente. Como bien afirmó el geógrafo australiano Oskar Spate (1911-2000) el Pacífico pasó a ser un *lago español* sobre todo a raíz de que, en 1565 Andrés de Urdaneta encontrara la corriente cálida de Kuro Siwo, que facilitaba enormemente el viaje de vuelta desde Manila a Acapulco. Nació la ruta de vuelta o *tornaviaje*, fundamental para consolidar el comercio entre América y Asia, fortaleciendo la incorporación de China a la economía europea.

A nivel político, todos estos acontecimientos situarán a la Monarquía Hispánica como el primer imperio de talla mundial al tener presencia en todos los continentes conocidos y alcanzando el estatus de la mayor potencia política durante más de un siglo. Curiosamente, las Molucas no llegaron a formar parte de ese imperio. Por el Tratado de Zaragoza (1529) España reconoció el control del archipiélago a Portugal a cambio de 350.000 ducados de oro. Carlos I tenía mayores intereses en otros puntos del globo y demasiados enemigos a los que hacer frente; mantener relaciones correctas con nuestros vecinos formaría desde entonces parte de su política.

Parece ser que en unos años una nueva misión espacial volverá a enviar astronautas a la Luna. Cuando llegue ese día los habitantes de esta cada vez más empequeñecida *canica azul* volveremos, como no puede ser de otra manera, a emocionarnos, a sentirnos pioneros capaces de alcanzar paso a paso nuevas metas estelares cada vez más apasionantes y lejanas. Volveremos a mirar a las estrellas. Volverán las grandes frases para la posteridad. Volverá también a ser recordada la primera vuelta al mundo para comparar los viajes espaciales del hoy con las epopeyas navales de antaño. Y nuevamente valoraremos en su enorme medida lo que lograron Magallanes, Elcano y todos los que formaron parte de aquella aventura, tanto los que regresaron como los que quedaron en el camino. Así, afirmaremos una vez más que a principios del siglo XVI el mundo entró en una nueva era.

La conclusión será la misma a la que llegamos hoy; a la que llegaron hace 500 años los contemporáneos de Elcano: aquel viaje fue un gran salto para la humanidad.

La gesta de Magallanes: el monumental relato de Stefan Zweig

José M. Domínguez Martínez

Resumen: Este artículo tiene como propósito realizar una reseña del libro de Stefan Zweig “Magallanes: el hombre y su gesta”, obra literaria de enorme interés que, además de ofrecer una minuciosa y documentada visión de la hazaña de dicho gran héroe de la navegación, proporciona un conjunto de apreciaciones desde distintas perspectivas de extraordinario alcance y relevancia.

Palabras clave: Fernando de Magallanes; Stefan Zweig.

Códigos JEL: N00; Y30.

1. Un relato monumental para una gesta irrepetible

Tener la oportunidad de llevar a cabo una lectura sosegada de la obra de Stefan Zweig “Magellan: Der Mann und Seine Tat”, publicada en 1938, en la versión española con el título “Magallanes: el hombre y su gesta”, bajo el sello de la editorial Capitán Swing (2019), es una dicha sin igual. La exquisitez de la prosa del escritor austríaco, su destreza narrativa, sus impecables construcciones, y la elegancia de su estilo son en sí mismas cualidades que hacen que la referida obra sea acreedora de las más altas valoraciones y de los más merecidos reconocimientos. La altura y la brillantez de sus cánones literarios justifican en sí mismas una lectura impaciente y voraz. La fama de escritor de primera fila que Zweig se labró a lo largo de su vida encuentra en ese denso texto un sólido aval.

Pero “Magallanes: el hombre y su gesta” es eso y mucho más. Como aportación intelectual, nos ofrece: i) una bien aquilatada visión del contexto histórico, económico, social y político a comienzos del siglo XVI en la península ibérica; ii) una aproximación a cómo Portugal se convirtió en una potencia marítima de primer orden; iii) la imagen de una España, severamente castigada a lo largo de los siglos por influyentes mitos, como patrocinadora contracorriente de quimeras imposibles y de proyectos desahuciados; iv) las vicisitudes vitales del personaje; v) las fases de la preparación de su utópico plan; vi) una crónica ilustrada del memorable periplo; vii) las claves de la forja de

un imperio; y viii) un balance agrí dulce de la hazaña lograda. En definitiva, el texto *zweiguiano* constituye una referencia imprescindible para conocer los entresijos del personaje, su entorno y sus circunstancias.

2. La motivación de Zweig

Ya en la introducción del libro, el autor confiesa que su origen radica en una suerte de remordimiento personal, tras haberse sentido incómodo en un placentero viaje en transatlántico, al tomar conciencia de las penosas condiciones sufridas por los integrantes de la expedición pilotada por Magallanes, a la que califica como “[tal vez] la odisea más magnífica en la historia de la humanidad”. Debemos agradecer que, en la biblioteca de la nave que lo transportaba a América del Sur, centrara su atención en la figura de Fernando de Magallanes. Gracias a esa decisión, podemos hoy disfrutar de una monumental obra con variados registros memorables. Podemos, así, conocer de cerca, de la mano de una pluma tan significada, la conjunción de elementos que llevaron a metas inverosímiles, adentrarnos en la fisonomía de su artífice, con sus luces y sus sombras, y a rendirle, aunque tan sólo sea testimonialmente, el tributo que el destino le negó, porque, como nos recuerda sabiamente Zweig, “los muertos no tienen razón”.

3. Más allá de la literatura, más allá de la biografía

Hemos señalado algunos de los rasgos primordiales del libro aquí reseñado, pero en

modo alguno dan una idea cabal del portentoso arco que llega a describir en todo su despliegue. Sin necesidad de explorar simas ocultas, una suma de ingredientes variopintos pueden ser fácilmente identificados en el curso de una lectura salpicada de emociones y de giros inesperados. He aquí un posible inventario relativo a rasgos referidos a: i) novela costumbrista; ii) curso de geografía; iii) tácticas de negociación; iv) visión estratégica; v) máster de planificación; vi) métodos de gestión empresarial y de recursos humanos; vii) ejercicio de la disciplina; viii) experiencia del sufrimiento extremo; ix) prácticas del engaño; x) economía de la escasez; xi) economía del trueque; xii) diseño de rutas comerciales; xiii) hiperrealismo descriptivo; xiv) compendio de elucubraciones psicológicas; xv) claves de la interpretación histórica; xvi) indagaciones introspectivas; xvii) meditaciones filosóficas; xviii) principios de actuación personal; xix) relevancia de los códigos de honor; xx) impacto de las pautas de deshonor; xxi) maestría del suspense; xxii) la fatalidad en su paroxismo; y xxiii) la objetivación del veredicto de la justicia histórica.

Alguien puede pensar, quizás con bastante dosis de razón, que el recuento precedente puede ser producto de alguna tendencia estructural a la hipérbole, alimentada en este caso por una especie de *shock* ante el descubrimiento de una pieza inesperada, que supera claramente las expectativas iniciales. Puede que esa apreciación no estuviese del todo desencaminada, pero, a fuer de ser ecuanímes en las evaluaciones, sería pertinente posponer el hipotético dictamen hasta completar el viaje, si aún no se ha hecho, de la mano del escritor austríaco. Y sin que, entonces, hubiese que descartar más de una propuesta de ampliación de la lista en cuestión.

4. Un guion histórico inverosímil para una tragedia insuperable

Aun cuando pueda haber matices olvidados, o versiones contradictorias, la historia del navegante portugués (de nacimiento) es sobradamente conocida. No existe, por tanto, el riesgo de actuar involuntariamente como transmisor de *spoilers*. Puede, pues, destacarse sin temor —aunque no sin la desazón que indefectiblemente dejan en nuestra conciencia los acontecimientos con final desgraciado— que,

en su relato, Zweig traslada al plano literario la tragedia de Magallanes. Y el aguijón se nos clava más profundamente cuando evocamos cómo se vio privado de llegar a la cumbre cuando la tenía al alcance de la mano y, en especial, cuando corroboramos que su derrota final, tan absurda como evitable, vino hermanada con el incumplimiento, por una sola vez, de sus férreas pautas de cautela y anticipación.

Sí, la historia de Magallanes reúne todos los ingredientes que un autor mezclaría en una obra teatral para llevar al límite al espectador, que observa impotente los sucesivos episodios que, casi ineludiblemente, pueden arrastrar al héroe en su caída; para convencerlo de que hay hazañas tan complicadas que ni siquiera están al alcance del más versado y audaz de los aventureros; para hacerle ver que, en el fondo, nadie puede superar los elementos de la naturaleza descarnada e inmisericorde; y, cuando ya ha conseguido hacerle perder todo atisbo de esperanza, mostrarle cómo resurge la fuerza del héroe, que, por fin, se dispone a disfrutar de la gloria merecida. Pero el autor se guardaba una carta marcada, que exhibe sólo cuando el espectador ha bajado la guardia y comienza a saborear las mieles del triunfo de su héroe. El golpe de efecto es así mayor y su impacto, letal. Con él se pone término abruptamente a la trayectoria vital de aquél y se frustran, uno tras otro, todos los sueños y todas las voluntades que había manifestado al iniciar su epopeya.

En este caso, desgraciadamente, la epopeya no era fruto de la imaginación creadora de un autor henchido de sevicia, sino que se sustenta en hechos acaecidos en la realidad, que Zweig reconstruye e hilvana a partir de testimonios y fuentes solventes.

Hace años, al leer las novelas del escritor sueco Henning Mankell protagonizadas por el inspector Kurt Wallander, me llamaba la atención cómo, a pesar de desvelar en ocasiones la identidad de los asesinos y las claves de sus actuaciones, no se veía perjudicado el desarrollo de la trama ni se veía mermado el interés del lector. Algo parecido, aunque en tono mayúsculo, ocurre con “Magallanes: el hombre y su gesta”, con el añadido de que su autor no se limita a hacer un recorrido lineal por la vida del navegante sino que la inscribe en ese

caleidoscopio que tan rudimentariamente hemos tratado de describir.

5. En el principio fueron las especias

Todo empieza con las especias, con esas sustancias, impregnadas de un magnetismo irresistible durante siglos, que tanta importancia tuvieron en la configuración de las rutas comerciales y de navegación a lo largo de la historia. Zweig nos recuerda cómo llegaron a ser tan apreciadas que algunas de ellas sirvieron de numerario en Estados y ciudades, quedando equiparadas a los metales nobles. “A través de todos los riesgos y obstáculos, el comercio de la especiería se considera el más lucrativo de los de la Edad Media... pues un solo saco de pimienta vale en el siglo XV más dinero que toda una vida humana”, escribe Zweig con su lenguaje directo e impactante.

Y, siguiendo con su estilo de mezclar la narración de episodios históricos y las meditaciones filosóficas, apenas sin tregua constata que “la envidia va unida a los grandes beneficios como la herrumbre a la hoja de acero”. El afán de conquista de los mercados de origen de tan preciados artículos será un factor impulsor de las estrategias marítimas de las potencias medievales.

Asimismo, deja bien claro un principio que explica muchas de las actuaciones subyacentes a los descubrimientos marítimos: “En todo descubrimiento o invención hay un estímulo moral, una fuerza alada del espíritu; pero, muy en general, lo que da el empuje definitivo hacia la realización es la coincidencia de unos móviles materiales”. No hay, a fin de cuentas, épica sin economía.

6. La hegemonía de la marina portuguesa

Zweig focaliza en “el acrecentamiento del espíritu emprendedor” el factor clave del triunfo de la navegación portuguesa. Y, ya en relación con la experiencia premonitoria de Bartolomé Díaz, cuyos méritos fueron capitalizados por Vasco de Gama, deja sentado un principio casi insalvable: “Como siempre, el que comienza, el trágico iniciador, quedará olvidado, en beneficio del más afortunado que lleva a cabo el hecho”.

Convertido Portugal, “la cenicienta de Europa”, en la nación “que acaudilla a la humanidad”, el espíritu emprendedor, a la vista de la experiencia, no guardaba correlación directa con la propensión a la asunción de riesgos, riesgos extremos, todo hay que decirlo, lo que, desde unos cánones tenidos por prudentes y razonables, llevó a sus gobernantes a rechazar categóricamente su involucración en temerarios macroproyectos marítimos. Uno de ellos fue el propuesto por aquel “fanfarrón aventurero genovés”, que a la postre cambió el curso de la historia. Otro igualmente desestimado, con el agravante de que el promotor había nacido en tierras portuguesas, fue el que privó a la corona lusa de atesorar la gesta de la primera circunnavegación del globo terrestre. Pero, hasta entonces, quedaba un largo y arduo camino.

7. De soldado desconocido a aventurero audaz

Ese camino se iniciaba realmente cuando un marinero de veinticuatro años de edad prestaba juramento antes de partir, en marzo del año 1505, formando parte de la primera flota de guerra portuguesa, dispuesta a la toma de tierras orientales. Allí le esperaban sus primeras contiendas y sus primeras heridas, físicas y sentimentales. Allí, en distintas misiones, se pondrían de relieve los rasgos de su carácter, “porque Magallanes fue toda su vida uno de esos hombres que no son notados. No sabía hacerse valer ni querer. Pero en cuanto se le proponía una tarea, y mejor si se la proponía él mismo, este hombre oscuro que queda en último término actúa con prudencia y un valor generoso que admiran”. El dominio de las Islas de las Especias, obsesión de la corona portuguesa, será también desde entonces la de Magallanes, quien, con tintes misteriosos, escribió a su amigo Francisco Serrao, exiliado voluntario en las islas de Sonda, que iría pronto a aquellos parajes “si no desde Portugal, por otros derroteros”. Pero, bastante antes, en el año 1512, acababa de retornar a una Lisboa transformada, donde nadie lo espera, como un “soldado desconocido”.

8. La difícil gestación de un proyecto descomunal

Después de numerosos avatares y servicios militares a su patria, ya en la mitad de la treintena, considera Magallanes que ha llegado

el momento de algún reconocimiento. El rey Manuel le niega mejor pensión, lo ignora para cualquier cargo, e incluso —lo cual acabará siendo de la mayor trascendencia histórica— se muestra indiferente a que pueda prestar sus servicios en otras jurisdicciones nacionales. A través de indagaciones, conversaciones y pesquisas, empieza a fraguarse el gran proyecto de acceder a las Islas de las Especias por una ruta occidental. Algo que él tercamente sostiene, y que lleva a plantear la gran pregunta, en la que “queda... condensado el verdadero secreto de la historia de Magallanes”: “Pero ¿cómo puede Magallanes —aquí el enigma— conocer de antemano la situación de este derrotero que todos los otros navegantes persiguieron sin resultado?” Tras una incursión en fuentes documentales, concluye Zweig que “el secreto de Magallanes fue... un error honradamente aceptado”, y “solo porque se entregó con todo el alma a una ilusión transitoria descubrió una verdad permanente”.

Sin albergar ninguna esperanza de que su atrevido propósito pudiese prosperar en su país natal, decide probar suerte con la opción española. En el mes de octubre de 1517 llega a Sevilla. Allí inicia un recorrido procedimental en régimen adaptativo que le lleva finalmente, después de ir sorteando obstáculos y cumpliendo requerimientos, a que, en marzo de 1518, el joven monarca Carlos estampara su firma en la capitulación contractual con Magallanes y Ruy Faleiro, sin poder sospechar que las certezas manifestadas por éstos pudieran descansar en avales tan precarios.

Los aspectos formales, que no eran poco, están cubiertos, pero comenzaba el momento de la logística, de las finanzas y de la intendencia y, sobre todo, de hacer frente a las acometidas que provenían de la potencia rival, que no daba crédito a que un proyecto de esa envergadura pudiera apearla de su posición marítima hegemónica. Como se describe en el libro, este capítulo representó una lucha colosal en diversos frentes, por lo que “la suma de todas las dificultades vencidas es la que, al fin y a la postre, da la medida de un hecho y del hombre que lo lleva a cabo”.

Así, representantes del país vecino recurrirán a todo tipo de artimañas con tal de

abortar o retrasar el viaje, entre ellas la de la apelación al nacionalismo, que, como constata Zweig, “es una cuerda que aun la mano más grosera es capaz de hacer vibrar sin gran trabajo”. La demostración de control, templanza y sabiduría exhibidos por Magallanes va a la par de la inquebrantable fe en una idea, en un proyecto, pese a todos los obstáculos y trabas.

A su vez, la vertiente financiera que, en primera instancia, había quedado resuelta, amenaza luego con hacer peligrar la suerte de la misión. La fórmula de la colaboración público-privada propuesta por el marinero es aceptada de manera que el camino queda expedito... para hacer frente a nuevas adversidades, la del reclutamiento de la tripulación. Suma y sigue. Tan sólo un detalle, no menor, parece estar a salvo. El servicio de correos con los próceres gubernamentales, incluido el propio monarca, parece funcionar con una eficacia que llama la atención. De nuevo es inevitable un paralelismo literario, el de la enorme efectividad de las misivas en las novelas de Wilkie Collins, un factor que, igualmente, me dejó atónito en su día.

9. El inicio de la odisea

Hasta el último momento, la empresa estuvo a punto de hacer aguas antes de hacerse a la mar. El 10 de agosto de 1519, un año y cinco meses después de que el rey español le otorgase su aval, los cinco barcos que integran la expedición enfilan el río Guadalquivir a la búsqueda de mar abierto. Cualquier cálculo de la probabilidad de llegar a esa fase, después de haber calibrado la probabilidad de poder superar cada uno de los eslabones de una interminable cadena de obstáculos, habría arrojado un resultado próximo al cero más absoluto. Pero, inexplicablemente, allí estaban los doscientos sesenta y cinco hombres a la búsqueda de un sitio en el cielo o en el infierno, incluido providencialmente un tal Antonio Pigafetta, encargado de una función accesorio, aunque a la postre de extrema importancia, ya que “si alguien no lo describe, ¿qué valdrá un hecho? Un hecho histórico no halla su cumplimiento en la ejecución inmediata, sino en la circunstancia de ser transmitido al porvenir”.

10. Un itinerario plagado de dificultades y sufrimientos: una meta esquivada

El 20 de septiembre de 1519 daba inicio el más osado viaje de descubrimiento, del que el fiel cronista italiano dejaría tan valioso rastro escrito. Casi emulando su papel, Zweig nos convierte en sufridos tripulantes que comienzan a vivir los sinsabores de una expedición tan complicada como incierta. Marcada por la adversidad de principio a fin, se van sucediendo episodios, conatos y consumaciones de rebeldía, dilaciones, inclemencias del tiempo, y, sobre todo, hace mella el desconocimiento de la ubicación exacta del estrecho anhelado. Mientras tanto, llega el invierno austral. La renuncia a la empresa y el retorno emergen como las opciones más sensatas, pero “no hay marcha atrás posible para Magallanes... La obstinación es su única fuerza y solo la osadía puede salvarle”.

Llega el inevitable —a la vista del desarrollo de los acontecimientos— momento de la sublevación. Magallanes muestra su aquilatada capacidad de reacción y, contra todo pronóstico, logra recomponer, ya en niveles de máxima precariedad, la situación para proseguir en su empeño. Atenazados por el invierno, el tiempo se detiene para la mermada expedición. Ha pasado todo un año desde la partida y no se ven más cerca de la meta que cuanto surcaban la rada del Guadalquivir rumbo a Sanlúcar. “Aquellos días debieron de ser en la vida de Magallanes los más sombríos... por fin admite la posibilidad de un retroceso, por primera vez concede a sus oficiales que el buscado paso puede no existir o encontrarse en aguas árticas”.

La descripción del paisaje y del ambiente es magistral, sobrecogedora. Zweig es capaz de hacernos palpar aquellas vivencias del mes de octubre de 1520 que dieron paso a lo que, a la postre, serían la prospección y el hallazgo definitivos. Un mes entero duró la exploración que permitió certificar que otro océano se abría al oeste del continente suramericano.

Pero no hay tregua, urge tomar una decisión crucial, la de continuar el viaje hasta las Islas de las Especias, como se pretendía inicialmente o, a la vista de las mermas sufridas, emprender el retorno a España. Sin embargo, como apunta Zweig, “quien piensa heroicamente, tiene que

obrar contra la razón”, con lo que Magallanes “considera como un deber la continuación del viaje hasta descubrir la tierra que prometió... [dando] orden a los capitanes de ocultar cuidadosamente a la tripulación la escasez de víveres”.

Ya se sabe que la difusión de circunstancias negativas puede hacer variar radicalmente el comportamiento de los individuos, en este caso, abnegados y sufridos marineros. A este respecto, en sus memorias (prematuros), Alan Greenspan confesaba que, desde su privilegiada posición al frente de la Reserva Federal de Estados Unidos, en numerosas ocasiones declaraba un mayor optimismo del que justificaba la realidad, a fin de no empeorar las expectativas de los agentes económicos y, con ello, evitar dar paso a una profecía autocumplida. Sin embargo, en el caso de la expedición hispana la dureza de la realidad, empeorada por nuevas desertiones, llegó a superar cualquier expectativa negativa. Las descripciones de Pigafetta acerca de los recursos utilizados para intentar combatir un hambre atroz son tan brutales y desgarradoras que a uno le surge la duda de si, en parte, pudiesen responder al efecto de alucinaciones por inanición del meritorio escribiente.

11. La inquebrantable fe encuentra al fin su recompensa, pero la gloria es efímera

Pero Zweig nos refresca la memoria al decirnos que “tres meses y veinte días anda, en total, la solitaria caravana de los tres barcos a través del infinito desierto líquido, soportando todos los sufrimientos imaginables, hasta el más terrible: el de perder la esperanza”. Por fin la tierra emerge de ese inconmensurable desierto, dejando atrás los espejismos, para ceder el paso a una nueva etapa, ya definitiva. “Magallanes tiene conciencia de que ha logrado su fin. Viniendo del este vuelve a bordear el círculo del idioma malayo que abandonó doce años atrás con rumbo al oeste... Lo que los más sabios sospechaban hacía miles de años, lo que soñaban los ilustrados, acaba de demostrar que es cierto, con su tesón, un hombre único. La Tierra es redonda. Ahí tenéis a un hombre que la ha rodeado”.

Continúa luego Magallanes su viaje, ya triunfal, por el archipiélago filipino, “hasta llegar

a la [isla] que ha elegido el mismo Magallanes, pues así lo quiso su desdichada suerte, ‘così voleva la su infelice sorte’, según lo expresa con dolo el fiel Pigafetta”.

Desaparecido el héroe, Zweig nos trae de regreso a las costas españolas de la mano de Elcano, a bordo de la nao Victoria, la única superviviente, a partir del 13 de febrero de 1522. Grande fue la pericia del marinero vasco para completar la gesta, después de la orden de apresamiento dictada contra los barcos de la otrora flota de Magallanes y sus tripulantes.

12. La verdadera dimensión de una gesta truncada

Nueve meses después, la solitaria nave y una escuálida tripulación de dieciocho hombres se aproxima al lugar de donde habían salido tres años menos dos semanas antes: “En este 6 de

septiembre del año 1522 fue coronado el hecho más grande de la navegación”.

Zweig remata su monumental obra con una sentida salmodia acerca del cruel destino que privó al artífice de la gran gesta de la navegación de que se cumpliera una sola de sus voluntades, así como del nulo papel que ha correspondido al estrecho de Magallanes en las rutas comerciales contemporáneas, “pero, en la práctica, nunca la utilidad práctica determina el valor moral de una conquista. Solo enriquece a la humanidad quien acrecienta el saber en lo que le rodea y eleva su capacidad creadora... El hombre da lo mejor de sí con un ejemplo, y si hay un hecho que pruebe algo, es el de Magallanes, que, contra todo olvido, traspasará los siglos para dar testimonio de que cuando una idea vuela con las alas del genio, cuando se lleva adelante denodadamente y con pasión, es más fuerte que todos los elementos de la naturaleza...”.

La expedición de Magallanes

José M. Andreu Zubieta

Resumen: En este trabajo, más allá del relato del viaje de Magallanes y Elcano, se trata de exponer las verdaderas motivaciones de los principales protagonistas de la gesta.

Palabras clave: Fernando de Magallanes; Juan Sebastián Elcano; Carlos I; Portugal; Tratado de Tordesillas.

Códigos JEL: N00; F60.

1. Introducción

Cuando tenemos que relatar un hecho histórico nos surgen multitud de dificultades a la hora de divulgar y explicar la Historia. Las mayores, posiblemente, serán las cuestiones metodológicas y la cantidad de información disponible para aprehender el suceso en estudio. Ahora bien, estos son problemas que sólo nos planteamos aquellos que queremos una Historia analítica y crítica; salvando estas cuestiones, para la divulgación en general nos encontramos con otras dos cuestiones no menos baladíes y que siempre acompañan a las primeras: romper los viejos mitos, con mayor o menor cantidad de verdad en ellos, y poder captar en toda su amplitud aquellos sucesos que se describen. Es la vieja pretensión de “ver con los ojos de los protagonistas”. Para el tema que hoy nos ocupa no creo que, actualmente, nadie se pueda hacer una idea cierta del tamaño de la gesta de esos dieciocho hombres que por primera vez en la Historia circunnavegaron nuestra querida Tierra allá en 1522. No es propósito de quien les escribe resumirles profusamente la travesía: cualquier resumen me parece que le restaría valor y es un relato que, en mayor o menor medida, todos conocemos. A lo largo de estas líneas vamos, más que a relatar la colosal empresa, a intentar desmontar algunos mitos (ya el título es un guiño), a dejarles algunas cuestiones para su reflexión y, sobre todo, a intentar apreciar parte de ese asombro generalizado por todo el orbe en aquel lejano año de 1522.

Cuando se nos presentan las noticias, más o menos recurrentes, sobre viajar a Marte o,

incluso, a la Luna, creo que a todos se nos despiertan las emociones de la aventura a lo desconocido, del riesgo de la empresa, de la fama por ser los primeros y la posible derrota de no ser capaces de lograrlo, entre otras. Pero, por otro lado, cuando hablamos de este tema con nuestros amigos o conocidos siempre surge alguien con la misma pregunta: ¿ir allí para qué? Veremos que en el siglo XVI el por qué tenía un sentido muy claro.

Hablando ya de la ruta de Magallanes y su *Armada del Moluco*, debemos empezar a significar que la primera circunnavegación fue “accidental”, una especie de *huida hacia adelante* sobrevenida por las adversidades de la ruta trazada por el navegante portugués. De hecho, y adelantándonos al relato, hubo dos rutas de vuelta: la occidental de Elcano y la oriental de Gómez de Espinosa, y eso sin contar con un regreso prematuro.

Pero esta accidentalidad no le resta épica ni éxito al viaje: la penicilina también se descubrió por accidente y no por ello no es un logro. La idea de recorrer medio mundo en 1519 y volver debemos verla con la misma ambición que la Unión Soviética y Estados Unidos tenían en los años 60 del pasado siglo por llegar a la Luna; en la intención de ambas empresas quizá veamos la diferencia.

2. La necesidad de una ruta occidental a “la especiería”

Cuando realizamos cualquier tarea, la que sea, desde trabajar a ir a la piscina, pensamos en la obtención de un beneficio: en estos ejemplos serían un salario y relajación; ahora bien, una

tarea con costes, del tipo que sean, sólo la realizaremos si esperamos un cierto beneficio de la misma. Aquí, en los inicios del siglo XVI, empezamos a pensar en una nueva ruta hacia las Islas de las Especias. ¿En qué situación nos encontramos para pensar esto?

Superada la crisis tardomedieval del siglo XIV, Europa vive, a lo largo del siglo XV, una expansión demográfica, social y, por tanto, económica (Bois, 2013), sumergiéndonos en lo que Braudel (1979) llamará “economía mundo”, lo que hoy podríamos llamar una “incipiente globalización”.

Se han superado los *límites de la Edad Media*, tanto técnicos como intelectuales y, sobre todo, espaciales (Le Goff, 1988). Los contactos con Oriente, a la búsqueda de materiales tan preciados en su momento (y aún hoy) como el oro, la seda, la cerámica... y las especias. Estas últimas son el origen del gran viaje de Elcano. Hoy, cuando nos sirven comida muy picante, especiada o con sabores fuertes, pensamos que lo que nos sirven quizá no sea “muy fresco”; pues bien: en el medievo y la edad moderna no lo era casi con seguridad. El sistema más usado para conservar era la salazón, y puede imaginarse que en una economía de subsistencia la fecha de caducidad la daban el olfato o la vista; para que el olor y el gusto no fueran causa de rechazo se especiaba la comida con lo que hubiera: ajo, cebolla, clavo, pimienta, etc. Además, según el tipo de especia y su calidad, la condimentación se convertía en un símbolo de estatus.

Así, vemos que el negocio del comercio de especias, centrándonos en el motivo para la creación de esta armada en 1519, era de lo más lucrativo. Los márgenes eran astronómicos, lo que se debía a dos causas principales:

- La conocida como Ruta de la Seda era excesivamente costosa. La gran cantidad de intermediarios elevaban los precios enormemente por su número y por el riesgo que tomaban. Hemos de recordar que el levante mediterráneo está en manos otomanas y que hasta Constantinopla ha caído ante Mehmed II en 1453. Además, la última parte del viaje estaba prácticamente monopolizada por los comerciantes

venecianos, genoveses y florentinos, principalmente (todos hemos visto la opulencia de estas ciudades, debida a los beneficios de estos intercambios). Todo esto hace que, para una nueva expedición, en la relación esfuerzo-beneficio, antes citada, se eleven excesivamente los costes, haciéndolos inasumibles para muchos. Ciertamente es que el beneficio económico es elevadísimo pero el riesgo es tanto que no es siquiera planteable para la mayoría de los comerciantes de la época.

- Ante esta perspectiva, los portugueses, finalizada su Reconquista, elaboran una alternativa: una ruta marítima bordeando África. Desde comienzos del siglo XV, Enrique el Navegante ha impulsado una serie de expediciones buscando la India, a donde llegará en 1498 Vasco de Gama. Si bien es cierto que la ruta es larga y difícil, quizá no sea más dura que por tierra, aun siendo ésta más corta, pero, al comparar la capacidad de carga de las caravanas camelleras y equinas con la de las carabelas y naos, este factor va a determinar prácticamente la desaparición de la ruta tradicional. Sería de esperar que este aumento de la oferta ampliara la demanda e hiciera bajar los precios, pero, aun así, el beneficio será más que atractivo.

3. Contexto para preparar el viaje

Ya tenemos sembrada la semilla de la empresa: beneficios seguros con riesgos asumibles; y ya tenemos sembrada la aventura: no será por tierra y no podrá ser por la ruta portuguesa. Este país trata como secreto de Estado todo lo que tiene que ver con la navegación a las Molucas, ya que se juegan mucho dinero... y va a ser un portugués el que venga a Castilla a por su parte del pastel.

Fernando de Magallanes, el promotor de la expedición, “vende” a un joven Carlos I (aún no era emperador cuando parte la expedición) una nueva ruta a “la Especiería”, en términos de la época, con varios fines:

- El lucro personal, sin duda, debió pesar. Ante las puertas que se la habían cerrado en Portugal, España era su mejor opción. Consigue que le nombren Capitán General y tendrá para sí parte de las tierras descubiertas y otras prebendas.
- El beneficio de Castilla y, sobre todo, de su rey: recordemos que la conquista atlántica va a ser castellana y que Aragón no estará directamente implicado en la cuestión.
- Perjudicar a Portugal, principales competidores de los españoles en este momento, por un lado y, por otro, por el despecho de Magallanes ante su alejamiento del favor de su Corte.

Para tal fin se van a firmar unas Capitulaciones¹, tal y como se hiciera con Colón, en Valladolid en 1518, donde se acuerda, entre otras cosas, la atribución del mando —como Capitán General de la Armada— a Magallanes de cinco barcos, el reparto de beneficios, incluyendo el quinto real, y la delimitación real del antimeridiano del tratado de Tordesillas, principalmente. En mi opinión, este es el aspecto fundamental de la expedición. No es objeto de este artículo entrar en este acuerdo pero, resumiendo mucho, hay que recordar que este tratado dividía el mundo *no cristianizado* entre España y Portugal, con la excusa papal de cristianizar todas las tierras que se van descubriendo. Se fija en él el paralelo a 370 leguas al oeste de Cabo Verde como línea divisoria occidental pero... ¿y la oriental? Evidentemente, a 180 grados, pero en 1500 esta evidencia era relativa a un punto y la expedición de Magallanes la va a fijar; y lo debe hacer según los intereses del futuro emperador: incluyendo el “Moluco” del lado castellano. Aquí tenemos la verdadera finalidad del viaje: se sabía de la esfericidad de La Tierra, pero se desconocían sus dimensiones. Por ello hay que fijar esa medida y legitimar tanto la propiedad del Nuevo Continente descubierto por Colón como del resto de tierras aún desconocidas por cristianizar o ya conocidas y en el área castellana, y eso debe incluir a las Islas de las Especias.

¹ Hemos seguido la transliteración de las mismas de Cristóbal Bernal (2014).

La ruta de circunnavegación de África a las especierías por los portugueses es conocida, está cartografiada y se dispone de ciertos asentamientos para su explotación a modo de colonias y de puntos de reabastecimiento; la ruta occidental no existe y hay que crearla. Va a ser necesario demostrar el paso a través de América y la llegada al mismo punto, pero desde el levante. Es por ello que se aprestan cuatro naos, el barco más moderno y apto del momento para las expediciones, ya que conjuga maniobrabilidad y capacidad de carga, y una carabela, de menor desplazamiento y calado para las tareas de exploración.

No puedo menos que citar sus nombres: la Trinidad, nave capitana, la Concepción, con Elcano de contramaestre, la San Antonio, la mayor de todas, la Victoria y la Santiago, la destinada a explorar, con vituallas para dos años para los 247 hombres a bordo². De ellos, destacaremos a los mencionados Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano (o de Elcano), al *veedor* Juan de Cartagena, representante real en la armada, a Francisco Albo, que nos dejó su derrotero, y a Antonio de Pigaffeta, veneciano y cronista oficial que escribió de primera mano durante el periplo su *Relación del primer viaje alrededor del mundo*.

4. La ruta a las Molucas

Por la limitada extensión de este artículo no voy a relatar pormenorizadamente la ruta seguida ni sus vicisitudes, de las que existen multitud de obras y fuentes de las que se refieren algunas al final del texto. Eso sí, la ya citada de Pigafetta *Primo viaggio in torno al Globo Terraqueo*, parece ineludible como fuente primaria si queremos, prácticamente, sentirnos como los protagonistas. Pero sí querría intentar mostrar la épica de la misma en estas líneas.

La salida desde Sevilla se realiza el 10 de agosto de 1519 y se hace escala en Sanlúcar de Barrameda y en las Canarias, con rumbo sur por la ruta portuguesa, se cruza el Atlántico hasta Brasil y se explora la costa americana hasta encontrar el paso sur del continente por el estrecho de Magallanes, que se producirá en octubre de 1520.

² Cálculos de Tomás Mazón Serrano accesibles en el siguiente enlace: www.rutaelcano.com/tripulacion.

Imaginemos hoy que vamos por una carretera buscando un pueblo al que hemos ido de veraneo por primera vez y andamos perdidos, aquí en nuestro país. Estamos en una noche oscura y sin alumbrado eléctrico. A poco que no sepamos si vamos bien ya se escucha a alguien decir “¿Dónde estaremos? ¡Anda, vuelve y pregunta, y esperemos a mañana que lo encontramos mejor con más luz!”. Llevamos móvil, luz, un coche, etcétera, y, aun así, nos ponemos nerviosos. Ahora sitúese el lector en 1520, en una “terra ignota” donde la Estrella Polar no nos guía, con fuegos de San Telmo, sin cartas náuticas y sin poder saber nuestra posición exacta: sólo era conocida la latitud mediante cuadrante y astrolabio, y la longitud se aproximaba en función de la distancia recorrida y rumbo (hay que recordar que las mediciones se ven afectadas por las corrientes, entre otros factores). A esto sumemos que no se han podido reabastecer en la costa de la Tierra de Fuego, al no existir puertos para ello y por la hostilidad de los patagones. La sensación de desamparo, de nervios y las ganas de volver no pueden ser hoy medidas, y van a provocar situaciones de gran tensión.

En primer lugar, qué duda cabe, se van a iniciar protestas y muestras de descontento tanto por la ruta elegida, más larga y difícil, como por las decisiones tomadas a la hora de las recaladas, por ejemplo, o en la forma de Magallanes de transmitir las órdenes: recordemos que estamos en una tierra tan extraña que hasta el cielo es diferente con sus *fuegos de San Telmo*³, o descubriéndose las nebulosas de Magallanes.

Si a esto sumamos la pérdida de la Santiago, la rebelión está servida y como consecuencia de su resolución van a producirse el abandono en Tierra de Fuego de Juan de Cartagena, *veedor* de Carlos V y cabecilla de la misma, en primera instancia, y el retorno a España, poco tiempo después, de la San Antonio, con la excusa de haberse perdido. Cuando se habla de los supervivientes de la expedición debemos contar con estos que no la terminaron, pero que sí partieron.

Resultas de todo esto es que la expedición se termina tranquilizando al sofocarse el motín y

³ Descarga de electricidad estática en las puntas de los palos de las naves.

al descubrirse el paso sur, el hoy conocido como estrecho de Magallanes, llegando al Pacífico hacia el 18 de noviembre de 1520. Ahora esperan más de tres meses por la proa sin tocar puerto y lo que eso significa: agua podrida, el bizcocho hecho polvo y en mal estado, mascar y comer, incluso, el cuero de los aparejos, la aparición del escorbuto entre la tripulación⁴... No podemos ni imaginarnos hoy ninguno de nosotros en una situación así. Pero todo termina al llegar a la isla de Guam, llamada por ellos *de los Ladrones* ya que al recibir a los locales para reavituallarse éstos se llevaban aquello que les parecía atractivo o curioso. Uno no puede más que sonreír al leer cómo Pigafetta cuenta las aventuras de los expedicionarios en aquellas tierras. Con estas nuevas fuerzas y mejor ánimo continúa la travesía hasta Filipinas, donde se va a producir un nuevo hito del viaje: la muerte de Magallanes.

La llegada a Filipinas supone ver la luz al final del túnel, ya que llevaban un traductor de las Molucas, el esclavo Enrique, que se entiende, más o menos, con los locales⁵. Ahora pueden tratar con los reyezuelos de las islas, gente acostumbrada al comercio con chinos, árabes y portugueses, y es por estos tratos por lo que terminan muriendo Fernando de Magallanes y parte de la tripulación, al entrometerse en una pugna entre Cebú y Mactán: Magallanes trata, por motivos discutibles, de hacer triunfar al rey de Cebú y ataca Mactán. La superioridad técnica del armamento español no pudo con la superioridad numérica de los nativos, cayendo muerto el 27 de abril de 1521. El resto de supervivientes, después incluso de ser traicionados por el rey de Cebú, salen huyendo hacia el sur y abandonan la Concepción: al ser pocos hombres para tres naves queman una y siguen viaje en las restantes llegando a Brunéi, más al oeste de las Molucas.

Llegados al objetivo la expedición se recompone: Elcano es nombrado comandante⁶

⁴ Recordemos que es una carencia de vitamina C que provoca, entre otras cosas, hinchazón y sangrado de las encías; la oficialidad no estuvo tan afectada al recibir de ración extra carne de membrillo.

⁵ Como anécdota, podemos considerar a Enrique como el primero en dar la vuelta al mundo aunque sólo sea en latitud y no en un sólo viaje.

⁶ En nuestra Armada quien manda un buque es comandante, independientemente de su empleo militar. Suele traducirse

de la Victoria, y Gómez de Espinosa de la Trinidad, y ambos deciden poner rumbo a las *islas de la Especiería*. Con la llegada a las islas se ha cumplido el objetivo del emperador, que podrá “demostrar” que las islas están en la zona castellana, y cargan los barcos con especias, de clavo principalmente, tanto que casi se pierden las naves por sobrecarga en un primer intento de zarpar de vuelta. Y aquí vamos a tratar la gran incógnita: ¿por dónde volvemos?

5. Tornaviaje

Le presento, lector, dos posibilidades de vuelta a España, e intente elegir sin pensar en lo que ya conoce:

- La ruta más segura es por donde ha venido: no hay portugueses que les puedan incomodar y América está más cerca que Europa. El inconveniente es que desandar lo andado es muy largo, quizá demasiado: ahora el mundo es más grande de lo que se creía al salir.
- La ruta occidental es también muy larga y peligrosa, con los portugueses que pueden apresarle si le ven o, como alternativa, yendo por una ruta nueva más al sur, algo que nadie ha hecho tampoco antes y tan larga como la otra.

Gómez de Espinosa saldrá con rumbo a Oriente y ni los vientos ni las corrientes le acompañaron. Perderá a gran parte de su tripulación y su nave, y va a caer preso de los portugueses. Será devuelto a España en 1527.

Juan Sebastián de Elcano era un marino guipuzcoano experimentado que, tras un incidente con una venta de barcos “poco clara”, se embarca como contramaestre de la Concepción. Posiblemente, estuvo involucrado en el motín de Juan de Cartagena y terminó liderando la expedición por su gran experiencia en la mar y por su decisión. Como comandante de la Victoria inicia la vuelta a casa con rumbo suroeste, buscando el sur del Índico para alejarse de la ruta portuguesa. El viaje va a ser más largo

mal, sobre todo en el cine, su equivalente inglés “captain”, fuente de un error terminológico muy común.

de lo esperado, ya que la corriente en contra va a llevar a engaño en el cálculo de la velocidad y la posición, pero se termina doblando el cabo de *Las Tormentas* (Buena Esperanza), llegando a las islas de Cabo Verde en julio de 1522.

Tras casi cinco meses de larga travesía y de penurias y con la nao casi desarbolada se vieron impelidos a atracar como fuera con la falsa excusa de haber sufrido un temporal volviendo de América. Pero la dicha duró poco y son descubiertos por los portugueses, saliendo, para despistar, con rumbo sur y tornando luego al oeste para ganar tierra española, en Sanlúcar de Barrameda, el 6 de septiembre de 1522.

Posteriormente, y para terminar donde empezaron, fueron remolcados a Sevilla, desembarcando dos días más tarde los 18 escuálidos supervivientes, con cerca de treinta toneladas de clavo. La gesta estaba completa y la admiración de todo el mundo ganada.

6. Conclusiones

La finalización, más o menos voluntaria, de la primera circunnavegación de la Tierra va a arrojar unas consecuencias que van a condicionar la política española y europea, en un principio, pero que van a ser determinantes globalmente, a partir de entonces.

La primera consecuencia es la revisión de los tratados entre Portugal y España. Se va a enviar una segunda expedición en 1525, la conocida como De Loaysa, mayor que la primera y en la que Elcano va a encontrar la muerte. Aparte de este hecho trágico, los elevados costes de las flotas y el excesivo tiempo hacen inviable esta ruta tal cual. Se decide, resumiendo mucho, reconocer la soberanía portuguesa de las Molucas a cambio de la soberanía española de Filipinas, y se instaurará en adelante el Galeón de Manila para comunicar las Indias Orientales con España vía América.

Una segunda consecuencia, derivada de la anterior, sería el desarrollo de la colonización americana, de donde se obtiene un beneficio en metales preciosos inmediato, amén de las nuevas riquezas en otros productos. A todo esto hay que sumarle la política matrimonial de los Austrias, que hace plausible, como así fue, una futura

unión *de facto* con el país vecino más pronto que tarde, con lo que el imperio global y las riquezas que de él vinieran hacen innecesarias nuevas aventuras. Así, el imperio español va a ser durante dos siglos el claro protagonista de la escena política europea.

Una tercera afirmación que no quiero dejar de citar es la primacía de nuestra flota en el siglo XVI, compartida con los portugueses, que la convirtió en el principal rival del resto de potencias europeas: cuando nuestros marinos ya habían dado dos vueltas al mundo, no es hasta 1577 cuando Drake, con nuevas técnicas y tecnologías, da la primera de una flota inglesa. Creo que sólo esto es merecedor de que la hazaña no caiga en el olvido y de orgullo, pero aún más si tenemos en cuenta que parte de los supervivientes van a volver a embarcar, como el propio Elcano, *Primus Circumdedisti Me*⁷, a nuevas aventuras y descubrimientos, como la búsqueda de un paso al Pacífico por el norte de América. En fin, cabe destacar, por todo esto, que el buque escuela de nuestra Armada, auténtica embajada flotante de España, se llama Juan Sebastián Elcano y es el buque donde nuestras tradiciones marineras tienen el mayor calado.

Del resultado económico de la expedición podemos afirmar que fue un éxito, ya que tanto la Corona, que se reservaba el *quinto real*, como el resto de los “socios capitalistas” recuperaron su inversión y recibieron un buen beneficio: se calcula en torno a los 25.000 ducados el resultado de la venta de las especias. La tripulación y sus familias pudieron vivir con desahogo de ahí en adelante, y todo esto con los cerca de 600 quintales de especia, menguadas al secarse, que se embarcaron.

Otros tiempos, otras gentes, otros motivos, pero el ansia humana por conocer y descubrir no puede frenarse y nos gusta que luego nos cuenten esas gestas. En estos tiempos de satélites la Tierra no entraña casi secretos; el espacio, la última frontera, parece hoy depositario del espíritu de la Expedición de Magallanes: siempre habrá algún curioso que, llevado por ese mismo espíritu, abandone nuestro planeta hacia lo desconocido... y siempre habrá quien nos lo cuente.

Referencias bibliográficas

- Bernal, C. (2014). : “Capitulaciones de Valladolid”, La huella archivada del viaje y sus protagonistas, Sevilla 2019-2022, Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo.
- Bois, G. (2013): “La gran depresión medieval: siglos XIV-XV: El precedente de una crisis sistémica”, Historia Biblioteca Nueva – Universidad de Valencia.
- Braudel, F. (1979): “Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme. XVe-XVIIIe Siècle”, Vol. 3: Le Temps du Monde, Armand Colin, Paris.
- Le Goff, J. (1988): “La Baja Edad Media”, Siglo XXI Editores, Madrid.

⁷ Inscrito en el escudo de armas que Carlos V concede a Juan Sebastián Elcano por su proeza.

La vuelta al mundo de Magallanes: la financiación del proyecto

José M^a. López Jiménez

Resumen: En este artículo se analizan determinados aspectos económicos del proyecto de Magallanes, y, especialmente, su financiación, compartida por Castilla y por banqueros privados.

Palabras clave: Fernando de Magallanes; financiación de la primera vuelta al mundo; Cristóbal de Haro.

Códigos JEL: N00; F60.

“Mas sabera tu Alta Magestad lo que en más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el ocidente e viniendo por el oriente” (Carta de Juan Sebastián Elcano a Carlos V)

“Ten siempre a Ítaca en tu mente. Llegar allí es tu destino” (Constantino Kavafis)

Como principio general, cualquier acontecimiento histórico que permita derribar fronteras —sean físicas o ideales— y ensanchar los horizontes del ser humano y su espacio para el crecimiento exterior e interior, merece ser valorado positivamente. Si la gesta en cuestión nos es cercana, es natural sentir legítimo orgullo de estas iniciativas y sus logros.

La primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano es, en cualquier caso, una hazaña universal, en la que, además de españoles, participaron italianos, portugueses, franceses, griegos, germanos, holandeses, un inglés, un natural de Malaca (el esclavo de Magallanes) y dos africanos (Fernández Vial, citado en Colomar, 2018, pág. 159). De los, aproximadamente, 250 tripulantes, unos dos tercios eran españoles, con una amplia mayoría de andaluces, en tanto que entre los extranjeros los más numerosos fueron los italianos (27) y los portugueses (24) (Pérez-Mallaína, 2019, pág. 105).

Se suele afirmar que con este hito comenzó el proceso globalizador, que, en este siglo XXI, a pesar de las evidentes ventajas materiales que ha reportado, suscita tantas adhesiones como rechazos, algunos particularmente llamativos, como el de la primera potencia capitalista del planeta.

Para Stefan Zweig (citado en Domínguez, 2020), la gesta de Magallanes fue “[tal vez] la odisea más magnífica en la historia de la humanidad”. Aunque el viaje transformó la cartografía de la época, aquel produjo el verdadero cambio “en el terreno de la psicología del ser humano y su forma de estar en el mundo” (Fernández, 2019, pág. 11).

Aunque el viaje fue ideado y organizado inicialmente por el portugués, la culminación de la vuelta al mundo correspondió a Juan Sebastián Elcano, natural de Guetaria (Guipúzcoa), quien regresó exhausto a Sevilla, a bordo de la nao Victoria¹, junto a 17 marinos, el 8 de septiembre de 1522, por lo que se ha llegado a afirmar que el mucha veces ignorado Elcano debería ser el “héroe de este quinto centenario” (Revista Registradores de España, 2019)². Años más tarde se unirían a estos 18

(*) Una versión reducida de este artículo se publicó el 7 de septiembre de 2019 en el blog Hay Derecho-Expansión.

¹ Esta nao “recibió su nombre en la capital andaluza en honor a la Virgen de la Victoria, ante cuya imagen Magallanes dio juramento y recibió los estandartes de expedición antes de la salida de la armada, y a cuyo tempo fueron en peregrinación a su arribada a Sevilla los dieciocho supervivientes de la expedición” (Fernández Vial, 2019, pág. 75).

² A su regreso a España, Elcano trataría directamente con “algunos de los personajes más eminentes de la política y el humanismo europeos del siglo”, como Francisco de los Cobos, Arborio di Gattinara, Gaspar Contarini, Pedro

marinos algunos otros supervivientes³: 12 retenidos en Cabo Verde y cuatro hombres de la nao Trinidad (Pérez-Mallaína, 2019, pág. 109).

Además de Sevilla, hay que mencionar el papel jugado por Sanlúcar de Barrameda, donde las cinco naos permanecieron durante un mes antes de la salida e hicieron acopio de agua y provisiones (Comellas, 2019, pág. 123), y por donde la nao Victoria, tras tocar tierra el 6 de septiembre de 1522, enfiló el regreso a Sevilla, donde llegaron dos días más tarde. Las cinco naos también pasaron algunos días, en el inicio del viaje, en los últimos días de septiembre de 2019, en Tenerife.

Por el camino quedaron otras cuatro naos (Santiago, San Antonio, Concepción y Trinidad), una buena parte de los aproximadamente 250 tripulantes que zarparon de Sevilla el 10 de agosto de 1519, y el propio Magallanes, que falleció en combate en Mactán, cuando se enfrentó, con 49 de sus hombres, a unos 1.500 guerreros liderados por Lapulapu (el prudente navegante no midió bien las ventajas conferidas por la artillería frente al elevado número de adversarios, y desatendió las instrucciones reales, encaminadas a evitar combates y mantener la concordia con los habitantes indígenas de los lugares donde desembarcara — Madrid, 2019, pág. 201—). En 1519, año heroico para España, según Zweig (2019, pág. 106), además de la partida de Magallanes, “Hernán Cortés, enviado por el Gobernador de Cuba, desembarca en las costas mexicanas y funda la ciudad de Veracruz”, y “Pedrarias Dávila funda en las orillas del Mar del Sur la ciudad de Panamá” (Vila, 2019, pág. 25).

Si, en aquellos años, la rivalidad extrema entre las dos potencias marítimas hegemónicas, las Coronas de Castilla y Portugal⁴, que debieron

Mártir de Anghiera, Maximiliano Transilvano y el propio Carlos V (Aguinagalde, 2019, pág. 221).

³ Los nombres de los 18 supervivientes son estos: Juan Sebastián Elcano, Francisco Albo, Miguel de Rodas, Juan Acurio, Antonio Pigafetta, Hernando de Bustamante, Hans de Aquisgrán, Juan de Arratia, Juan de Santander, Vasco Gomes, Juan de Zubileta, Diego Gallego, Martín de Iudicibus, Nicolás de Nápoles, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez, Francisco Rodrigues y Diego Carmona, a los que se sumaron, al menos, tres indígenas (Varela, 2019, pág. 281).

⁴ Según Piketty (2019, pág. 128), la competencia entre los Estados europeos “contribuyó a la aparición de

volcarse en el Atlántico tras la caída de Constantinopla en 1453 y el inicio del dominio turco del Mediterráneo, se plasmó en Tratados como los de Alcaçovas (1479), Tordesillas (1494) o Zaragoza (1529), que tuvieron por objeto la resolución de las numerosas controversias suscitadas por la exploración de los océanos, hoy día también se discute a qué país debe atribuirse la gesta, dado que Magallanes era natural de Portugal.

La Real Academia de Historia ha concluido que “es incontestable la plena y exclusiva españolidad de la empresa” (2019). Tras las desavenencias entre Magallanes y el Rey Manuel de Portugal, aquel se estableció en Sevilla en 1517, donde otorgó testamento antes de partir hacia las Molucas —no por el africano cabo de Buena Esperanza, cruzado por vez primera por el navegante portugués Bartolomé Díaz en 1487) sino atravesando el Atlántico para alcanzar el Pacífico— y se puso al servicio del joven Carlos V, castellanizando su nombre portugués (Fernão de Magalhães). Por otra parte, no era extraño que Castilla encomendara expediciones a extranjeros, desde Cristóbal Colón a Sebastián Caboto, incluso a otros almirantes de la Edad Media como Benedetto Zaccaría o Egidio y Ambrosio Bocanegra (Pérez-Mallaína, 2019, pág. 105).

Realmente, a los ojos de un espectador del siglo XXI, tanto da a qué país se atribuya la gesta, particularmente, a la vista de las buenas relaciones de vecindad entre España y Portugal⁵. Sea como fuere, las motivaciones de entonces no pueden ser comprendidas, sin más, desde la perspectiva del presente.

Para Arnoux, citado en Piketty (2019, págs. 94 y 95), la ideología trifuncional, esto es, la división de la sociedad en tres estamentos (clero, nobleza y pueblo llano), junto con el proceso europeo de unificación del trabajo, explican “por qué la cristiandad, que hacia el año 1000 era atacada por todas partes (vikings, sarracenos,

innovaciones militares y financieras que tuvieron un impacto directo en la dominación colonial, en el desarrollo capitalista e industrial y en la estructura de las desigualdades modernas, tanto dentro de los países como entre ellos”.

⁵ De hecho, los gobiernos de ambos países presentaron un programa conjunto para celebrar el quinto centenario (El País, 2019).

húngaros) y parecía debilitada en comparación con otros sistemas políticos y religiosos (Imperio bizantino y mundo árabe musulmán, principalmente), se preparaba sin embargo para conquistar el mundo alrededor de 1450-1500, gracias a una población numerosa, joven y dinámica, así como a una agricultura lo suficientemente productiva como para alimentar los inicios de la urbanización y las expediciones bélicas y marítimas venideras”.

Una Sevilla en plena efervescencia, propulsada por una Casa de la Contratación que sirvió de nexo entre las Indias y España, capitalizó el principio y el fin de este episodio de la Historia, como ya hemos anticipado. La Casa de Indias es, simultáneamente, “bolsa de mercancías y agencia de navegación, [...] un centro de consulta y de información donde se relacionan, bajo la inspección del Estado, los hombres de negocios que financian las expediciones, por una parte, y, por la otra, los capitanes dispuestos a conducirlos” (Zweig, 2019, pág. 73).

La ciudad hispalense se ha descrito como “la urbe donde se manifestó el esplendor económico y financiero del siglo XVI” y como el “microcosmos económico del siglo XVI” (González, 2012, págs. 29 y 69). La actividad comercial atraído, naturalmente, el interés de los mercaderes, cambistas y banqueros, que se debatieron entre el buen desarrollo del negocio y la salvación del alma, como muestran los tratados escritos en aquellos trepidantes años.

Quien mejor captó la realidad del siglo XVI en la capital hispalense acaso fue el sevillano Tomás de Mercado (“Suma de tratos y contratos”), cuyo influjo, al igual que el de otros doctores de nuestra magna Escuela de Salamanca, alcanzó a autores de siglos posteriores, incluido el padre de la economía moderna, Adam Smith (González, 2012, págs. 31 y 32)⁶.

Para Carande (2004, pág. 141), tuvo Sevilla “mayor número de cuentas que cualquier ciudad española, debido a la variedad de actividades de

su mercado privilegiado: compradores de oro y plata, en las subastas de la casa de la moneda, factores y agentes de firmas extranjeras dedicadas al comercio de perlas y piedras preciosas [...], grandes cargadores de Indias, arrendatarios de ingresos de la corona y de la ciudad, asentistas de negros, mercaderes de esclavos y con ellos nobles y grandes terratenientes interesados también en importantes negocios, a los que tampoco renunciaron los oficiales y regidores de la ciudad y otros altos dignatarios atraídos por Mercurio, a la sombra de las facilidades inherentes, a su preeminencia. La comunidad de intereses de la clientela contribuyó a que los bancos trabasen íntima solidaridad”.

En Burgos, el segundo gran centro de la economía española de entonces, que permitía la apertura del comercio patrio hacia Europa, encontramos a otro de los personajes clave de la proeza de Magallanes y Elcano, Cristóbal de Haro, colaborador de los principales banqueros alemanes de la época, los Fugger (Fúcares) y los Welser (Bézar), cuyos palacios, en opinión de Zweig (2019, pág. 19), se construyeron, al igual que los de Venecia, “casi exclusivamente con dinero ganado en la especería india”.

Para Gil (2019, pág. 41), salta a la vista que De Haro persiguió “encontrar un nuevo camino a una Especería que se sentía muy cercana a América, ya que todo el mundo estaba convencido entonces de que no solo el Maluco, sino también Malaca —el colmo de los disparates— pertenecía a la demarcación del rey de España”. El comercio de la especería se consideraba el más lucrativo de los de la Edad Media, “pues en él se reúnen el más pequeño volumen y el margen más grande de beneficio” (Zweig, 2019, pág. 19).

Las finanzas permitieron el descubrimiento de los límites del planeta a través de los viajes de los mercaderes, que requirieron el préstamo de dinero por parte de inversores que esperaban un beneficio futuro (Goetzmann, 2017, pág. 10); en este sentido, “las finanzas han constituido un cofactor en la expansión de la civilización”.

Magallanes, junto al también portugués Rui Faleiro, quien finalmente fue excluido de la exploración, consiguió presentar su proyecto a

⁶ Nos remitimos a nuestro artículo “La contratación mercantil en el siglo XVI según Tomás de Mercado”, en este mismo número especial de *eXtoikos*, que tiene por objeto “Suma de tratos y contratos”.

un Carlos V recién llegado a nuestro país. El monarca accedió a patrocinar la expedición, lo que quedó plasmado en las Capitulaciones de Valladolid (1518), en las que se concretó el reparto entre ambas partes de las cargas, las obligaciones y, en su caso, los beneficios derivados de la expedición. Si hay un elemento que caracteriza a la “administración moderna de la monarquía hispana es la minuciosa, casi obsesiva, atención a las cuentas”, y una “preocupación constante por el aspecto económico”⁷, que llevó a que tras el retorno de la expedición en 1522 se llegaran a documentar los salarios debidos a los tripulantes, incluso a algunos de los fallecidos durante la aventura (Vélez, 2019a, pág. 114)⁸.

Con su agudeza habitual Zweig (citado en Domínguez, 2020) destaca que “en todo descubrimiento o invención hay un estímulo moral, una fuerza alada del espíritu; pero, muy en general, lo que da el empuje definitivo hacia la realización es la coincidencia de unos móviles materiales”. La propuesta de Magallanes y Faleiro a Carlos V no constituyó una excepción a este principio, pues si bien estaba el propósito de afirmar la españolidad de las islas de las Especias, conforme al reparto del mundo pactado con Portugal, también era evidente la existencia de intereses más personales y materiales por parte de todos los personajes, públicos y privados, en liza.

La financiación de los preparativos con cargo al presupuesto de la Corona, según lo estipulado en las Capitulaciones de Valladolid, no se pudo llevar plenamente a efecto por la falta de liquidez de las arcas reales (un problema con el que Carlos V habría de convivir, amargamente, a lo largo de todo su reinado, a pesar de las ingentes cantidades de oro y plata recibidas con origen en los dominios americanos).

Y es en este punto en el que Cristóbal de Haro, con el apoyo de otros banqueros

burgaleses y el de los Fugger y los Welser, aportó como inversión —de alto riesgo, sin duda— 2.000 ducados (Bernabéu, 2018, págs. 62 y 65), con el fin de que fueran adquiridas las mercaderías necesarias para la partida, toda vez que la “fórmula de colaboración público-privada propuesta por el marinero” fue aceptada por la Corona (Domínguez, 2020). La aportación de Cristóbal de Haro cubrió una quinta parte de las necesidades financieras del viaje, siendo sufragada la parte restante por la Corona (Colomar, 2018, pág. 157) (según la Real Academia de Historia —2019— y Zweig —2019, pág. 94—⁹, De Haro y sus asociados sufragaron el 25% del coste de la expedición).

En todo caso, la financiación otorgada por la Corona constituyó una excepción a la práctica habitualmente seguida, pues, “salvo contadas excepciones como fue el caso de Colón o Magallanes, las aventuras no eran costeadas por el Estado, sino por los conquistadores mismos, o por los mercaderes o banqueros que las financiaban” (Galeano, 2005, pág. 30). Esto nos lleva a considerar que Carlos V, por sí mismo o asesorado por terceros, identificó el potencial del viaje para ampliar sus dominios y sus fuentes de ingresos. Zweig (2019, pág. 83) interpreta que la Corona se embarcó en la financiación de la práctica totalidad del proyecto porque “si un tan curtido comerciante como Cristóbal de Haro [...] se presta a poner dinero en la empresa, es que la tal empresa promete ser de las más beneficiosas. Vale más, por consiguiente, financiar el proyecto con dinero del Tesoro, asegurándose así la principal ganancia y, con ella, la gloria”.

Tras indecibles padecimientos, la nao Victoria regresó desarbolada a Sevilla tras tres años de auténtica odisea, pero cargada de especias que permitieron cubrir todos los costes del viaje y la obtención de rentabilidad (Martín-Merás, 2018, pág. 96). De los 700 quintales¹⁰ y 23 libras de clavo que traía, quedaron netos 480 quintales y 58 libras, que, a razón de 42 ducados

⁷ En las extensas actas se encuentra el registro, hasta el último maravedí, de lo que costó cada “martillo, cada sable, cada saquito de sal o resma de papel [...]” (Zweig, 2019, pág. 103).

⁸ Elcano, por ejemplo, cobró 3.000 maravedíes mensuales, Gómez de Espinosa 4.000 maravedíes mensuales y Magallanes 8.000 maravedíes por mes (Vélez 2019b, pág. 235).

⁹ Los gastos del viaje ascendieron a 8.334.335 maravedíes, de los que 6.454.209 se pusieron a disposición por Carlos V y el resto, esto es, 1.880.126 maravedíes, por Cristóbal de Haro (Zweig, 2019, pág. 244).

¹⁰ “[...] el vientre de la nave va henchido hasta los topes. Setecientos quintales de especias lleva el *Victoria*: setecientos quintales, suficientes para sazonar sus más suculentas comidas miles y millones de hombres” (Zweig, 2019, pág. 212).

el quintal, se vendieron a Enrique Ehinger por 7.569.130 maravedíes (Varela, 2019, pág. 283).

Zweig (2019, pág. 219) describe vivamente la situación, desde el punto de vista de los inversores privados: “Los mismos empresarios comerciantes que armaron la flota, la Casa de Contratación y Cristóbal de Haro, pueden regocijarse. Ya daban por perdidos los ocho millones de maravedíes desembolsados para los cinco barcos, y, de pronto, el único de estos que vuelve a sus lares no solamente nivela con su carga la partida, sino que deja todavía una insospechada ganancia. Los quinientos veinte quintales de especias que ha traído el Victoria de las Molucas dejan una ganancia limpia de unos quinientos ducados de oro. El cargamento de un solo barco compensa la pérdida de los otros cuatro. Una cuenta en la cual, a decir verdad, queda reducida a cero la otra pérdida: doscientas vidas humanas.

Años más tarde, en virtud del Tratado de Zaragoza (1529), Carlos V vendió las Molucas a Portugal por 350.000 ducados, con pacto de retroventa, pues dicho importe se reembolsaría a Portugal si una comisión mixta de expertos luso-hispanos determinaba que, por su demarcación, estas islas correspondían, en realidad, a la soberanía de Portugal. Si la aportación regia, según lo apuntado anteriormente, rondó entre los 6.000 y los 8.000 ducados, al margen de otros posibles costes incurridos, nos percatamos de la extraordinaria rentabilidad financiera del proyecto para la Corona hispánica. Con lo estipulado en Zaragoza, la política imperial se orientó hacia América, lo que no impidió que la influencia española en Asia fuera calando paulatinamente, hasta la pérdida de las últimas colonias en 1898.

Referencias bibliográficas

- Aguinalde Olaizola, F. de B. (2019): “Juan Sebastián Elcano (1476-1526). El protagonista olvidado del relato de la primera circunnavegación”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Bernabéu, S. (2018): “La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)”, en “La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522”, Higuera Rodríguez, M. D. (Dir.), Editorial Planeta, S.A.
- Carande, R. (2004): “Carlos V y sus banqueros”, 2ª ed., Editorial Crítica, S.L.
- Colomar Albájar, M. A. (2018): “Circunvalando la redondez del mundo. Las fuentes documentales”, en “La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522”, Higuera Rodríguez, M. D. (Dir.), Editorial Planeta, S.A.
- Comellas García-Llera, J. L. (2019): “La travesía del Atlántico”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Domínguez Martínez, J. M. (2020): “La gesta de Magallanes: el monumental relato de Stefan Zweig”, eXtoikos, especial nº 3, “Vuelta al mundo Magallanes-Elcano (1519-1522)”.
- El País (2019): “España y Portugal firman la paz de Magallanes-Elcano”, 2 de abril.
- Fernández Torres, A. (2019): “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Introducción, Fundación Unicaja.
- Fernández Vial, I. (2019): “Las naves”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Galeano, E. (2005): “Las venas abiertas de América Latina”, 2ª ed., 3ª reimp., Siglo XXI de España Editores, S.A.
- Gil Fernández, J. (2019): “Los comienzos de la carrera por la especería”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Goetzman, W. N. (2017): “Money changes everything. How finance made civilization possible”, Princeton University Press, Princeton & Oxford, tercera impresión.
- González Moreno, M. (2012): “Retratos de economistas andaluces: vida, tiempo y pensamiento”, Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja.
- Madrid Álvarez-Piñer, C. (2019): “El desafío de las islas: Del Pacífico a Filipinas y Borneo”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Martín-Merás Verdejo, L. (2018): “El viaje que cambió la imagen del mundo. Cartografía, comercio y diplomacia”, en “La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-

-
- 1522”, Higuera Rodríguez, M. D. (Dir.), Editorial Planeta, S.A.
- Pérez-Mallaína Bueno, P. E. (2019): “Los hombres del viaje más largo”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Piketty, T. (2019): “Capital e ideología”, Editorial Planeta, S.A., Ediciones Deusto, 2019.
- Real Academia de Historia (2019): “Informe sobre la Primera Circunnavegación a la tierra”, 10 de marzo.
- Revista Registradores de España (2019): “Entrevista a José Luis Comellas por Antonio Tornel”, nº 86.
- Varela, C. (2019): “La llegada a España”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Vélez Escofet, J. (2019a): “Catálogo de piezas, análisis y comentarios. Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes de la expedición a las islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Vélez Escofet, J. (2019b): “Catálogo de piezas, análisis y comentarios. Información sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especería organizada por Fernando de Magallanes”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Vila Vilar, E. (2019): “España en los albores del siglo XVI”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Zweig, S. (2019) [1938]: “Magallanes. El hombre y su gesta”, Capitán Swing Libros, S.L., Madrid.

Todo al margen de la gesta de la vuelta al mundo, pero necesario para poder darla

Rafael Vidal Delgado

Resumen: En este trabajo se analiza el reparto del mundo entre España y Portugal, a finales del siglo XV, el instrumento de las capitulaciones para la ejecución de los viajes de los descubridores, los recursos militares a disposición de estos y la labor evangelizadora.

Palabras clave: España; Portugal; capitulaciones; armamento; evangelización.

Códigos JEL: N00; Z1.

1. Introducción

Dentro de la actividad oficial de la Comisión Nacional del V Centenario de la primera vuelta al mundo de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, figura, entre las asignadas al Foro para la Paz en el Mediterráneo, en colaboración con el Instituto Econospérides, la elaboración de una investigación jurídica, económica y financiera de principios del siglo XVI, que arroje luz sobre la expedición y sus circunstancias.

Dentro de este contexto se ha pretendido con este trabajo conocer el porqué del reparto del mundo entre Portugal y España, lo cual, mirado con ojos actuales, se consideraría imposible; sin embargo, en aquellos años el Papa se abrogaba el poder espiritual sobre todo el orbe, con efectos jurídicos, aunque su decisión solamente fuera aceptada por los países cristianos.

Otro aspecto interesante, que posibilitó el imperio planetario de la monarquía hispánica, fue el tema de las “capitulaciones”, por las cuales la Corona era la que llevaba a cabo las grandes empresas, responsabilizándose a uno de sus súbditos, e incluso extranjeros, como en el caso de Fernando de Magallanes, de su cumplimiento. Consecuencia de este sistema era que el monarca ponía a disposición de la otra parte los medios para necesarias para realizarlas, de lo que son ejemplos el “alquiler” de las carabelas colombinas o la adquisición de las naos de Magallanes.

Las naves tenían que ir armadas, lo que da pie a analizar la situación de la industria de

cañones en España, dando énfasis a la de Málaga, así como los hombres encargados de servirlos y de hacerse cargo de su conservación, de la pólvora, de los bolaños que lanzaban, así como de todas las armas de fuego de uso personal de la expedición. Los lombarderos, personas encargadas de los cometidos anteriores, realizaban estudios en las fábricas de cañones, haciéndose referencia expresa a la de Málaga, que podríamos considerar como el primer centro de enseñanza científica existente en la ciudad.

Como última parte del presente trabajo se analiza la evangelización que, aunque parezca una muestra de intransigencia religiosa, no lo era, sino que era una misión explícita de la concesión papal para la división del mundo entre Portugal y España, tal vez el objetivo principal de la Iglesia, que era hacer llegar el evangelio a todo el orbe y así convertirlo en cristiano, objetivo que no se consiguió en su totalidad, pero la semilla del Dios cristiano permanece en Filipinas, en numerosas islas del Pacífico, en América y en buena parte de África y Asia.

2. Antecedentes del reparto del mundo entre España y Portugal

No se pueden entender las expansiones de Portugal por la costa africana, ni las de España¹ hacia las tierras de poniente, sin antes hacer mención del poder papal sobre las naciones cristianas y sus soberanos.

¹ Tendríamos que hablar de Castilla, porque la Corona de Aragón seguía manteniendo independencia patrimonial; don Fernando era rey de los dos Estados, que básicamente conforman la España actual (Navarra se unió ya en el siglo XVI).

El Tratado de Alcaçovas de 1479, firmado al año siguiente por Doña Isabel y Don Fernando y por Alfonso V de Portugal, es considerado como un antecedente del “reparto del mundo” del Tratado de Tordesillas de 1494, aunque su efectividad se reducía a los dos Estados; sin embargo, el de Tordesillas, tiene una dimensión mundial, debido a que se basó en las llamadas “bulas alejandrinas” del Papa Alejandro VI, por el que concedía a España y Portugal la dominación de todo el orbe no cristiano, con la obligación de cristianizar a sus habitantes.

La cuestión no era baladí, dado que cualquier otro rey o particular que quisiera establecer relaciones con los habitantes de las tierras concedidas a España y Portugal, sin consentimiento expreso de éstas, quedaba “excomulgado”².

Alejandro VI hacía suya la doctrina sobre la primacía del poder papal frente el terrenal, planteada por Gregorio VII en su lucha contra el emperador, en la que incluso se declaraba al papa como “señor supremo del mundo”, doctrina que fue esgrimida por Urbano II para la predicación por recuperar los Santos Lugares.

Los países cristianos como Inglaterra y Francia, así como el Imperio Romano Germánico, protestaron tímidamente, debido a sus debilidades políticas internas y por la política matrimonial de los Reyes Católicos, quienes ya preconizaban la unión de su hija Juana con un hijo del emperador Maximiliano de Austria.

Hubo una diferencia sustancial, en lo que respecta al reparto del mundo, entre lo que se exponía en la Bula menor *Inter Caetera*, de 4 de mayo de 1493 y el Tratado de Tordesillas, ya que mientras en la primera se fijaba el límite en cien leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde, en el segundo se estableció en 370 leguas, correspondiendo por ello a Portugal la zona de lo que posteriormente sería Brasil.

² Según Bejarano (2016), “En el mismo manuscrito se indica que, bajo pena de caer en excomunión *latae sententiae*, serían castigadas todas las personas que realizaran actividades económicas o de otro tipo sin el permiso expreso de los reyes o de sus herederos y que a los monarcas españoles se les concedían los mismos ‘privilegios, gracias, libertades, inmunidades, exenciones e indultos’ que se les había entregado con anterioridad a los reyes de Portugal en el continente africano”.

Esta doctrina eclesiástica fue contestada a lo largo del siglo XVI, fortalecidos ya los poderes europeos, y fue objeto de controversias entre los juristas universitarios de la época.

La concesión del poder para “cristianizar” todo el orbe, otorgado a los reyes de España y Portugal, produce una actitud colonizadora distinta a la que posteriormente llevarían a cabo Inglaterra y Holanda, siendo en el primer caso responsabilidad exclusiva de la “corona”, mientras que en los segundos se plantea como una cuestión meramente comercial, a través de compañías o sociedades mercantiles que cuentan con el respaldo real.

Entramos con ello en la forma jurídica de las “capitulaciones”.

3. Las capitulaciones

La capitulación es definida por el Diccionario de la Lengua Española, en su primera acepción, como un “pacto” entre dos o más personas sobre algún negocio, comúnmente grave. Es por tanto un acto jurídico.

Habría que analizar con más detalle su génesis jurídica, pero la realidad es que, con la fórmula de las capitulaciones, compuestas por varios “capítulos”, se establece un vínculo jurídico entre el rey y, en el caso de los Reyes Católicos, entre ellos y una tercera o terceras personas.

“Es de sobra conocido que las capitulaciones entre los monarcas y los descubridores y conquistadores constituyen la base jurídica de la obra colonizadora de España en América. Estos documentos son la expresión de la voluntad real de controlar las empresas ultramarinas de los súbditos de la Corona de Castilla y de no admitir empresas espontáneas privadas que no estuvieran encauzadas en normas jurídicas. Por otro lado, son importantes como creadoras de un derecho que reglamenta las actividades descubridoras y el establecimiento de los asentamientos españoles fuera de la Península” (Pietschmann, 1987).

Pietschmann, tras analizar los “Pleitos colombinos”, los cuales se fallaron a favor del monarca, llega a afirmar que las capitulaciones

tienen validez jurídica cuando las dos partes cumplen lo pactado. Colón no llegó a las “Indias” sino a un nuevo continente, por lo que incumplió el pacto, manteniendo con ello el único título de “almirante de Castilla” y no el de virrey y gobernador de todas las tierras descubiertas y conquistadas.

Visto el concepto de “capitulaciones”, analicemos las de Valladolid de 1518.

3.1. Las Capitulaciones de 1518

Tanto en las capitulaciones de Santa Fe (*Primeramente, que vuestras altezas como Sennores que son de las dichas mares oceanas fazen dende agora al dicho don Christoual Colon*) como en las de Valladolid de 1518 (*Por quanto vos, Fernando de Magallanes, caballero natural del Reino de Portugal, y el bachiller Ruy Falero, así mismo natural del dicho Reino, queriéndonos hacer señalado servicio, os obligáis de descubrir en los términos que nos pertenecen y son nuestros en el mar océano, dentro de los límites de nuestra demarcación, islas y tierras firmes [continentales], ricas especierías y otras cosas de que seremos muy servidos y estos nuestros Reinos muy aprovechados, mandamos asentar para ello con vosotros la capitulación siguiente*), consideran los monarcas que los descubrimientos y conquistas que van a hacer los mandos de las expediciones son en “sus territorios”, concediéndoles las mercedes de monopolio, con la salvedad de las expediciones que pudieran enviarse desde el “Mar del Sur”, que no entraban en el contrato, por haber sido descubierto con anterioridad en 1513³.

Existe una diferencia jurídica importante entre las Capitulaciones de Santa Fe y las de Valladolid de 1518. En las primeras se considera a Cristóbal Colón, al margen de su nacimiento, “naturalizado” castellano, con los mismos derechos y obligaciones que los nacidos en Castilla, y por ello se le concede la “dignidad” de “almirante”, que era de carácter vitalicio y hereditario, dignidades que de ninguna manera podían otorgarse a un extranjero, de acuerdo con el Código de las Siete Partidas.

³ Vasco Núñez de Balboa fue el descubridor del Mar del Sur al atravesar el istmo de Panamá en el cuarto viaje de Colón.

Sin embargo, ya en el primer párrafo de las Capitulaciones de Valladolid, se trata a Magallanes y Faleiro como “caballero y bachiller portugués”, cuestión que fue origen de múltiples desórdenes, tanto en Sevilla (incidente de las banderas), como con sus capitanes españoles, no ocurriendo nada de eso con Cristóbal Colón.

No está clara la razón por la que Don Carlos no naturalizara español a los dos aventureros, teniéndose en cuenta que ellos lo deseaban. Parece ser que Carlos I naturalizó a Guillermo de Croy, sobrino de su consejero del mismo nombre, para poder designarlo cardenal primado de Toledo, dignidad que solo podían ocupar españoles o naturalizados.

Este hecho y el acompañamiento de flamencos que traía Carlos I, hicieron pensar que las grandes dignidades del reino iban a serles otorgadas; por ello, las Cortes castellanas presionaron al monarca, el cual tenía necesidad de dinero para su postulación como emperador de Alemania, con la obligación que no naturalizaría a ningún extranjero sin aprobación previa de ellas.

Las capitulaciones eran un acto jurídico, eran como un “convenio marco”, en donde se recogía la filosofía, la finalidad y los objetivos, pero no entraba normalmente en el terreno organizativo. Sin embargo, la particularidad de las de 1518 es que entran en detalles, como el número de barcos, el de tonelajes de cada uno, incluso el número de tripulantes, cuestiones que debían haber sido objeto de un desarrollo posterior, dado que, tras la firma de las capitulaciones, existe una prolija documentación de instrucciones reales, reales cédulas, cartas, etc.

“Y porque lo susodicho mejor lo podáis hacer, y haya en ello el recaudo que conviene, digo que yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento y treinta toneladas cada uno, otros dos de a noventa, y otro de sesenta toneles, abastecidos de gente, mantenimientos y artillería, conviene a saber que vayan los dichos navíos abastecidos por dos años, y que vayan en ellos doscientas y treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos, entre maestros, marineros, grumetes y toda la otra gente necesaria, conforme al memorial

que está hecho para ello, y así lo mandaremos poner luego en obra a los nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación de las Indias”⁴.

Meses después, el secretario real remite a los oficiales de la Casa de Contratación la composición de los buques, que, siendo en número similar a la de las Capitulaciones, tiene sensibles diferencias en lo que respecta al tonelaje: dos de ciento veinte toneles, otros dos de ochenta toneles y el otro de sesenta, relacionándose posteriormente, de forma exhaustiva, el armamento, los materiales y la comida que se debe llevar.

Al final, las embarcaciones que parten a la aventura son: la “Trinidad” de 110 toneles y una tripulación de 62 hombres; la “San Antonio” de 120 toneles y 57 hombres; la “Concepción” de 90 toneles y 44 hombres; la “Victoria”, de 85 toneles y 45 hombres; y por último la “Santiago”, de 75 toneles y 31 hombres. Es decir, excepto en el número de navíos, no tienen nada que ver con los tonelajes⁵, y tampoco con el número de tripulantes, 234 en las capitulaciones, 239 al partir de Sanlúcar de Barrameda y algunos más que se embarcaron en Canarias

En las Capitulaciones, los monarcas españoles se comprometían a poner a disposición del mando de la expedición una flota. En el caso de Magallanes, llegarán a fijar el número y el tonelaje, que era, tal como se ha visto, excesivo, pero muestra la voluntad de que es una “expedición real”. Con Colón los Reyes Católicos “alquilaron” por un tiempo determinado una nao y dos carabelas, cuyos dueños eran Juan de la Cosa de la “Santa María”, Gómez Rascón y Cristóbal Quintero de la “Pinta”, y, por último, Juan Niño de la “Niña”, formando todos ellos parte de las tripulaciones.

Las cinco embarcaciones de la expedición magallánica fueron adquiridas por el tesoro real. En algún documento se expresa que una de ellas fue aportada por Cristóbal de Haro. Puede que sea cierto, pero Cristóbal de Haro era banquero-

⁴ Tomado de Bernal (2014).

⁵ La tonelada equivalía al “tonel” vizcaíno, pero no era una tonelada en el sentido actual. *Grosso modo*, una nao de 100 toneladas vizcaínas podía equiparse a una de 150 toneladas actuales.

comerciante y lo hizo como préstamo a la Corona y mediante un contrato, en donde figuraban los beneficios que obtendría del resultado del viaje.

Hablando de buques, veamos la situación de la construcción naval en España.

4. Carabelas, naos y galeones

4.1. La construcción naval



Tras el segundo viaje de Colón, iniciado el 25 de septiembre de 1493, con 17 embarcaciones, la cual puede considerarse la primera expedición de colonización, regresó a España (Cádiz) el 11 de junio de 1496, y se vio la necesidad de incrementar el tonelaje de los buques oceánicos, para lo cual los Reyes Católicos promulgaron la Pragmática de 20 de marzo de 1498, concediéndose ayudas sustanciales a los navieros que construyeran buques grandes. Esta Pragmática fue seguida por las Reales Cédulas de 3 de septiembre de 1500, 11 de agosto de 1501 y 15 de octubre de 1502, encaminadas a promover la construcción naval, debido a que España ya era una potencia planetaria, debiendo disponer de una flota para consolidar el imperio marítimo que se iba constituyendo.

En el Mediterráneo, había una flota de galeras militares, bien que en tiempo de los Reyes Católicos no era muy numerosa y, ante el auge de su homónima turca, tuvo que actuar defensivamente. La flota de galeras del Mediterráneo se fue ampliando en tiempos de Carlos I y Felipe II, aunque no sólo con las españolas, sino sobre la base de la alianza con las flotas de Venecia, Génova, Nápoles y de la familia Doria.

La normativa para la construcción de embarcaciones oceánicas no distinguía, en principio, entre las específicamente militares y las comerciales:

“el barco mercante vasco del siglo XVI fue

siempre, hasta cierto punto, un barco de guerra, puesto que ningún mercader vasco hubiera dejado zarpar su nao desarmada, en unos tiempos de tantas hostilidades y piratería. No cabe duda que se tenían que hacer ciertos arreglos para convertir un barco corriente en un barco de guerra propiamente dicho; pero el diseño fundamental del casco siempre era el mismo”⁶.

4.2. La carabela

La carabela era un buque muy marinero en el océano, con velas latinas y cuadradas.

En la expedición de Magallanes sólo una de las embarcaciones era carabela, la “Santiago”, muy necesaria para la navegación en flota, como posteriormente se verá.

La carabela no sobrepasaba las 100 toneladas⁷; por ejemplo y tal como se ha indicado anteriormente, la “Santiago” tenía 75, construida con estructura de roble, forros de pino, palos de roble, timón de roble, jarcias de cáñamo, velas de cáñamo, anclas de hierro, clavazón de hierro, y calafateado de estopa de cáñamo.



Alcanzaba los siete nudos, incluso más con

⁶ Barkham (1982).

⁷ Es complicado evaluar las toneladas, del sistema métrico decimal, de las embarcaciones de finales y principios de los siglos XV y XVI. Generalmente se hablaba de “toneles”, por el número de ellos que podía transportar en su interior. Además, no había homogeneidad en la medida de capacidad de cada uno de ellos. El tonel en Sevilla y los puertos andaluces era distinto al vizcaíno. Por otra parte, el tonel era, como se ha expuesto, una medida de capacidad y no de “masa”.

viento favorable, siendo la embarcación perfecta para efectuar reconocimientos en costas de calado desconocido, para enlace entre los demás buques de la flota y para encontrar a uno de ellos que hubiera perdido el rumbo marcado por la nao capitana.

4.3. La nao

En los puertos de la actual provincia de Huelva se construían carabelas, pero, al necesitarse mayor tonelaje, tomaron una mayor preponderancia los astilleros vascos.

La diferenciación entre la nao y el galeón se produce bien entrado el siglo XVI, empleándose indistintamente dicha denominación en el primer cuarto del siglo.

En la expedición, cuatro de los navíos, excepto la “Santiago”, se consideran naos: “Trinidad”, “Concepción”, “Victoria” y “San Antonio”.

Las naos provienen de las “cocas” y “carracas” medievales. La nao era de casco redondo, y disponía de tres mástiles: el de “mesana”, que era el de más a popa; el “mayor”, que era el central; y el “trinquete”, que era el vertical de proa. Aparte de los anteriores, estaba el “bauprés”, que era el mástil inclinado de proa.

Las velas oceánicas eran del tipo cuadradas, aunque en ocasiones la del palo de mesana era latina.

Una diferencia sustancial entre la carabela y la nao es que la primera llevaba un castillo a proa, mientras que la nao llevaba dos, uno a proa y otro a popa.

Todas las naos eran de mayor tonelaje que las carabelas.

4.4. El galeón



Galeones españoles de la “Gran Armada” en 1588. Autor: Cornelis Claesz van Wieringen. Rijksmuseum de Ámsterdam.

La “San Antonio” ha sido considerada como galeón, por su mayor tonelaje. Esta apreciación no parece que fuera del año 1518, sino de fechas posteriores. A partir de la década de 1520, teniendo la misma estructura la nao y el galeón, se empezaron a diferenciar por el tonelaje, estableciéndose las 120 toneladas como el mínimo para ser considerado galeón (este era, precisamente, el tonelaje de la “San Antonio”).

El galeón puede considerarse un invento español. Su utilización era comercial y de guerra, aunque, en el primer caso, son los de la llamada “Carrera de Indias”. Eran buques de gran tonelaje, de más de 40 metros de eslora. La manga era ancha en la línea de flotación y tendía a estrecharse en las amuras.

El “Galeón de Manila” llegó a tener más de 2.000 toneladas, pudiendo transportar más de mil pasajeros.

Evidentemente, para navegar hacia lo desconocido, los buques tenían que ir armados. ¿Cuál era el armamento de la flota de Magallanes?

5. El armamento

La documentación sobre la expedición que nos ha llegado hasta nuestros días y que se conserva en su mayor parte en el Archivo de Indias de Sevilla es tan numerosa y minuciosa que se puede conocer todo el bastimento, material, armamento y equipo de cada una de las naves.



Falcón pedrero español. Pequeña pieza de artillería montada sobre horquilla [MNM-1570].

Con respecto al armamento, figuran no solo los cañones de artillería, sino todo tipo de armas de fuego, armas blancas, armaduras, rodelas, etc.

Entre los cañones había bombardas o lombardas, pasamuros o passamuras, versos, falconetes o falcones, pasavolantes y culebrinas, de calibres diversos, dado que una pieza no era igual a otra.

A principios del siglo XVI había pocos cañones debajo de la cubierta principal, por lo que toda ella iba en cubierta y en los castillos de proa y popa. Las bombardas, los morteros y las culebrinas de mayor calibre iban en cubierta, tirando en tiro curvo, mientras que el resto, de la artillería, estaba colocado en las amuras de babor o estribor, de ahí su denominación de “pasamuras”, siendo piezas de pocos calibres.

La munición que utilizaban los cañones eran bolaños de piedra, tallados a mano y adecuados a los distintos calibres. Había en la primera mitad del siglo XVI bolas de hierro, no pareciendo los cañones de la expedición llevaran munición de este tipo.

La artillería de a bordo tenía un alcance limitado: 300 metros para las de tiro curvo y menos de 100 para el resto.

Su efecto destructor era relativo. Si se luchaba contra otro buque se procuraba disparar a los mástiles, al objeto de abatirlos y dejar al enemigo sin posibilidad de maniobrar, dado que su propulsión era mediante el viento, al dejarlos sin velas.

En la lucha contra canoas o similares, eran útiles las pasamuras que, aunque de menor calibre (6 y 7 centímetros) tenían una determinada capacidad de puntería directa y con ángulo de giro horizontal; apuntando a la canoa que se aproximaba, bien se producía impacto directo, bien el vuelco de la misma.

Por ejemplo, el falconete o falcón, se colocaba en la “falca”, que era una pieza de madera ubicada en la amura de un barco, siendo similar al verso, aunque los primeros eran de mayor calibre que los segundos (de 5 a 7 centímetros y 4 a 5, respectivamente).

No existe una documentación fehaciente de la procedencia de la artillería que embarcó Magallanes, siendo muy probable que parte de ella ya viniera incluida en la adquisición de las embarcaciones. Hay que tener en cuenta que en la época de los Reyes Católicos existían en sus reinos cinco fábricas o fundiciones de cañones, alcanzando la creada en Málaga en 1496 mayor preeminencia que las demás, dada la política mediterránea de los Reyes, con la conquista de Italia por el Gran Capitán y la ocupación de plazas en la orilla sur del Mediterráneo, teniendo todas ellas que ser artilladas con cañones, procedentes de la fundición de cañones⁸.

Lo lógico era que la mayor parte de la artillería que llevó Magallanes en la expedición proviniera de la fábrica de Málaga, y más si tenemos en cuenta, no solamente su proximidad y que la nao “Trinidad” fuera enviada a la capital malacitana por Magallanes, al mando de Gómez de Espinosa, sino que también una buena parte de esta artillería se fabricaba para artillar los barcos que surcaban el Mediterráneo, en las sucesivas expediciones. Habría que aprovechar la cercanía y su especialización.

Lo que está claro es que en 1502 la fundición de Málaga estaba tan consolidada que se le solicitaron cañones para el viaje del almirante Colón a América.

“Por una cédula fecha 'veynte de Marzo de mill é quinientos é dos años se libró en el dho. Rodrigo de Narbaez mayordomo del Artillería de sus altezas dos Ribadoquines é veynte é cuatro

quintales de pólvora que lo de á Xº val Colon almyrante para el viaje que ha de facer lo cual se le libró por una cédula del thsoº aº de morales fecha en Sevilla á ocho de Marzo de quinientos é dos”⁹.

Esta aseveración también es recogida por el coronel Carrasco y Saiz, entregándose en 1502 dos ribadoquines¹⁰ completos con 25 quintales de pólvora para el almirante Cristóbal Colón¹¹.

Ante lo cual no debemos dudar de que una buena parte de los cañones de la expedición procedía de la fábrica de Málaga.

5.1. Los lombarderos

El diccionario de la RAE define a los lombarderos como “los soldados que tenían a su cargo dirigir y disparar las lombardas”. El “maestro lombardero” podría tener la graduación militar de “oficial” y los simples lombarderos tenían un determinado rango entre los tripulantes del buque. De hecho, en la relación oficial de los hombres embarcados y sus estipendios, figuran con más paga que los simples marineros, grumetes y pajes, existiendo también una diferencia entre el maestro lombardero y los demás lombarderos.

El tener a su cargo el “disparar” los cañones, de todas las variedades, que se llevaban en los barcos, era más bien “dirigir”, dado que los sirvientes de las piezas era marineros y soldados de la expedición, debido a que en cada uno de los buques había un maestro lombardero y uno o dos lombarderos, para servir a diez o doce cañones que llevaba cada barco.

El oficio de lombardero, con su diploma correspondiente, no se obtenía a base de años dedicados al trato con las armas de fuego, sino que podría considerarse que es el primero de los “estudios científicos en Europa”, cursados en las fundiciones y fábricas de cañones.

⁹ Arantegui y Sanz (1885, pág. 176).

¹⁰ El ribadoquín era una pieza de artillería pequeña y de retrocarga, usada fundamentalmente a lo largo de los siglos XIV y XV y muy poco en el XVI. Consistía en un delgado tubo de bronce de unos ocho pies de largo (aproximadamente 2 metros). Disparaba bolas de plomo de 2 a 5 centímetros de diámetro.

¹¹ Carrasco y Saiz (1887, pág. 10).

⁸ Vidal (2016).

Existe un escrito del rey Fernando, dirigido a todos los que pudieran tener referencia con su contenido, exhortándoles a construir cañones en Málaga, debiéndoseles proporcionar todas las materias primas para ello:

“... Salud e gracia sepades que Juan Rejon Capitan de mi Artilleria y Juan de Soria Secretario del Príncipe mi Hijo que Santa Gloria aya, lugar teniente de Contador de mi Artilleria por los mis Contadores Mayores, tienen a cargo hacer cierta Artilleria por mi mandato en esa dicha ciubda ... dada en la Villa de madrid a diez y siete dias de Mayo des nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil e quatrocientos e noventa e nueve años”¹².

Existe otro testimonio dedicado al maestre de artillería:

“ARTILLERÍA Fundición de mº Lope fundidor Málaga año de XCIX

Relación del Artillería q Maestre Lope¹³ fundidor ha hecho en Málaga este año de noventa e nueve años e quantas fizo y lo que recibio de cobre y estaño para cada fundición y lo q pesaron los tiros e fizo y lo q sobró de cada fundición y como respondió cada uno en la manera syguiente: ...”¹⁴.

Como necesidad de la industria de armamento se crea una escuela de artillería, que podemos considerar el primer centro científico malacitano, ya que las escuelas de artillería fueron preludio de las posteriores escuelas y cátedras de matemáticas, artillería y fortificación.

No existen muchos documentos al respecto:

“A las escuelas de Burgos y Málaga hace referencia el capitán de artillería Andrés de

Espinosa en una carta al monarca, escrita en 1582, quejándose de que en Sevilla había muy pocos artilleros para la armada, debido, en parte, a que don Francés de Álava se había enojado con él, por haber mostrado al rey el modelo del puente que se había de construir sin su licencia, y no firmaba las cédulas necesarias para las armas de la escuela sevillana. Por este motivo, los artilleros de dicha ciudad no gozaban de las mismas preeminencias y libertades que los de Burgos o Málaga, a pesar, alega Espinosa, de que los artilleros de la carrera de las Indias trabajaban y eran más necesarios que otros. Se lamenta también Espinosa de la falta de dinero, por lo que se le debían más de mil ducados de su sueldo, y solicita además nuevas piezas de artillería para Sanlúcar, Rota y otras plazas andaluzas”¹⁵.

La mayoría de los lombarderos eran extranjeros, aunque el jefe de todos ellos, el Maestre Andrés, nacido en Bristol, en el reino de Inglaterra, habíase casado con Ana de Estrada, vecina de Sevilla, por lo que, a todos los efectos, fue considerado como español.

En conclusión, los lombarderos eran hombres formados en una fundición de cañones y capacitados para todo lo relacionado con las armas de fuego y, por supuesto, con la pólvora.

6. Acción evangelizadora

El Papa Alejandro VI dictó una serie de bulas¹⁶, entre ellas, la *Inter Caetera*, de 3 de mayo de 1493, seguida de otra, denominada “menor *Inter Caetera*”, de 4 de mayo. Por la primera se concedía a los reyes españoles el dominio de todas las tierras que se descubrieran, con la obligación de la conversión al cristianismo de sus habitantes. Por la segunda se fijaba el meridiano de referencia entre Portugal y España.

Esa “obligación misionera”, era uno de los objetivos principales de las expediciones, incluida la expedición de Fernando de Magallanes.

¹² Arantegui y Sanz (1887, págs. 341 y 342).

¹³ Existe una cierta confusión en identificar este “Lope”, dado que hubo un Ramiro Lope, Maestre Mayor de Artillería, que participó en el sitio de Málaga, pero que en el año de 1496 se encontraba en el Rosellón y Cerdeña. Este Ramiro Lope fue el que entró subrepticamente en Melilla para ocuparla posteriormente. Algunos autores mezclan vivencias de Ramírez de Madrid, con Ramiro Lope y Francisco Lope, cuando, como mínimo, corresponden a dos personajes distintos.

¹⁴ Arantegui y Sanz (1887, pág. 328).

¹⁵ Vicente (2002, pág. 2).

¹⁶ En realidad, podrían considerarse “breves”, que es un documento más reducido que la bula y dedicado a un tema más concreto.

Todas las expediciones tenían que llevar capellanes y, por supuesto, no podían faltar en la que partió de Sevilla en 2019.

En la relación de tripulantes figuran tres capellanes: Pedro Sánchez de Reina, como “clérigo” en la nao “San Antonio”; Pedro de Valderrama en la “Trinidad” y Bernaldo Calmetas en la “San Antonio”, los dos primeros españoles y el tercero oriundo de la ciudad de Laitora de Francia.

De los tres, el único que regresó a España, fue el tercero, el cual desertó de la expedición, con toda la tripulación de la nao “San Antonio”, siendo sometido a juicio.

Pedro Sánchez de Reina fue abandonado por Magallanes, junto con Juan de Cartagena, el 11 de agosto de 1520, después de los sucesos de puerto de San Julián; Pedro de Valderrama murió en la emboscada de Cebú el 1 de mayo de 1521.

Pedro Sánchez de Reina, al quedar abandonado, lanzó una maldición contra Magallanes, que le fue transmitida a éste, de “arder en el fuego del infierno”. Para la época, esta amenaza, proveniente de un miembro del clero, impresionó a la tripulación y, por supuesto, al capitán general, el cual fue muerto en la batalla de Mactán por Lapu Lapu, aclamado posteriormente como uno de los héroes de la independencia filipina. En la actualidad, las estatuas de los dos contendientes se encuentran próximas en la misma plaza.

La actividad misionera y de cristianización fue muy intensa, iniciándose en el Puerto de San Julián, de la actual provincia de Santa Cruz de la República Argentina, celebrándose en dicho lugar una misa, considerada la primera de Argentina. Posteriormente, hubo cientos de bautizados de los habitantes, denominados por los españoles “patagones”, permaneciendo dicha denominación hasta nuestros días como Patagonia. Aquella primera cristianización no fructificó, debido a que se apresaron varios nativos, para ser llevados a España, lo que originó el enfrentamiento con los españoles.

Posteriormente, en las islas de San Lázaro, llamadas así por Magallanes, también

denominadas “islas de Poniente” y en la actualidad “islas Filipinas”, se procedió de la misma forma, bautizándose a miles de nativos, cuyos jefes juraron fidelidad de Carlos I, pero a continuación cambiaron las tornas y se volvieron enemigos de los españoles.

La cristianización no tuvo efectos positivos hasta la conquista de las islas por López de Legazpi, casi cuarenta años más tarde.

Referencias bibliográficas

- Arantegui y Sanz, J. (1885): “Historia de la Artillería Española”, Madrid.
- Barkham, M. (1982): “La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple”, libro de actas del encuentro “Internacional Symposium on Boat and Ship Archaeology”, celebrado en Estocolmo en septiembre de 1982, accesible en el siguiente enlace:
<https://core.ac.uk/download/pdf/11497541.pdf>.
- Bejarano Almada, M. de L. (2016): “Las Bulas Alejandrinas: Detonantes de la evangelización en el Nuevo Mundo”, Revista del Colegio de San Luis, Nueva época, año VI, número 12, julio a diciembre.
- Bernal, C. (2014): “Capitulaciones de Valladolid”, La huella archivada del viaje y sus protagonistas, Sevilla 2019-2022, Documentos para el quinto centenario de la primera vuelta al mundo.
- Carrasco y Sáiz, A. (1887): “Apuntes para la historia de la fundición de artillería de bronce en España”, Madrid.
- Pietschmann, H. (1987): “Estado y conquistadores. Las Capitulaciones”, Universidad Pontificia Católica de Chile, Publicación del Instituto de Historia.
- Vicente Maroto, M. I. (2002): “Las escuelas de artillería en los siglos XVI y XVII”, Quaderns d’història de l’enginyeria, volum v 2002-2003.
- Vidal Delgado, R. (2016): “La industria de armamento en la Málaga de Cervantes”, eXtoikos, número especial dedicado a Cervantes y su época.



El primer tránsito por el estrecho de Magallanes

José M^a López Jiménez

Resumen: Magallanes fue el primer occidental que cruzó el estrecho, en el sur de América, que comunica el Atlántico con el Pacífico. En este artículo se da cuenta de este hecho, y de la importancia de este paso, posteriormente, en el comercio marítimo.

Palabras clave: Estrecho de Magallanes; Stefan Zweig.

Códigos JEL: N00; B27.

Durante siglos se ha discutido sobre el “secreto de Magallanes”, esto es, acerca del presunto conocimiento por el marino portugués de la existencia de una vía ignota para atravesar América y alcanzar desde el Atlántico el Pacífico.

Según Zweig (2019, págs. 65 y 67), Magallanes afirmó concluyentemente: “Hallaré el paso. Porque soy el único que conoce la existencia de ese paso entre el océano Atlántico y el Pacífico, y sé en qué paraje lo he de encontrar”. Al parecer, su firme convicción derivaba de un informe erróneo elaborado en un “alemán espeluznante” por navegantes portugueses y presentado a comienzos del siglo XVI a los grandes mercaderes de Augsburgo.

Según este informe, la comunicación entre los dos océanos se encontraba cerca del grado 40 de latitud. Sin embargo, sabemos que el estrecho de Magallanes, tan penosamente descubierto y atravesado por el portugués y su flota, cae cerca del grado 52 de latitud. En realidad, la fuente manejada por el luso confundió el pretendido paso con la desembocadura del río de la Plata. Tanto da, pues, como afirma Zweig (2019, pág. 69), “hasta de un error, si el genio lo toca y un buen azar lo conduce, puede salir una elevada verdad”.

Antes de Magallanes sabemos que fueron varios los intentos para encontrar este estrecho de comunicación por el litoral oriental suramericano, de los que hay que destacar el de Vesputio (1501-1502) y el de Juan Díaz de Solís (1515); Colón también intuyó la existencia del paso, pero no llegó a latitudes tan meridionales (Serrera, 2019, pág. 23).

Zweig (2019, págs. 157 y 158) describe el estrecho de Magallanes como el “terror de los navegantes”, por haber contemplado el naufragio de docenas de barcos; en él reina siempre el viento del norte desde todos los puntos del espacio, y nunca se consiguen la calma, el sol y la comodidad apetecidos. Magallanes fue durante años el primero y el último que lo atravesó sin perder un solo barco, lo que muestra la pericia del navegante y de sus marineros, y quizás también su fortuna.

Serrera (2019, págs. 326 y 327), apela a las grandes dificultades que “tuvieron que sortear durante treinta y siete días (del 21 de octubre al 28 de noviembre de 1520) los miembros de la expedición para lograr atravesar el estrecho interoceánico”, citando, a su vez, al profesor Comellas: “El estrecho de Magallanes es lo más opuesto a lo que vulgarmente se entiende por un estrecho [...]; es un dédalo de islas e islotes muy cerca de la punta del cono sur suramericano, que obliga a vueltas y revueltas, pasos difíciles, que tiene cientos de salidas válidas o falsas, que marcha en direcciones opuestas, y en el cual es facilísimo perderse incluso en tiempos modernos si no se dispone de detalladas cartas náuticas. Es un verdadero laberinto interminable, puesto que se extiende a lo largo de 565 kilómetros. Y es un verdadero milagro que Magallanes supiera encontrar la salida hacia el otro mar que ansiosamente buscaba”.

Según Fernández-Vial (2019, pág. 161), “es impresionante que un grupo de marinos a bordo de unas naos impulsadas por velas cuadradas, en las que la posibilidad de ceñir no existía, se atrevieran a desafiar a los vientos dominantes en estos pasajes, cuya velocidad pueden sobrepasar

los 50 nudos, a las fuertes corrientes de estas aguas que llegan a alcanzar los 8 nudos, y que vencieran un sinfín de dificultades, sin la pérdida de ninguno de sus barcos. Todo esto habla muy claro de la habilidad y el buen hacer de los tripulantes de la Armada de la Especería, sin duda, excelentes hombres de mar”.

Tuvo suerte nuestra armada, pues el océano al que llegó tras atravesar el estrecho al que se le dio el nombre del capitán portugués tan solo era “pacífico” transitoriamente; en realidad, el océano Pacífico, junto con el Austral, son los mares más tempestuosos del mundo, aunque en esos momentos las aguas de aquel estaban tranquilas gracias al fenómeno conocido como “El Niño”; sin esta coincidencia no habría sido posible llegar a Filipinas (Comellas, 2019, pág. 177).

Magallanes apostó fuerte y lo perdió todo. Las propias Molucas ganadas para la monarquía española fueron vendidas, pasados los años, a Portugal, y el estrecho que lleva su nombre no ha sido, ni mucho menos, uno de los más transitados.

La gelidez y la dureza del clima, y su propia configuración natural, no propician la navegación civil, que busca ambientes mucho más septentrionales y cálidos. Tampoco el tráfico comercial frecuente una latitud que une espacios vacíos.

También se refiere a esta realidad Zwieg (2019, págs. 225-227), al percatarse de que el camino del occidente descubierto por Magallanes es poco frecuentado y no reporta dinero ni ganancia alguna. Las primeras flotas españolas prefirieron “arrastrar sus cargamentos en largas caravanas por el estrecho de Panamá, antes que correr el riesgo de cruzar los sombríos fiordos de la Patagonia. Tan general se hace al fin la reputación de peligroso estrecho de Magallanes —cuyo descubrimiento tan universalmente fue festejado— que cayó en el olvido dentro de la misma generación, convirtiéndose en un mito, como antes [...]. Unos pocos balleneros que van y vienen son los únicos barcos que frecuentan el estrecho de Magallanes, el que este había soñado como la gran vía comercial de Europa a Oriente. Y cuando, un día de otoño del año 1913, el

presidente Wilson aprieta en Washington el botón eléctrico que abre las compuertas del canal de Panamá, y con ello une para siempre ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico, queda el estrecho de Magallanes reducido a la inutilidad absoluta. Sellado su destino, desciende a la categoría de puro concepto histórico, de simple idea geográfica”.

Los canales y estrechos que capitalizan la relevancia comercial y geoestratégica en el siglo XXI son, además del mencionado canal Panamá, los de Suez, Ormuz y Malaca. El canal Panamá parte América por la mitad, en tanto que los otros tres pasos gravitan en torno al pujante continente asiático. El estrecho de Malaca, controlado por la fuerza naval norteamericana, acapara un tercio del comercio marítimo mundial, incluyendo el 80% de las importaciones chinas de energía (The Economist, 2020, págs. 8 y 9).

Difícilmente se puede afirmar que el descubrimiento de Fernando de Magallanes fuera inútil cuando sirvió para dar a la Tierra su justa medida, sentando las bases del planeta globalizado que conocemos, sirviendo en bandeja el siguiente reto más o menos equiparable: el descubrimiento y la colonización de las estrellas.

Referencias bibliográficas

- Comellas García-Llera, J. L. (2019): “La travesía del inmenso océano”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Fernández Vial, I. (2019): “El estrecho de Magallanes”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- Serrera, R. M. (2019): “La vuelta al mundo y la conquista de México: la plena dimensión continental de América (1519-1522)”, en “El viaje más largo. La primera vuelta al mundo”, Fundación Unicaja.
- The Economist (2020): “A long game”, special report on “China’s Belt and Road”, 8 de febrero.
- Zweig, S. (2019) [1938]: “Magallanes. El hombre y su gesta”, Capitán Swing Libros, S.L., Madrid.

La Era de los Descubrimientos: una mirada económica

Miguel González Moreno

Resumen: Este trabajo tiene por objeto la interpretación económica de la conocida como “Era de los Descubrimientos”, y, más en concreto, el análisis de aspectos tales como las motivaciones económicas de las potencias y los descubridores, el contexto económico de la época o sus consecuencias en este orden.

Palabras clave: Era de los Descubrimientos; análisis económico.

Códigos JEL: N00; N10.

“El mar lava todos los crímenes de los hombres”

Verso de Ifigenia en Táuride [tomado de S. Leys (2011)]

Aunque ya sabemos que la periodización histórica es discrecional y cuestionable, no es menos cierto que es indiscutible la trascendencia de determinadas épocas, aquellas que claramente representan un antes y un después, las que suponen el cierre de una etapa y el comienzo de otra. Pocas dudas tienen los expertos acerca de la excepcionalidad y relevancia de la denominada Era de los Descubrimientos, cuando se cerraba la puerta de la Edad Media y comenzaba la modernidad. Nos trasladamos a los siglos XV y XVI, a nuestra mente acuden personajes como Vasco da Gama, Bartolomé Díaz, Pedro Álvarez, Vasco Núñez de Balboa, Cristóbal Colón, Fernando de Magallanes, o Juan Sebastián Elcano, entre otros. Pero también rememoramos lugares, en aquellos tiempos desconocidos, y después nombrados y conocidos como América, Cabo de las Tormentas (Buena Esperanza), Islas Filipinas, Las Molucas (Islas de las Especias), Brasil, Estrecho de Todos los Santos (Magallanes), etc.

Por más tiempo que haya transcurrido, no deja de sorprender la decisión con la que afrontaron los riesgos y las incertidumbres consustanciales a la navegación oceánica en aquellos siglos: barcos a vela para cubrir largas distancias y expuestos a las inclemencias meteorológicas; penalidades y contratiempos de todo tipo (enfermedades, naufragios, desnutrición, motines, etc.); o cómo orientarse y

no perderse en mitad de un inmenso océano cuando sólo conocían a medias las coordenadas, es decir, dependiendo de la meteorología podían estimar de forma aproximada la latitud, pero en todo caso desconocían la longitud. Tal vez, de todas las expediciones, la que mejor refleja lo que decimos es la expedición de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano: un 10 de agosto de 1519 partieron 5 naves y, dependiendo de las fuentes, 235 o 265 hombres; y, después de dar la primera vuelta al mundo, volvieron a Sevilla el 8 de septiembre de 1522 tan sólo una nave (Victoria) y 18 hombres.

Es lógico que ante estas adversidades y otras más, a día de hoy nos sigamos interrogando por los motivos que empujaron a aquellos hombres a poner en riesgo sus vidas y a asumir innumerables riesgos. Porque, en definitiva, qué fueron: ¿aventureros idealistas; buscadores de fortuna y de reconocimiento social; exploradores y conquistadores sin escrúpulos; descubridores de nuevas tierras; navegantes intrépidos; o crueles mercenarios?

Como en tantos temas, en éste también el revisionismo histórico y la corrección política están a la orden del día¹. De manera que aquella

¹ Al calor del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo se han publicado numerosas obras sobre este tema. Entre ellas recomendamos, por su rigor y seriedad, la lectura de J. Varela Ortega (2019); D. Ringrose (2019); A. Muñoz Machado (2019); y B. Yun Casalilla (2019).

persona que se adentre por primera vez en la extensa bibliografía existente se sentirá desorientada y desconcertada, puesto que se ha pasado de un relato heroico a otro que todo lo interpreta en clave imperialista y colonialista; de una interpretación eurocéntrica a otra impregnada de relativismo histórico; y de una visión que trata de enmarcar y comprender lo ocurrido en su marco cronológico a otra que emite juicios finales desde un presente alejado cinco siglos de la Era de los Descubrimientos. Nadie como Jorge Luis Borges, en un párrafo genial con el que comienza el primero de los relatos (*El atroz redentor Lazarus Morell*) de una de sus principales obras: *Historia Universal de la Infamia* (1935), ha desvelado el trasfondo hipócrita y la inutilidad de esta estéril polémica: “En 1517 el P. Bartolomé de las Casas tuvo mucha lástima de los indios que se extenuaban en los laboriosos infiernos de las minas de oro antillanas, y propuso al emperador Carlos V la importación de negros, que se extenuaran en los laboriosos infiernos de las minas de oro antillanas”.

A sabiendas, pues, de que transitaremos por un campo temático minado de prejuicios; centraremos nuestra atención en un aspecto concreto pero sumamente relevante: la interpretación económica de la Era de los Descubrimientos. O dicho con otras palabras: ¿Qué papel jugaron las motivaciones económicas? ¿Qué condiciones económicas hicieron posible esos descubrimientos? ¿Qué consecuencias se derivaron para el mundo económico?

En modo alguno pretendemos dar las respuestas definitivas a estas preguntas; pues, en el caso de haberlas, su exposición sería imposible atendiendo al espacio y tiempo disponibles. Nuestra única pretensión es dar unas pequeñas pinceladas económicas en este cuadro histórico².

Como es lógico y natural de aquella época

² Aconsejamos, al lector interesado y pese al tiempo transcurrido en algunos casos, las siguientes obras: J. Darwin (2012); J.H. Elliott (1984, 1991, 2006); F. Fernández-Armesto (2010, 2012); K. Glamann (1979); E.F. Heckscher (1943); E.L. Jones (1993); J. Mokyr (1993); I. Morris (2018); L. Neal y R. Cameron (2016); J. Needham (1997); D.C. North y R.P. Thomas (1978); J.H. Parry (1952, 1964); I. Soler (2003, 2015).

pueden realizarse muchas interpretaciones, según los postulados metodológicos de la escuela histórica predominante en cada momento, pero lo primero es subrayar la importancia decisiva de los hombres concretos, con nombres y apellidos, que protagonizaron aquellas gestas poniendo en riesgo sus vidas y atravesando la inmensidad de los océanos con unos medios muy rudimentarios, y sin saber a ciencia cierta a dónde iban y qué se podían encontrar.

Se quiera o no, el principal protagonista de esta historia es la figura del explorador profesional, dibujada con maestría por J. H. Parry (1952: 63): “A principios del siglo XVI, la actividad exploradora estaba limitada a un pequeño grupo de hombres a quienes preocupaba poco la lealtad nacional, y que eran capaces y estaban deseosos de emprender exploraciones a favor de cualquier monarca que los empleara. Eran la contrapartida marítima de la gran legión de soldados mercenarios que en aquella época convertían en profesión la guerra terrestre en Europa”. Desmitificado el retrato del descubridor como un hombre al que únicamente le movían la religión y el patriotismo, el siguiente paso es descifrar los verdaderos motivos que estaban detrás de estas arriesgadas aventuras marítimas: ¿Por qué ponían en riesgo los navegantes sus vidas; los banqueros sus capitales; los mercaderes sus haciendas; y los monarcas su prestigio? ¿A cambio de qué afrontaron tantas adversidades y asumieron no pocas incertidumbres?

Adentrarse en el terreno de las motivaciones humanas es siempre complicado y, en todo caso, es un tema sujeto a múltiples interpretaciones. Por ello, opinamos que lo más atinado y aconsejable es acudir a las propias confesiones de algunos de los protagonistas, así como a las opiniones de los estudiosos. Tanto atendiendo a las unas como a las otras, y sin, por supuesto, descartar otras, las de tipo económico ocupan un lugar de privilegio.

En 1518, el navegante portugués Francisco Serrano escribió a Magallanes lo siguiente: “Ven al Maluco, Magallanes, amigo mío, si quieres hacerte rico en poco tiempo”³. Preguntado qué

³ Cita tomada de I. Riquer (2019: 21).

buscaba en Calicut, Vasco de Gama respondió: “Cristianos y especias”⁴. Albuquerque, arengando a su tripulación en 1511 antes de tomar la ciudad de Malaca, pronunció las siguientes palabras: “El gran servicio que haremos a Nuestro Señor arrojando los moros del país y extinguiendo el fuego de la secta de Mahoma ... y el servicio que rendiremos al rey don Manuel tomando esta ciudad, que es la fuente de todas las especies y drogas”⁵. Bernal Díaz fue muy explícito acerca de los motivos que estaban detrás de la empresa india: “Para servir a Dios y su Majestad, para llevar la luz a los que se hallaban en tinieblas y para tratar de enriquecerse, que es lo que desea cualquier hombre”⁶. Pero, tal vez, fue un diplomático del siglo XVI, Ogier Ghiselin de Busbecq, quien mejor expresó las motivaciones de los descubridores: “La religión facilitaba el pretexto y el oro el móvil”⁷.

Pasando a los juicios de los expertos, C. M. Cipolla (2017:178-179), tal vez mejor que nadie, ha indagado en las verdaderas razones de las empresas ultramarinas: “La expansión europea fue en esencia una aventura comercial y el hecho de que la política colonial de las potencias europeas tuviese un tono marcadamente mercantil era la consecuencia natural de los motivos básicos que se escondían tras la expansión. (...) Una dilatada escala de oportunidades económicas influyó en los europeos de ultramar. El comercio de especias, por supuesto, siempre prometió resultados lucrativos, aunque no constituyese el principal objetivo. Los portugueses se interesaron sobre todo en el comercio de especias hacia finales del siglo XV. A principios de siglo, recorrieron las costas de África en busca de marfil, ébano, esclavos, cereales y pescado. En los siglos XVI y XVII, cuando los europeos se establecieron en el océano Índico y en los mares de China, no se limitaron al comercio de especias, sino que en aquel entonces se hallaron interesados en una amplia gama de artículos desde salitre hasta cobre, pasando por seda y porcelana. Los libros de texto usuales de historia económica yerran cuando dan idea de que la única actividad de los aventureros europeos en Asia era la de proveer a

Occidente de productos orientales. Portugueses, holandeses e ingleses fueron los intermediarios de una vasta red de actividad comercial entre las naciones de Asia, pagándose buena parte de las importaciones europeas con las rentas derivadas de invisibles exportaciones marítimas y servicios comerciales. Las oportunidades eran cuantiosas, los riesgos muchos, pero los beneficios todavía eran superiores”.

Para I. Riquer (2019: 23), lo que impulsaba a los descubridores era la búsqueda de una alternativa a la Ruta de la Seda, vía tradicional por la que desde tiempos remotos llegaban las especias a Occidente⁸. El objetivo de los europeos era encontrar una vía directa que les llevase a las islas de la Especiería. La recompensa lo merecía: “La expedición que emprendió Magallanes tenía un objetivo muy concreto: encontrar el camino más corto para llegar al Maluco, a las islas de las Especias. La canela, el clavo, la nuez moscada, el jengibre, el sándalo, el ámbar o el almizcle, todos estos sabores y olores se tenían en gran aprecio, incluso, a veces, más que la seda o las perlas; no eran sólo un lujo en la mesa de los grandes señores sino también una necesidad para cualquier alimento (...) Aunque el precio era muy bajo en su origen, el viaje desde las lejanas islas a las cocinas o boticas europeas era tan largo y complicado que las encarecía muchísimo, y su valor se elevaba considerablemente al pasar por una docena de intermediarios y de impuestos diferentes”.

Más recientemente, D. Ringrose (2019: 13) afirma que: “La mayoría de los europeos que se aventuraron al exterior del continente no estaban interesados en conquistas, sino en las rentables especias, sedas y porcelanas del Próximo Oriente y Asia”. Y por último J. Sánchez Ron (2019), uno de nuestros mejores historiadores de la ciencia y miembro de la RAE, opina lo siguiente: “Lo que esta expedición —se refiere a la de Magallanes-Elcano— buscaba era una nueva ruta para llegar a las tierras asiáticas de las especias, canela, clavo, nuez moscada, jengibre, sándalo, ámbar o almizcle, muy apreciadas en Europa. No era el conocimiento lo que les movía —nadie educado ignoraba que la Tierra es

⁴ Cita tomada de C.M. Cipolla (2017: 176).

⁵ Cita tomada de C.M. Cipolla (2017: 176).

⁶ Cita tomada de C.M. Cipolla (2017: 176).

⁷ Cita tomada de C.M. Cipolla (2017: 176).

⁸ Sobre el papel que las especias han jugado en los descubrimientos geográficos recomendamos la lectura de T. Brook (2019) y J. Turner (2018).

redonda— sino los negocios”.

Como puede observarse ya contamos con los protagonistas (descubridores, monarcas, mercaderes y banqueros) y con las razones que les llevaron a emprender unas empresas de muy incierto resultado. Pero como suele decirse, querer no es poder; además de lo anterior, era necesaria la existencia y confluencia de factores de muy diverso tipo (económicos, financieros, tecnológicos, etc.) para que esos sueños de grandeza y de enriquecimiento se hiciesen realidad y, además, son los que nos ayudan a entender por qué este cambio histórico lo lideró Europa y no alguna otra potencia de la época⁹. Como es fácil de entender, esta no es una cuestión menor, puesto que, como coinciden los expertos, la expansión europea es el origen de su predominio a nivel mundial hasta fechas cercanas.

En este orden de ideas, como consecuencia de una tendencia que ya venía de siglos anteriores, una serie de avances hicieron posible las expediciones y descubrimientos que tuvieron lugar a finales del siglo XV y primer tercio del XVI. Por muchas motivaciones económicas que impulsase la aventura oceánica, previamente se tenían que dar unas condiciones tecnológicas, económicas e institucionales determinadas. Precisamente en aquella época confluyeron todos estos factores. En un inevitable y arriesgado ejercicio de síntesis, subrayamos los logros que se alcanzaron en tres aspectos concretos: en las técnicas de navegación; en la operativa comercial; y en la estructura institucional.

Es evidente que para afrontar la empresa de descubrir nuevos territorios, alejados miles de kilómetros de la metrópolis, se requerían unos determinados conocimientos científicos. No era lo mismo navegar por un mar como el Mediterráneo que atravesar océanos desconocidos: cómo orientarse, cómo aprovechar los vientos, cómo sobrevivir, etc. Desde una perspectiva amplia, se produjo un efecto positivo bidireccional entre los

descubrimientos geográficos y los científicos, así lo ha sabido percibir Y. Harari (2015: 319): “El descubrimiento de América fue el acontecimiento fundacional de la revolución científica. No sólo enseñó a los europeos a preferir observaciones actuales a las tradiciones del pasado, sino que el deseo de conquistar América obligó asimismo a los europeos a buscar nuevos conocimientos a una velocidad vertiginosa. Si realmente querían controlar los vastos territorios nuevos, tenían que reunir una cantidad enorme de nuevos datos sobre la geografía, el clima, la flora, la fauna, los idiomas, las culturas y la historia del nuevo continente. Las Escrituras cristianas, los viejos libros de geografía y las antiguas tradiciones orales eran de poca ayuda”. Pero más concretamente, hasta que no se obtuvieron o se perfeccionaron toda una serie de conocimientos en diferentes campos, no fue posible recorrer grandes distancias marítimas. Así pues, hubo que esperar a que se lograsen avances en cartografía, astronomía, construcción de barcos, e instrumentos de navegación. Como consecuencia de lo anterior, se incorporaron novedades técnicas que afectaron al diseño, el velamen y la dimensión de las naves, gracias a las cuales mejoraron su velocidad y maniobrabilidad; y, además, las mejoras alcanzadas en cartografía y astronomía fructificaron en cartas náuticas más precisas que, dentro de las limitaciones todavía existentes e insalvables, mejoraron la navegación marítima. No cuesta mucho especular que de no haberse alcanzado estos logros técnicos se hubiese retrasado el inicio de la Era de los Descubrimientos.

Ahora bien, una vez despejadas algunas incógnitas técnicas, no eran menores las dificultades financieras. Teniendo en cuenta que, según los cálculos llevados a cabo por los mejores conocedores de aquellos tiempos, la duración temporal de una expedición comercial con ultramar tenía una duración media de 18 meses, se planteaba el problema de cómo financiar unas actividades comerciales sometidas a riesgos tan elevados (naufrajos, piratería, deterioro de la carga, variaciones de precios, etc.). Dos factores hicieron posible, a pesar de las dificultades e incertidumbres existentes, una relación comercial fluida e intensa entre las colonias de ultramar y la metrópolis. Por un

⁹ Sobre esta cuestión véase: M.C. Cipolla (2017); S.B. Clough (1974); E.L. Jones (1993); F. Mauro (1979); J. Mokyr (1993); L. Neal y R. Cameron (2016); J. Needham (1997); D.C. North y R.P. Thomas (1978); J.H. Parry (1952).

lado, en aquellos tiempos y tanto en España como en Portugal, se contaban con los personajes necesarios y de diferentes nacionalidades para desplegar la aventura oceánica: navegantes, cosmógrafos, banqueros, agentes comerciales, etc. Y por otro lado, desde hacía ya tiempo se había iniciado lo que G. Parker (1979: 413-414) no ha dudado en calificar de una revolución financiera: “El período moderno fue testigo de una expansión sin precedentes del uso de técnicas de crédito; préstamos, títulos, vales, transferencias de crédito, dinero bancario, papel moneda y obligaciones negociables, todo se empleó a escala creciente para evitar el uso de metales preciosos (...) En muchas zonas surgió realmente un complejo y trabado sistema de pagos multilaterales, crédito controlado y garantizado y dinero fiduciario seguro que hizo posible incrementar el *stock* monetario de Europa sin esperar a que nuevas llegadas de oro y plata incrementaran el número de monedas en circulación... Es dudoso que Europa hubiera conocido una revolución industrial de no haberla precedido una revolución financiera”. Los avances técnicos hicieron posible las largas travesías oceánicas y el descubrimiento de nuevos territorios, pero su enorme impacto económico y comercial es deudor de la creación de nuevas prácticas e instrumentos financieros o bien del perfeccionamiento de los ya existentes; sin ellos, es probable que hubiesen tenido lugar los descubrimientos geográficos y territoriales, pero puede que no la colonización y el surgimiento de los imperios comerciales español, portugués, holandés o británico.

Y otro ingrediente necesario y explicativo de la Era de los Descubrimientos se refiere a la estructura institucional que la propició y la administró. Ya en su momento F. Braudel (1993, II: 11-12) subrayó cómo ello impulsó la creación de imperios comerciales: “Pero en el siglo XV y con toda seguridad en el XVI no podemos hablar ya ni siquiera de simples Estados territoriales, de Estados-naciones. Vemos surgir y crecer grupos más extensos y desmesurados que son resultado de acumulaciones, herencias, federaciones, coaliciones de Estados particulares; imperios, podríamos decir, si vale emplear en su sentido actual y pese a su anacronismo, esta cómoda fórmula (...) Entre tanto, la aventura marítima comienza a crear, en provecho de Portugal y de

Castilla, los primeros imperios coloniales modernos, cuya importancia no alcanzan a comprender, en un principio, ni los más perspicaces observadores de la época”. En su momento, cada imperio adoptó la estructura institucional que estimó más conveniente; como es sabido, a grandes líneas y sin entrar en detalles, España podríamos decir que siguió un modelo estatal y centralizado, en tanto que Holanda e Inglaterra lo basaron en la iniciativa privada empresarial bajo la atenta tutela de la corona¹⁰. En el caso español, y contrariamente a una corriente de pensamiento bastante extendida en su momento según la cual no estaba preparada para la colonización de los nuevos territorios, recientemente B. Yun Casalilla (2019) ha demostrado todo lo contrario, detallando el entramado institucional y burocrático del que se valió la monarquía hispana para afrontar la administración de los territorios de ultramar: funcionarios, universidades, capitulaciones, audiencias, corregidores, encomiendas, etc. Una verdadera tela de araña institucional mediante la cual se establecían fuertes lazos políticos, económicos, comerciales, financieros y culturales entre la cabeza del imperio y sus colonias.

En definitiva, gracias a los avances logrados en materia de navegación, en el terreno comercial y financiero, y en el ámbito institucional y administrativo, se configuró un capitalismo comercial en el que fructificaron y se fueron pasando el testigo varios imperios: portugués, español, holandés, francés y británico; la denominada expansión europea, Europa como centro del mundo durante los siguientes siglos.

Ahora bien, también desde el punto de vista económico, la Era de los Descubrimientos supuso un antes y un después, sobre todo por las trascendentales consecuencias que trajo consigo¹¹. Nació un mundo económico muy distinto al de siglos pasados, con rasgos más propios del capitalismo mercantil y financiero, que es el que predominará en siglos posteriores. Fue el comienzo de una época excepcional e

¹⁰ Acerca de esta cuestión es muy ilustrativa y conveniente la lectura de J.H. Elliott (2006) y D. Acemoglu y J.A. Robinson (2012).

¹¹ En este punto nos basamos en M. González Moreno (2012).

irrepetible desde el punto de vista económico: el descubrimiento y colonización de América; el hallazgo y explotación de ricos yacimientos de oro y plata; la configuración de una economía-mundo; la redimensión de los mercados; la confección de nuevos instrumentos e intercambios mercantiles y financieros; la aparición y predominio de nuevos actores económicos: monarquías absolutas, grandes banqueros, importantes agentes comerciales, etc.; y el asombro y la perplejidad frente a fenómenos como la revolución de los precios, el desaprovechamiento productivo de las riquezas coloniales, el deterioro de las condiciones económicas y sociales, la sangría de las remesas de oro y plata, el colapso financiero de la Hacienda, el desfase existente entre la dimensión geográfica, política y militar del Imperio español y su base económica, etc. En suma, y al decir de algunos historiadores, aquella fue la primera globalización.

Sin embargo, el imperio empezó a pasar factura a finales del siglo XVI y, sobre todo, a lo largo del XVII; saliendo a escena la palabra que más ha marcado nuestra historia moderna y contemporánea: decadencia.

Aparquemos las interminables disputas historiográficas sobre si tal decadencia fue real o ficticia; si afectó sólo a Castilla o al conjunto de la monarquía; si se inició durante un reinado u otro; si en su causalidad predominaron los factores económicos, políticos, sociales o ideológicos; si más que un colapso histórico estamos ante una crisis generalizada, sin duda importante, pero como otras a lo largo de la historia o bien frente a una época de reajuste, antesala necesaria y preparatoria del Siglo de las Luces; si en realidad se trataba de una recomposición de las relaciones económicas y políticas entre la metrópolis y sus colonias, o del sistema economía-mundo; si todo era fruto no tanto de un declive inexorable como de un atraso económico y una pérdida de hegemonía política y militar frente al resurgir y el empuje de otras potencias más dinámicas como Inglaterra y Holanda; si en vez de hablar de decadencia, lo que implica una etapa previa de esplendor, no sería más correcto hablar de un país subdesarrollado o atrasado.

En cualquier caso, la crisis se fue gestando,

extendiendo y agudizando de manera secuencial: uno, conforme la subordinación de la economía a la política dinástica austracista se tradujo en un colapso financiero y en una utilización estéril y contraria al desarrollo económico tanto de las remesas indianas como de las políticas fiscal y arancelaria; dos, en la medida en que la descomposición territorial de la economía hizo recaer el esfuerzo fiscal y financiero de las campañas expansionistas sobre la población y los sectores productivos de Castilla; y tres, dado que la estructura y la mentalidad sociales imperantes, junto con el efecto riqueza ficticio generado por la plata y la ensoñación del Imperio, no encajaban con la pujanza y la filosofía del mundo económico, por lo que se fue extendiendo una aversión hacia los oficios manuales y las actividades comerciales, y una predilección por las inversiones rentistas frente a las productivas, y por la idiosincrasia de la nobleza frente a la de la burguesía urbana.

Era cuestión de tiempo que se configurase una economía dependiente del exterior tanto comercial como financieramente, y que se fueran resquebrajando los pilares sobre los que se asentaba la economía: la población, los sectores productivos y las remesas indianas.

Dado que nos acercamos al punto y final, es hora de plantearse una cuestión clave: ¿Qué supuso para Europa, en general, y para España, en particular, desde el punto de vista económico, la Era de los Descubrimientos?

A nuestro entender, dos autores, aunque muy alejados en el tiempo, han sabido dar cumplida respuesta a esta pregunta.

No tiene desperdicio el capítulo VII (De las colonias) de la obra seminal de la economía: *La Riqueza de las Naciones* de Adam Smith (1987, II: 665). Ya en 1776 su visión del tema era clarividente: “El descubrimiento de América y de la ruta a las Indias Orientales por el Cabo de Buena Esperanza, son los dos sucesos más importantes y extraordinarios de la historia de la humanidad (...) No hay sabiduría humana que sea capaz de prever los beneficios o las desgracias que la humanidad puede recibir de tales sucesos (...) En la época en que ocurrieron tales descubrimientos, la fuerza de los europeos era tan superior, que les permitió cometer, con

impunidad, todo tipo de injusticias en esas lejanas tierras”.

Un maestro de historiadores, J. H. Elliott (1991: 288), ha afirmado que la española del XVII es “una sociedad que no consigue responder adecuadamente a los retos con que se enfrenta y que paga por ello el castigo máximo: ser relegada a las cunetas de la historia”.

Como desde los tiempos más remotos, todos los imperios han pasado del orto al ocaso, del esplendor a la decadencia, del auge a la caída; y el español no iba a ser la excepción.

Referencias bibliográficas

- Acemoglu, D. y Robinson, J.A. (2012): “Por qué fracasan los países. Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza”. Editorial Deusto, Barcelona.
- Braudel, F. (1993): “El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II”. Editorial Fondo de Cultura Económica, México (2 tomos).
- Brook, T. (2019): “El sombrero de Vermeer. Los albores del mundo globalizado en el siglo XVII”. Editorial Tusquets, Barcelona.
- Cipolla, C.M. (1979): “Historia económica de Europa (2). Siglos XVI y XVII”. Editorial Ariel, Barcelona.
- Cipolla, C.M. (2017): “Las máquinas del tiempo y de la guerra. Estudios sobre la génesis del capitalismo”. Editorial Crítica, Barcelona.
- Clough, S. B. (1974): “La evolución económica de la civilización occidental”. Editorial Omega, Barcelona.
- Darwin, J. (2012): “El sueño del imperio. Auge y caída de las potencias globales 1400-2000”. Editorial Taurus, Madrid.
- Elliott, J.H. (1984): “El Viejo Mundo y el Nuevo (1492-1650)”. Alianza Editorial, Madrid.
- Elliott, J.H. (1991): “España y su mundo 1500-1700”. Alianza Editorial, Madrid.
- Elliott, J.H. (2006): “Imperios del Mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)”. Editorial Taurus, Madrid.
- Fernández-Armesto, F. (2010): “1492. El nacimiento de la modernidad”. Editorial Debate, Barcelona.
- Fernández-Armesto, F. (2012): “Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración”. Editorial Ariel, Barcelona.
- Glamann, K. (1979): “El comercio europeo (1500-1750)”. En C.M. Cipolla (1979).
- González Moreno (2012): “Retratos de economistas andaluces: vida, tiempo y pensamiento”. Fundación Unicaja, Málaga.
- Harari, Y. (2015): “Sapiens. De animales a dioses. Breve historia de la humanidad”. Editorial Debate, Barcelona.
- Heckscher, E.F. (1943): “La época mercantilista. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la sociedad liberal”. Editorial Fondo de Cultura Económica, México.
- Jones, E.L. (1993): “El milagro europeo. Entorno, economía y geopolítica en la historia de Europa y Asia”. Editorial Alianza Universidad, Madrid.
- Leys, S. (2011): “Los naufragos del Batavia. Anatomía de una masacre”. Editorial Acontilado, Barcelona.
- Mauro, F. (1979): “La expansión europea (1600-1870)”. Editorial Labor, Barcelona.
- Mokyr, J. (1993): “La palanca de la riqueza. Creatividad tecnológica y progreso económico”. Editorial Alianza Universidad, Madrid.
- Morris, I. (2018): “¿Por qué manda Occidente ... por ahora? Las pautas del pasado y lo que revelan sobre nuestro futuro”. Editorial Ático de los Libros, Barcelona.
- Muñoz Machado, A. (2019): “Civilizar o exterminar a los bárbaros”. Editorial Crítica, Barcelona.
- Neal, L. y Cameron, R. (2016): “Historia económica mundial. Desde el Paleolítico hasta el presente”. Alianza Editorial, Madrid (5ª edición).
- Needham, J. (1997): “La gran titulación. Ciencia y sociedad en Oriente y Occidente”. Editorial Alianza Universidad, Madrid.
- North, D.C. y Thomas, R.P. (1978): “El nacimiento del mundo occidental. Una nueva historia económica (900-1700)”. Editorial Siglo XXI, Madrid.
- Parker, G. (1979): “El surgimiento de las finanzas modernas en Europa (1500-1730)”. En C.M. Cipolla (1979).

-
- Parry, J.H. (1952): “Europa y la expansión del mundo”. Editorial Fondo de Cultura Económica, México.
- Parry, J.H. (1964): “La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620”. Editorial Guadarrama, Madrid.
- Pigafetta, A. (2019): “La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano”. Alianza Editorial, Madrid.
- Ringrose, D. (2019): “El poder europeo en el mundo, 1450-1750”. Editorial Pasado & Presente, Barcelona.
- Riquer, I. (2019): “Introducción”. En A. Pigafetta (2019).
- Sánchez Ron, J. (2019): “La primera globalización”. El Cultural, 6-12 diciembre.
- Smith, A. (1987): “Investigación sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones”. Editorial Oikos-Tau, Barcelona (2 Tomos).
- Soler, I. (2003): “El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno”. Editorial Acontilado, Barcelona.
- Soler, I. (2015): “El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular”. Editorial Acontilado, Barcelona.
- Turner, J. (2018): “Las especias. Historia de una tentación”. Editorial Acontilado, Barcelona.
- Varela Ortega, J. (2019): “España. Un relato de grandeza y odio. Entre la realidad de la imagen y la de los hechos”. Editorial Espasa, Madrid.
- Yun Casalilla, B. (2019): “Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)”. Editorial Galaxia Gutenberg, Barcelona.

La contratación mercantil en el siglo XVI según Tomás de Mercado

José M^a López Jiménez

Resumen: En este artículo se exponen las prácticas mercantiles y bancarias de la España del siglo XVI, con apoyo en la obra “Suma de tratos y contratos”, de Tomás de Mercado.

Palabras clave: Contratación mercantil; bancos; Tomás de Mercado.

Códigos JEL: N00; N13.

Las expediciones de Colón y Magallanes permitieron ensanchar unos territorios ya extensos de por sí gracias a las campañas militares y a las uniones dinásticas. La monarquía hispánica adquirió relevancia como potencia política y militar de primer orden, pero también como centro comercial y económico.

La ciudad de Sevilla, en el contexto de una compleja trama con ramificaciones por las principales ciudades de España y Europa, canalizó durante décadas el tráfico marítimo con destino y procedente de los dominios de ultramar, lo que le permitió alcanzar un esplendor sin igual. Por ejemplo, “todas las grandes casas de comercio de Alemania, Holanda e Italia, los Welser, los Fugger, los Médici, además de la Signoria de Venecia”, disponían de corresponsales en Sevilla y Lisboa, para dar “aviso de cada expedición exitosa a las Indias a fin de orientarlos de cara al negocio” (Zweig, 2019, pág. 29).

Estas amplias y profundas relaciones comerciales, bancarias y monetarias, que trascendían las fronteras de unos incipientes Estados¹, anticipaban lo que más adelante sería la globalización, y facilitaron el encumbramiento

¹ Un extraordinario ejemplo se puede apreciar en el capítulo III —“De la práctica en los cambios de estos tiempos”— del libro IV —“De cambios”— de “Suma de tratos y contratos”. Es relativamente sencillo establecer cuáles eran las principales ferias, capitales y rutas comerciales, terrestres y marítimas, de finales del siglo XVI, pues la “Suma de tratos y contratos” está jalonada de referencias geográficas expresas (Sevilla, Génova, Granada, Flandes, Segovia, Medina del Campo, Gante, Burgos, Bruselas, Veracruz, Lima, Toledo, Amberes, China...). Con toda la naturalidad se refiere la existencia de un bien anclado comercio interior con ramificaciones internacionales, con rutas entre Europa y América (las rutas con África y Asia se capitalizaron mayormente, como es sabido, por Portugal).

y el enriquecimiento de algunos mercaderes (también su ruina y quiebra, y la de muchos de los que entraron en contacto con ellos); esta nueva realidad pronto comenzó a ser analizada teóricamente bajo dos prismas: de un lado, desde el de su adecuación a la ética cristiana, y, de otro, desde el de su conformidad con el marco legal existente.

Como ya hemos mencionado en otro artículo de este número especial de *eXtoikos*, fue Tomás de Mercado uno de quienes mejor captó el devenir de los acontecimientos en su obra “Suma de tratos y contratos”, cuyo influjo, al igual que el de otros doctores de la Escuela de Salamanca, alcanzó a autores de siglos posteriores, incluido el padre de la economía moderna, Adam Smith.

Tomás de Mercado nació en Sevilla en torno a 1520 (se desconoce la fecha exacta de su nacimiento), es decir, justo en los años en que Magallanes comenzó la navegación que sería concluida por Elcano. Buena parte de su vida transcurrió en Méjico, y, de hecho, falleció en 1575, en una travesía con destino a este país. Solo unos años antes, en 1571, publicó “Suma de tratos y contratos”, ampliación, a su vez, de la obra publicada en 1569 “Tratos y contratos de mercaderes y tratantes”.

La manifiesta admiración por su Sevilla natal, la ciudad más rica de “todo el orbe”, y la comparación, incluso, de su Andalucía de origen con los Campos Elíseos, chocan frontalmente con la imagen costumbrista que bien pronto, hasta la actualidad, se asoció a esta extensa región, y a tópicos bien arraigados y extendidos de los que parece imposible desanclarse (pág. 381): “He mirado que España es gran reino y la

Andalucía una de las provincias más prosperas y suficientes que creo hay en el mundo y, como dicen muchos, es los Campos Elíseos de los poetas, que en fertilidad, grosura de tierra y riquezas excede no sólo a otros reinos extranjeros, sino también a las demás partes de España tan sensiblemente que se percibe la diferencia y ventaja. Y Sevilla, que es la principal ciudad de ella, es el día de hoy a causa de las Indias Occidentales, de todas las cuales es puerto y para todas escala, la más rica, sin exageración, que hay en todo el orbe”. La impresión de De Mercado es que de Sevilla a Lisboa no hay diferencia, o muy poca: “ambas ciudades populosísimas, puertos de Indias riquísimos, do se descargan infinitos marcos de oro y plata” (pág. 367).

De Mercado fue consciente de los riesgos asumidos por los españoles al emprender la navegación transoceánica y de su “inaudito atrevimiento”, emulando al mismo Ícaro, “porque de la creación del orbe acá jamás hombres navegaron tan largo como los españoles navegan” (pág. 245). El “mar Océano” se describe como “vasto, soberbio y temeroso, por unos golfos tan largos y amplísimos, que nombrarlos, antiguamente, solo su nombre espantaba”.

La mirada de Tomás de Mercado alcanza al análisis teológico de las prácticas comerciales y financieras, pero también al estudio de su respeto a las leyes y costumbres vigentes en el siglo XVI, aspecto en el que nos centraremos en este breve comentario.

Preocupa en esta época, por ejemplo, la usura (“Solo el dinero jamás gana y, si solo alguna vez gana, como en la usura, es contra natura su ganancia, ganancia nefanda”, pág. 135) o la elevación de los precios por las maniobras de los comerciantes (“[...] el fin y deseo de estos señores es enriquecer y su codicia grande [...]”, pág. 105). A propósito de la usura, se equipara al pago desproporcionado de intereses la “venta al fiado”, pues también incurre en este “vicio detestable” “quien vendiendo al fiado, lleva más de lo que al presente vale” (pág. 167), aunque queda exonerado de responsabilidad el mercader que fía “por el precio riguroso de contado” (pág. 176).

Llama la atención la naturalidad con la que se aceptan por nuestro autor la esclavitud [véase, en este sentido, el capítulo XXI (“Del trato de los negros de Cabo Verde”) del libro II (“Del arte y trato de mercaderes”)], o la prostitución (“Más también son necesarias en la ciudad mujeres públicas, que, si faltasen, se seguirían — como dice San Agustín— graves males y escándalos” (pág. 336).

De forma sorprendente, regresando al terreno del comercio y la economía, muchas de las conclusiones de Tomás de Mercado conservan su vigencia a estas alturas del siglo XXI, por lo que le corresponde el mérito indiscutido de haber sido uno de los primeros en plasmar lo evidente por escrito, como punto de partida para una aproximación más científica a la economía o al derecho.

Por ejemplo, no escapa a nuestro agudo observador que “El deseo del mercader es el universal de todos [...]: querer mercar barato y vender caro” (pág. 96), o que, con cita a la legislación aplicable, “las tierras y lugares do usan los mercaderes llevar sus mercaderías son, por ende, más ricas y más abundadas y mejor pobladas” (pág. 110). También destaca, en línea con lo que se establecería siglos más tarde en la legislación comercial, que “[...] conviene siempre guardar los documentos que habemos dado” (pág. 136), y no desconoce que “cualquier derecho litigioso vale menos de aquello que se pretende y se pide” (pág. 204). Describe, del mismo modo, la evolución de la economía desde el trueque (“Quien quería mi caballo, dábame sus ovejas”, pág. 329) a la aparición del dinero y la compraventa (“Después que hubo oro y plata, comenzó el humanal gentío a mercar y vender y ejercitar todos los demás negocios que se han injerido y multiplicado”, pág. 329).

La obra se basa en la figura de los mercaderes y en su actividad, cuya función y utilidad social se admite expresa e implícitamente. Esta es la razón por la que, ya entonces, el desempeño de la actividad comercial con ardides y engaños en perjuicio del pueblo originaba indignación, así como la misma desestabilización de todo el entramado social, por lo que De Mercado procura facilitar pautas para un recto y justo desempeño, que permita satisfacer las expectativas espirituales de los

mercaderes, pero también las temporales.

Uno de los mayores reproches, reiterado a lo largo de la Historia, dirigido a los comerciantes ha sido el de sentirse tentados, con demasiada frecuencia, a concertarse para fijar precios. Fue Adam Smith quien escribió que, en todo tipo de reuniones, los mercaderes tienden a terminar conversando sobre conspiraciones contra el público o estratagemas para aumentar los precios... Tomás de Mercado, siglos antes, se refirió al “monipodio”² (pág. 377), “vicio aborrecible y dañoso”, que “no es tan continuo entre mercaderes, de ninguna suerte que sean, como entre cambiadores. Éstos lo tienen tan en costumbre que, como se juntan en el consulado a tratar del despacho de una flota o los cofrades a concertar alguna procesión, así con tanta licencia se juntan ellos, o los más caudalosos de ellos, en cada feria, y aun fuera de feria en muchas partes, a concertar a como andará la plaza y en qué precio la pondrán. Y como tienen la moneda en su poder y se ven señores del campo, toman de él cuanto quieren, poniendo los precios según su arbitrio y codicia, y no aun conforme a su parecer, porque los señalan tan desaforados que su misma razón les muestra su exorbitancia y exceso, sino que el apetito estragado los ciega”.

En esta época de transición en la que comienza a bifurcarse el desempeño simultáneo como mercader y banquero³, la obra que analizamos destaca la importancia del sistema crediticio, y de que las deudas sean satisfechas, en interés de todos, conforme al calendario programado (pág. 190): “[...] el no pagar venido el tiempo es universal a toda la república, a quien es sumamente necesario, para regirse y conservarse, que haya crédito entre los hombres y se fíen y confíen los unos de los otros, no pudiéndose hallar siempre el dinero para muchos negocios, que, si no se efectuasen en confianza, viviríamos muy cortos y mancos. Dice Cicerón que no hay cosa más necesaria a la ciudad y ciudadanos que pagarse con fidelidad y presteza las deudas, y el no cumplir llanamente la palabra

² Según el Diccionario de la Lengua Española de la RAE, “monipodio”, que deriva de “monopolio”, es un “convenio de personas que se asocian y confabulan para fines ilícitos”.

³ Al respecto, véase López, 2016; De Mercado añade a estos dos los cambiadores —pág. 345—: “Todos tres (mercadores, cambiadores y banqueros), como los pongo y relato, están tan hermanados que aun ni entenderse pueden los postreros sin el primero”.

y firma es turbar todo el orden político de las gentes y destruir y dañar la conversación y contratación humana”.

Además, se lanza una dura reprimenda a los que tratan de abarcar más de lo que pueden, desde el lado de los deudores (pág. 192): «Y no es buena respuesta decir “No puedo más”; si más no podías, no te metieras en tantos negocios, y bien podrías pagar, si te dejases de enredar en nuevos contratos, negocios y cargazones y no quisieses enriquecer con hacienda ajena». Como curiosidad de orden teológico, De Mercado cita a San Pablo, quien “manda que todas las deudas se restituyan, porque no quiere Dios que entre en el cielo hombre adeudado, sino libre de débitos” (pág. 310).

El capítulo IX (“De las compañías de los mercaderes y de las condiciones que se han de poner para que sean justas”) del libro II identifica prácticas inveteradas seguidas por los mercaderes, como la designación de representantes de confianza fuera de la ciudad de origen, o diversas fórmulas para poner en común fondos y trabajo (“[...] no solo el dinero es el principal en un trato, sino juntamente el trabajo”, pág. 135) para crear una compañía: “En estas compañías, unas veces ponen todos dineros y trabajo; otras, se reparte el puesto, que unos ponen dineros, otros lo negocian y tratan. En la ganancia, unas veces ganan por iguales partes; otras, por desiguales —el uno dos tercios, el otro uno—; y de otros mil modos se varía y diferencia el concierto, tanto que no cae debajo de número ni ciencia, ni es menester que caiga” (pág. 131). También se justifica la retribución de quienes desarrollan actividades mercantiles, en función de los riesgos asumidos: “[...] los trabajos humanos y la solicitud y cuidado del hombre, su industria, ingenio y habilidad en los negocios, el peligro de enfermedad o de vida a que se pone, vale mucho y se aprecia por dineros” (pág. 131).

Además del peligro inherente a los viajes a las Indias, como ya hemos mencionado, no se le escapa a Tomás de Mercado el modo de distribuir los costes, financieros y no financieros, de los viajes, en coherencia, por ejemplo, con la experiencia de los viajes de Colón o Magallanes: “Así, los que van a Indias comúnmente no ponen dinero, o muy poco, y ganan mucho, porque se

mira —lo que es justo se considere— que hace mucho en tomar un viaje tan largo y tan peligroso de mar y desterrarse de su tierra y natural, habitar y morar a las veces en tierra de trabajosa vivienda” (pág. 132).

De Mercado refiere la exclusión de los extranjeros y de determinadas etnias del comercio de mercaderías, oro y plata con las Indias (según las leyes vigentes en la época, “ningún extranjero puede tratar en Indias, ni ningún extranjero ni morisco ni arriero puede mercar oro ni plata en barra ni en pasta, so pena de perderlo y destierro perpetuo”, pág. 97).

En el desarrollo de la obra se intercalan de continuo citas a autores griegos como Aristóteles (“Dice Aristóteles admirablemente, en el 5 de las Éticas, que lo que da valor y precio a todas las cosas terrestres es nuestra necesidad, que si no las hubiéramos menester no las mercarían ni apreciarían. Esta es la medida y peso de su valor”, pág. 100). Al hilo de lo anterior, De Mercado reflexiona sobre el escaso valor prestado por algunos pueblos indígenas de América al abundante oro con el que han sido agraciados por la naturaleza, lo que podría servir como justificación para su apropiación para los colonizadores españoles...

Con enfoque eminentemente jurídico, nuestro autor reflexiona sobre la justicia conmutativa y el principio de igualdad que debe presidir los contratos (págs. 103 y 104): “[...] el vender y comprar son actos de justicia conmutativa, virtud que consiste en guardar igualdad en los contratos, conviene a saber, que se dé tanto cuanto se recibe, no en substancia — que en esto muy desiguales naturalezas son en la compra— sino en valor y precio”.

Un problema sobre el que se vuelve recurrentemente en la “Suma” es el de la falta de bienes suficientes para atender la demanda, en unas ocasiones por circunstancias no atribuibles a un colectivo en concreto, en otras por la codicia de los comerciantes, lo que lleva a De Mercado a concluir que “es justo y muy necesario que las [mercancías] que más a la vida sirven y se gastan se avalúen por la república; las demás, se dejen al suceso del tiempo” (pág. 105). La problemática recurrente del justo precio en el contrato de compraventa, tan arraigada, aún

en la actualidad, en el Derecho Civil, se estudia, igualmente, por De Mercado: “Justo precio es o el que está puesto por la república o corre el día de hoy en el Pueblo, en las tiendas, si lo que se vende es por menudo, o en gradas o en casas de mercaderes, si por junto” (pág. 146). Cuando se da justo precio, “no hay queja de parte ninguna” (pág. 149).

A propósito de la fijación del justo precio en las transacciones, al hilo del comentario de algunas disposiciones de Derecho Romano, menciona nuestro autor la posibilidad de colapsar los tribunales por la existencia de pleitos de pequeña cuantía: “Y de ambas cosas se siguió la tercera y principal: que se multiplicarían infinitos pleitos de poca cantidad y se impidiera el despacho y resolución en los de que era harto conveniente” (pág. 151).

Sus reflexiones en esta parcela del Derecho Privado también dan cancha al daño emergente y el lucro cesante (pág. 168), a la teoría de los frutos, incluidas las rentas de los arrendamientos inmobiliarios y las agrarias, o a la perfección de la compraventa, más que por el concierto de voluntades en virtud de la entrega de la posesión (págs. 164 y 165).

Pero, más allá de la situación de estos bienes de primera necesidad sobre los que el Estado debía ejercer un control más estricto, que podía alcanzar, incluso, según lo mostrado, a la fijación de precios, De Mercado detectó el mecanismo natural, económico y monetario, que permitía, espontáneamente, la fijación del precio de los bienes vendidos en las ferias (pág. 112): “Vemos en las ferias que, si hay mucha ropa, vale barato; si pocos compradores, más barato; si hay poca moneda, vale de balde y se quema. Al contrario, haber poca ropa la hace tener estima; si hay muchos que compren, crece, y más si hay abundancia de dineros. Y lo mismo pasa cada momento en la ciudad”. Así, análogamente, “el aceite baja por febrero y marzo, al cerrar de los molinos, por hacer dineros para pagar los tareeros, cogedores, moledores que entonces, molida la aceituna, se despiden, y sube por junio, julio y agosto; también, si se oye el estruendo y bullicio de una guerra, tocar cajas, desplegar estandartes, campear banderas, juntar compañías, do se tiene por cierto tendrán precio los caballos o armas” (pág. 180).

En el siglo XVI (con toda probabilidad, desde mucho antes), las mercancías y bienes de uso diario se podían pagar con efectivo, a crédito o por anticipado, como con gran precisión muestra el profesor sevillano (pág. 145): “En una de tres maneras se hace o celebra venta: lo primero, de contado, entregando la ropa y recibiendo el dinero; lo segundo, al fiado, dando la mercadería y esperando algún tiempo la paga; lo tercero, adelantado, pagando antes que se haga el entrega”.

No se le escapa a nuestro analista la fuga de oro y plata procedente de América y acuñado en España hacia otras plazas europeas, para cuya prevención sugiere “subir el precio a la moneda”, pues los mercaderes “no la pueden ni osan llevar a parte do vale menos, por la pérdida. Que si me cuesta una corona en Sevilla diez y seis reales, no la llevaré a Florencia si vale sólo doce [...] Si este despojo y robo tan manifiesto se hubiera remediado desde el principio que las Indias se descubrieron, según han venido millones, estoy por decir hubiera más oro y plata en España que había en sola Jerusalén reinando Salomón” (pág. 332).

En fin, “Suma de tratos y contratos”, por la altura de las descripciones y las reflexiones de Tomás de Mercado, es una obra extraordinaria, pero que acaso no brille como merece, a pesar de ser un antecedente directo de la obra de quienes dos siglos más tarde sí fueron coronados con la gloria de haber establecido las bases del pensamiento económico moderno.

Referencias bibliográficas

- López Jiménez, J. M^a. (2016): “Mercaderes-banqueros en la época de Miguel de Cervantes”, *eXtoikos*, especial nº 1, dedicado a “Cervantes y su época: el contexto socioeconómico”.
- Tomás de Mercado (sin fecha) [1571]: “Suma de tratos y contratos”, LE, Amazon Fulfillment, Polonia.
- Zweig, S. (2019) [1944]: “Américo Vespucio. Relato de un error histórico”, *Acantilado, Quaderns Crema*, S.A., 1^a ed., 2^a reimpr., Barcelona.



Aproximación a la contabilidad por partida doble en la Casa de Contratación de Sevilla

Ignacio Cruz Padial

Resumen: En este trabajo se analiza el método contable seguido originariamente por la Casa de Contratación de Sevilla, similar al conocido como “sistema de partida doble”, pero con algunas características propias.

Palabras clave: Casa de Contratación; Sevilla; contabilidad por partida doble.

Códigos JEL: N00; M40.

1. Introducción

En el siglo XVI español se produce un incremento exponencial de la actividad mercantil y comercial, auspiciada de forma muy específica por la gesta del descubrimiento del nuevo mundo, lo que trajo consigo un espíritu económico y mercantilista que originó que la posterior tarea de colonización, explotación, comercialización y control no se dejara a la improvisación.

Así, se establecieron instrucciones precisas para que la explotación de nuevas tierras quedaran bajo el control de la Corona, estableciendo que nadie pudiera llevar mercaderías a las tierras descubiertas ni hacer negocios en ellas más que el Almirante y Tesorero de sus altezas, lo que no impidió que debido a la urgente necesidad de colonización de las tierras se estableciera una cierta libertad en su comercio, permitiendo realizar este bajo ciertas condiciones a todos los súbditos castellanos que se establecieran en ellas. Como contrapartida, la Corona se reservaba el 10% de las ganancias por tráfico además del 10% del tonelaje de los barcos.

Podemos inferir que en los primeros años de la colonización y, en concreto, antes de la creación de la Casa de Contratación, el comercio y la navegación entre España y el nuevo mundo era más libre de lo que iba a ser en épocas venideras.

De esta forma, con el objeto de establecer un control más exhaustivo sobre el tráfico comercial que se había instaurado, en enero de

1503 los Reyes Católicos dan las primeras instrucciones para el establecimiento de una Casa de Contratación en Sevilla, a la que podemos considerar como la urbe con mayor esplendor económico y financiero del siglo XVI, con la finalidad de que en ella se almacenasen todas las mercaderías con destino al nuevo mundo o procedentes del mismo y que, a su vez, ejerciera una función de aduana, desde la que se pudiese ejercitar un adecuado control desde el punto de vista fiscal.

Esta doble finalidad comercial-fiscal guarda relación con las denominaciones que se dieron a los oficiales encargados de regirlas: Factor, Tesorero y Escribano-Contador, a quienes se les atribuye el proveer, administrar, comprar y vender mercaderías, como las funciones que reafirman su sentido comercial.

2. Práctica contable

Para lograr la finalidad de control que se perseguía con la Casa de Contratación se hacía necesario disponer de una práctica contable adecuada para alcanzar el propósito previsto.

Es aquí donde juega un papel fundamental la evolución que la práctica contable tenía en España, ya que podemos considerar que la instauración de la Casa de Contratación contribuyó de forma eficaz al desarrollo contable en España, de forma muy especial por la utilización de lo que podemos considerar como una aproximación a la partida doble; su aparición, puesta en práctica y posterior difusión teórica supusieron una de las mayores

revoluciones en el mundo de los negocios¹.

La difusión teórica del método de la partida doble, debida a las publicaciones de Lucas Pacioli (1494), nos ha permitido conocer el desarrollo contable en aquella época y lo avanzado que estaba el método, hoy universalmente conocido y aplicado, pero cuyos principios básicos se establecieron entonces.



Retrato de Lucas Pacioli. Atribuido a Jacobo dei Barbari, pintado antes de 1516².

Podríamos decir que nuestro país, durante el siglo XVI, fue uno de los principales precursores del método de la partida doble, que resultó impulsado gracias a medidas tales como:

- La exigencia por ley a sus comerciantes y banqueros para que utilizaran el método de la partida doble en el registro de sus operaciones.
- La aplicación del método a las instituciones públicas.
- El establecimiento de un sistema de partida doble para llevar las cuentas de la Hacienda Pública.

A pesar de esta rápida adecuación e implantación del método de la partida doble, su efectividad fue mayor gracias a los impulsos legislativo y práctico³:

- Legislativo (Reales Pragmáticas de Cigales, de 1549 y 1552), que, de forma expresa, recoge los libros principales en los que se basa el método de la partida doble, conocidos en nuestro país por los nombres de *Libro de Caxa* (mayor) y *Libro Manual* (diario).
- Práctico, por su aplicación en el campo de los negocios privados y en las instituciones públicas.

Sin embargo, desde la vertiente doctrinal, no podemos considerarnos pioneros en el desarrollo de la contabilidad en nuestro país en el siglo XVI, puesto que la primera obra genuina sobre el método de la partida doble se publica en 1590 por Bartolomé Salvador de Solorzano, si bien es cierto que, con anterioridad, se había escrito sobre la llevanza de la contabilidad en nuestro país, pero no sobre el método de la partida doble (Diego del Castillo, 1522; Gaspar de Texada, 1546; Antich Rocha, 1565)⁴.

3. Aplicaciones en la Casa de Contratación de Sevilla

Efectuado el breve recorrido sobre la evolución contable en nuestro país en el siglo XVI, nos centramos en las prácticas específicas que se aplicaron en la Casa de Contratación de Sevilla desde su establecimiento en 1503.

En las Ordenanzas de 1503 se establece el sistema contable que se llevará para la administración y control de las mercaderías que pasaban por la Casa de Contratación: el de *cargo* y *data* que, de forma sintética, recogía el cargo de lo que se recibiere o cobrarse o fuera a su cargo de cobrar y, en la *data*, lo que se gastase o en qué cosas se gastó o a que personas o causa, con la firma de cada anotación (asiento) de los tres oficiales (Factor-Tesorero-Contador).

Este sistema contable, junto a otras cuestiones, puede que tuvieran su origen en un documento, fechado a mediados de 1502, encontrado en el Archivo de Simancas con el título de “Lo que parece se debe proveer para poner en orden el negocio y la contratación de las Indias”, que se le atribuye al doctor Sancho de Matienzo, a la postre primer tesorero de la

¹ Véase Donoso (1996, págs. 51-55).

² Tomado del siguiente enlace: <http://www.museocapodimonte.beniculturali.it/il-ritratto-di-luca-pacioli-a-capodimonte/>

³ Donoso (1996, págs. 116-137).

⁴ Hernández Esteve (1982).

Casa de Contratación, que se piensa fue el modelo que sirvió como falsilla para la redacción de las Ordenanzas Reales de la Casa de Contratación⁵.

Creemos que el objeto principal para el que se diseñó el sistema contable fue para controlar los metales preciosos, oro y plata, principalmente; del dinero obtenido de ellos se hacía cargo el tesorero y no podía gastarse en cosa alguna sin licencia real, excepto en los salarios que se libraban en la Casa de Contratación.

Hay otra cuestión tratada en las Ordenanzas de 1503 y que fue reiterada en las de 1552, que es fundamental como referencia para explicar el desarrollo contable que experimentaría la tesorería de la Casa de Contratación y que dio lugar a la aplicación de los medios instrumentales y formalismos propios del método de la partida doble que se aplicó durante casi un siglo en la contabilidad de la tesorería de la Casa. En concreto, nos estamos refiriendo al hecho de que se exigiera enviar “una copia firmada de todas las deudas que hubiese en la Casa y de todas las libranzas que se hubieran librado para así mandar lo que se ha de pagar y hacer”. Esto exigía complementar la información contable contenida en los libros de cargo y data de pura tesorería con otro tipo de información que permitiera conocer la situación activa y pasiva de la Real Hacienda con otras haciendas o personas (Donoso Anés, 1996).

Lo descrito en el párrafo anterior nos hace reafirmarnos en la idea, aun sin tener un documento conciso que así lo acredite, de que la práctica contable de la Casa Contratación estaba en consonancia con lo que conocemos como método de la partida doble.

Los fundamentos del método de *cargo y data* eran muy simples, se trataba de que, en un libro, cuya titularidad corresponde al tesorero, se fuese asentando en una parte todo lo que recibía como hacienda de su majestad y, en otra, todo lo que de ello se iba aplicando por mandato real. Todo este proceso necesitaba una información

⁵ Hernández Sánchez-Barba (2003). En este memorial se delinea la función de la Casa de Contratación como centro del comercio, de almacenaje y registro de mercancías, así como de centro ordenador para el envío de expediciones.

adicional a la contabilidad de *cargo y data*, por lo que se desarrolló una contabilidad auxiliar que tenía como instrumentos esenciales: “los libros de recibo y venta de la plata”, los libros “manuales” y de “caxa”, y los libros de “arcas”⁶.

En definitiva, podríamos decir que la documentación contable del primer tesorero de la Casa de Contratación, el doctor Sancho Matienzo, puede ser considerada como un precedente del método de la partida doble, sin que ello signifique que se corresponda literalmente con la metodología de dicho método, puesto que presenta unas peculiaridades que la diferencian de cualquier otra.

En el análisis de la documentación contable de la Casa de Contratación, podemos distinguir dos periodos: uno, que iría desde sus inicios hasta 1508, durante el cual fue contador Ximeno de Bibriesca, y otro, de 1509 en adelante, en donde aparece como contador Juan López de Recalde.

En el primer periodo referenciado había tres tipos de documentos contables relacionados entre sí y con una característica común, que es que no se utiliza como unidad de cuenta el maravedí, sino que se expresan las cantidades en la unidad de medida que correspondiera según el objeto o mercancía que se analizase.

Los documentos contables eran el *Libro de cuentas de cargo y data*, en el que se asentaban de forma independiente las partidas u objetos que se separaban por sus características comunes.

El *Libro manual del cargo y descargo*, en el que se iban asentando por orden cronológico las partidas que se recibían o pagaban, lo que podríamos considerar, con sus matizaciones, como el libro diario del método de la partida doble. Como libro diario que era, sus asientos eran minuciosos con todo tipo de detalle, haciendo referencia tanto al libro de cuentas ya mencionado como al libro mayor.

El *Libro mayor de carga y data* no era un libro de cuentas “por debe” y “ha de haber”, sino que era un libro clásico de cargo y data, en el

⁶ Donoso Anés (1996, págs. 153-161).

que los cargos se asentaban en una primera parte del libro y las datas en una segunda parte.

Para el segundo periodo, que comienza en 1509, ya se contó con una mayor información, puesto que existen físicamente los dos libros complementarios principales, el manual y el mayor. En estos las cantidades se expresan ya en maravedíes como unidad de cuenta, hasta que, en el siglo XVIII, se sustituyen por el real.

En este segundo periodo, el *libro mayor de cargo y data* utiliza como unidad de cuenta el maravedí, lo que permitía al final calcular el alcance a favor o en contra del tesorero, de modo que este resultado se trasladaba como primera anotación al libro del año siguiente y también al libro manual, lo que concuerda con lo que se hace en el libro diario del método de la partida doble; sólo podemos establecer una pequeña variante y es que la cuenta adeudada precede al debe. Asimismo, la expresión “debe” se utilizaba en el libro de “Caxa mayor” en la página de la izquierda, lo que hoy conocemos como debe de la cuenta.

El *libro manual* correspondiente a este segundo periodo, en esencia, mantiene las características ya descritas, eso sí, ya expresado en maravedíes, y refleja la misma información que en el *libro mayor*.

Este *libro manual* en el sentido que aquí tiene supuso una revolución contable que, sin embargo, no se repetiría en el resto de la historia contable de la Casa de la Contratación. Podría pensarse que la configuración que tenía podría suponer una duplicidad en el trabajo, y de ahí que acabara desapareciendo como tal, puesto que su información era la misma que la del libro mayor de cargo y data.

Podríamos decir que la técnica contable facilitaba el control de las entradas y salidas de mercancías y capitales, pero, no por ello, la Hacienda tenía una situación que pudiéramos considerar buena. Un ejemplo de lo anterior lo tenemos en la expedición de Magallanes, que fue aceptada por Carlos V en las capitulaciones de Valladolid (1518), en las que se concretaron el reparto de las cargas, las obligaciones y, en su caso, de los beneficios que se derivaran de la expedición.

La expedición no pudo ser financiada en su totalidad por la Hacienda por falta de liquidez, pero, no obstante, aquí hay que hacer notar que esta financiación constituyó una excepción junto a la expedición de Colón, puesto que lo usual era que estas fueran costeadas por los mercaderes o banqueros que las financiaban.

Contribuyó a financiar la expedición Cristóbal de Haro, mercader y financiero de Burgos con gran predicamento en la época, con el apoyo de banqueros burgaleses y alemanes⁷, con el fin de que fueran adquiridas las mercancías para la partida. De Haro y sus asociados financiaron el 25% del coste de la expedición, puesto que la fórmula de colaboración público-privada propuesta se aceptó por la Corona⁸.

4. Conclusión

Como síntesis de lo expresado, podemos argumentar que la creación de la Casa de Contratación de Sevilla, como ente para supervisar y controlar el tráfico de mercancías por el incremento que este experimentó en el siglo XVI, fue un factor decisivo para mejorar las prácticas contables, y que estas experimentarían un avance importante en nuestro país al utilizar una metodología que, sin ser exactamente la de la partida doble, se le pareció bastante. La coincidencia en el tiempo del método de la partida doble (1494) y del descubrimiento del nuevo mundo contribuyó de forma decisiva al avance de la contabilidad en nuestro país en el siglo XVI.

Referencias bibliográficas

- Bernabéu, S. (2018): “La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)”, en “La vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. La aventura imposible 1519-1522”, Instituto Cervantes, Madrid.
- Coloma Albajar, M. A. (2018): “Circunvalando la redondez del mundo. Las fuentes documentales”, en “La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522”, Higuera Rodríguez, M.D. (dir.), Editorial Planeta.

⁷ Bernabéu, S. (2018, págs. 62 y 65).

⁸ Coloma (2018).

Donoso Anés, R. (1996): “Una contribución a la historia de la contabilidad”, Universidad de Sevilla.

Hernandez Esteve, E. (1982): “La historia de la Contabilidad y los primeros tiempos de la partida doble en España”, Revista Técnica Económica, vol. I, Madrid.

Hernández Sánchez-Barba, M. (2003): “El doctor Sancho de Matienzo, La casa de contratación y Villasana de Mena”. Revista Mar Océana, núm. 14-15.



Los principios de la Hacienda Pública según Juan de Mariana

José M. Domínguez Martínez

Resumen: Este artículo tiene por objeto reseñar los principios orientadores de la Hacienda Pública propugnados por Juan de Mariana en su obra “Del Rey y de la Institución Real”.

Palabras clave: Hacienda Pública; principios presupuestarios; Juan de Mariana.

Códigos JEL: H20; N33.

Como señalábamos en un artículo dedicado a la fiscalidad en la época en la que vivió Cervantes, al menos en lo que se refiere a la disposición de un sistema impositivo ideal, no podemos afirmar que tiempos pasados fueran mejores¹. Cualquier intento de aprehender cuál era la estructura tributaria de entonces se topa con un auténtico laberinto y, de hecho, el profesor Domínguez Ortiz llegó a proclamar que la Hacienda real de Castilla en la época de los Austrias era una “selva impenetrable”².

Según diversas estimaciones, la presión fiscal podría haberse situado en torno al 8% del producto interior bruto en la década de los años 1580³. Hoy día ese porcentaje puede parecer irrisorio, pero no puede hacerse abstracción del contexto socioeconómico entonces prevaleciente. La proliferación de cargas y gravámenes, unida a la falta de respeto en muchos casos de las pautas de la equidad tributaria, explican que la percepción de los tributos pudiera ser muy diferente de la que podemos tener hoy. Para los pensadores del período la preocupación se concentraba no solo en la vertiente tributaria, sino también en la de los gastos públicos.

Un caso paradigmático al respecto es el teólogo e historiador Juan de Mariana (1536-1624), quien en su obra “Del Rey y de la Institución Real”, publicada en 1598, dedica un capítulo (el séptimo del libro tercero) a los tributos, si bien no restringe a estos el ámbito de análisis, que amplía con la inclusión de

referencias a los gastos públicos. No obstante la concisión del texto, pueden identificarse en éste algunos principios orientadores de la Hacienda Pública que afectan a las dos vertientes de la actividad presupuestaria. A continuación se efectúa un repaso de los mismos:

- i. El teólogo español parte de reconocer una situación que en las sociedades actuales se manifiesta de forma especialmente patente: las ingentes e inacabables necesidades de gasto público. Se trata de un panorama ineludible, pero que no suele ser reflejado de manera expresa, algo que sería conveniente hacer para tomar conciencia de las limitaciones de los poderes públicos: “El más rico erario es fácil que se agote”. Podríamos denominarlo el principio de insaciabilidad del gasto público.
- ii. Igualmente es recomendable, antes de pasar a la esfera de la tributación, acotar el campo de las necesidades del gasto público. Como hemos dejado escrito en otro lugar, toda reforma fiscal debe comenzar por el lado del gasto público⁴. Juan de Mariana expresa con claridad que “Debe ante todo procurar el príncipe que eliminados todos los gastos superfluos...”. Nos situamos así en el terreno de la eficiencia o, también, en el de la austeridad presupuestaria, en el sentido propio del término.
- iii. Quienes se incorporen a la Administración deben demostrar, por lo

¹ Vid. Domínguez Martínez (2016).

² Citado por Andrés Ucendo y Lanza García (2010, pág. 26).

³ Andrés Ucendo y Lanza García (2010, pág. 32).

⁴ Vid.: Domínguez Martínez (2014, pág. 113; 2018).

- demás, su utilidad para la sociedad, lo cual nos introduce en el campo de la eficacia.
- iv. Gran énfasis pone el jesuita español en el equilibrio presupuestario, decantándose por la aplicación del principio de estabilidad presupuestaria dentro de la más estricta ortodoxia. Juan de Mariana no estaría, sin embargo, más que anticipando el espíritu y la letra de la normativa aprobada en España a raíz de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria del año 2001. Lo expresa con rotundidad: "... [el príncipe] debe atender principalmente a que, como aconsejan todos los hombres que desean conservar la hacienda, ya que no sean mayores los gastos públicos, no sean mayores que las rentas reales, a fin de que no se vea nunca obligado a hacer empréstitos...". Más adelante, insiste en el sentido de que "Nuestro cuidado principal y mayor debe consistir... en que estén nivelados los gastos con los ingresos".
- v. A pesar de que proscribía el recurso al endeudamiento, en su alegato está presente, subsidiariamente, el principio de sostenibilidad de la deuda pública: "... ni a consumir las fuerzas del imperio en pagar intereses que han de crecer de día en día". O, dicho de otra forma, "Si los gastos de la Corona llegan a ser mucho mayores que los tributos, el mal será inevitable".
- vi. Tras este contundente planteamiento de auténtica austeridad presupuestaria, de Mariana se aviene a ofrecer una clasificación de los ingresos públicos, en este caso precediendo a Adam Smith en el uso de una taxonomía básica. Tres son las categorías señaladas: a) los ingresos patrimoniales; b) los tributos (ordinarios); y c) los impuestos extraordinarios. Al propio tiempo, se inclina por adscribir, a grandes rasgos, los recursos de cada una de estas categorías a distintos destinos genéricos: los de la primera, a atender los gastos de mantenimiento de la casa real; los de la segunda, a los gastos generales del Estado; los de la tercera, a hacer frente a situaciones extraordinarias, como una guerra.
- vii. Por otro lado, la esencia de los principios de transparencia y rendición de cuentas está presente en el discurso de Juan de Mariana. En este sentido, deplora el enriquecimiento espurio de quienes se aprovechan de sus puestos en la Administración: "¡Cuán triste no es para la república y cuán odioso para los buenos ver entrar a muchos en la administración de las rentas públicas, pobres, sin renta alguna, y verlos a los pocos años felices y opulentos!". En esta misma línea abomina de prácticas que hoy se calificarían de nepotismo o de "capitalismo de amiguetes".
- viii. Algo menos nítida en cuanto a su proyección actual es la política que recomienda para el tratamiento de las riquezas de los integrantes de la nobleza. Lo que sí parece desprenderse es el precepto de la gestión centralizada de los ingresos públicos y del patrimonio.
- ix. La imposición del consumo se aborda esencialmente desde la perspectiva de la equidad, de manera que el autor se decanta por el establecimiento de gravámenes módicos sobre los artículos de primera necesidad, en contraposición a los bienes de lujo y de carácter suntuario, que deben ser sometidos a una fiscalidad elevada, a fin de disminuir su demanda.
- x. Asimismo se inclina por imponer "grandísimos tributos" sobre los artículos procedentes del extranjero, con fines proteccionistas.
- xi. También encontramos en la obra de Juan de Mariana algunos vestigios de lo que se llama "sistema fiscal proclive al crecimiento económico", en la medida en que declara que "cuando menos me parece justo que a quienes más ha de aliviar y proteger [el fisco] es a los ciudadanos, de cuya industria y trabajos

depende el sustento de todas las clases del Estado”.

- xii. Igualmente encontramos en el texto comentado una defensa de las “inmunidades concedidas a nuestros antepasados [por méritos contraídos en el ámbito militar] y respetadas en las épocas de mayores apuros”, unida a su preocupación por la aplicación de nuevos tributos a los descendientes, lo que podría entroncarse con la controversia actual acerca de la imposición sobre las herencias.
- xiii. Después de esta densidad de contenidos hacendísticos en un capítulo de corta extensión, cabe preguntarse si Juan de Mariana se olvida de un precepto esencial como es el de la toma en consideración de la voluntad de los destinatarios de las cargas impositivas. No es así, pero hemos de acudir a otra de sus obras para encontrar una defensa de la búsqueda del consentimiento del pueblo a la hora de establecer tributos. Así, la defensa del principio que modernamente denominamos de legalidad se lleva a cabo en el capítulo segundo del “Tratado y Discurso sobre la Moneda de Vellón”, publicado en el año 1609: “... lo que conforme a derecho y justicia se debe hacer, que es tomar el beneplácito del pueblo para imponer en el reino nuevos tributos y pechos”.
- xiv. La defensa implícita del principio de no confiscatoriedad está presente en toda su argumentación: “Debe procurar el príncipe que... sean moderados los tributos”. Y nos advierte de manera enfática de quienes se afanan en recomendar la imposición de mayores tributos: “Son desgraciadamente muchos los aduladores y los necios y falsos charlatanes que aconsejan tan imprudente medida”. Encontramos evidentes connotaciones con el principio “berlusconiano” (Domínguez Martínez, 2018), que quizás podríamos bautizar como principio del “anticharlatanismo”. Es cierto que algunos principios

hacendísticos han declinado a lo largo de la historia; otros han mostrado movimientos pendulares. Pero este último muestra una resiliencia difícil de quebrar.

Referencias bibliográficas

- Andrés Ucendo J. I., y Lanza García, R. (2010): “Presentación. Hacienda y Economía en la Castilla del Siglo XVII”, *Studia Historica: Historia Moderna*, 32.
- Domínguez Martínez, J. M. (2014): “Sistemas Fiscales. Teoría y práctica”, *El Toro Celeste*.
- Domínguez Martínez, J. M. (2016): “El Quijote y los tributos: la fiscalidad en la época de Cervantes”, *eXtoikos*, número especial.
- Domínguez Martínez, J. M. (2018): “De impuestos, gastos y principios hacendísticos”, <https://neotiemповivo.blogspot.com/2018/07/de-impuestos-gastos-y-principios.html>.
- Mariana, J. de (1598): “Del Rey y de la Institución Real”, Instituto Juan de Mariana, Value School, Ediciones Deusto, 2018.
- Mariana, J. de (1609): “Tratado y Discurso sobre la Moneda de Vellón”, Instituto Juan de Mariana, Value School, Ediciones Deusto, 2017.



Vespucio vs Colón: Stefan Zweig, detective y magistrado, en acción

José M. Domínguez Martínez

Resumen: Este artículo tiene como finalidad realizar una reflexión acerca de cómo los avatares del destino condicionan la percepción social de la paternidad de los grandes eventos históricos, tomando como referencia la obra de Stefan Zweig “Américo Vespucio. Relato de un error histórico”.

Palabras clave: Américo Vespucio; Cristóbal Colón; Stefan Zweig; América.

Códigos JEL: N00; Y30.

La atribución de la paternidad de los grandes hitos y eventos está jalonada de errores, equívocos e injusticias a lo largo de la historia. Desde aportaciones teóricas o empíricas concretas en el ámbito científico, de mayor o menor alcance, hasta los grandes descubrimientos e inventos, los ejemplos son abundantes. En otras ocasiones, el reconocimiento de una figura eclipsa completamente la labor realizada por otros personajes que permanecen en el olvido, e incluso no faltan planteamientos desafiantes de convicciones firmemente establecidas¹.

La gesta de la primera circunnavegación es uno de los hitos de la humanidad que se ve sujeto a distintas conjeturas. Stefan Zweig en su gran obra sobre Magallanes efectúa un conjunto de reflexiones de gran altura². En un opúsculo posterior, originariamente publicado en 1944, el escritor austríaco despliega una auténtica labor detectivesca por los vericuetos de los avatares históricos que propiciaron que el Nuevo Mundo fuera bautizado con el nombre de un agente comercial bancario florentino convertido en su etapa madura en intrépido navegante, Américo Vespucio³. Y, después de esa impagable labor investigadora, después de jugar y confundir al lector con giros insospechados, no duda en

ejercer de magistrado para dictar su veredicto sobre el gran contencioso, que, aunque ya no tenga remedio, sigue latente en las mentes contemporáneas: América vs Colombia, ¿dónde radica la verdadera justicia, en uno de estos dos nombres, o fuera de ellos?

En línea con su acreditada trayectoria, Zweig nos ofrece, no sólo un valioso compendio de las fuentes históricas referentes a esa intrincada controversia, sino también una joya literaria y de pensamiento.

¿Por qué recayó en Vespucio el honor de inmortalizar su nombre?, se pregunta, de entrada, Zweig, y ya desde el inicio anticipa, como tesis que defenderá luego con ahínco y maestría, que “Cómo sucedió esto [la designación del Nuevo Mundo como América] es una maraña de causalidades, errores y malentendidos...”. Exonerado por el novelista de su culpabilidad en la usurpación del descubrimiento del nuevo continente, resalta la “paradoja de que Colón descubrió América, pero no la reconoció, y Vespucio no la descubrió, pero fue el primero en reconocerla como un nuevo continente”.

Y, asimismo, Zweig nos recuerda que “un hecho nunca es decisivo por sí solo; lo que cuenta es el conocimiento que de él se tiene y sus consecuencias. Quien lo narra y explica a menudo puede resultar más importante para la posteridad que quien lo llevó a cabo”. En cualquier caso, sí es de justicia reseñar que Vespucio no obtuvo en vida réditos materiales de los méritos atribuidos con más o menos fundamento.

¹ A este respecto resultan particularmente llamativos los casos cuestionados por T. Wolfe, “El reino del lenguaje”, Anagrama, 2018. Una reseña puede verse en J. M. Domínguez Martínez, “‘El reino del lenguaje’: un viaje sorprendente de la mano de Tom Wolfe”, *neotiempovivo.blogspot.com*, 1 de agosto de 2019.

² Vid. S. Zweig, “Magallanes: el hombre y su gesta”, *Capitán Swing*, 2019. De esta obra se ofrece una reseña en este mismo número de la revista *eXtoikos*.

³ S. Zweig, “Américo Vespucio. Relato de un error histórico”, *Acantilado*, 2019.

A través de un pulcro y vibrante relato, el gran escritor austríaco describe, primero, el entorno histórico que lleva a la época de los descubrimientos; identifica luego todas las piezas que tienen algo que ver, directa o indirectamente, fortuita o premeditadamente, justificada o injustificadamente; somete las pruebas a contraste; deja que los testigos se expresen y, por último, una vez instruida la causa, imparte justicia. De esta manera, conduce al lector, ávido de que aquella prevalezca, por caminos inestables, y también inescrutables, hasta ofrecerle un aparente -sólo aparente-remanso de paz.

Actúa Zweig movido por una reconfortante convicción, la de que, “Afortunadamente, la historia es una dramaturga excelente y tanto para sus tragedias como para sus comedias sabe encontrar un desenlace deslumbrante”. Aun cuando es cierto que, a medida que avanzan los actos que el escritor acota en el drama objeto de escrutinio, algunas verdades y algunas falacias quedan refrendadas, desafortunadamente, con carácter general, la insigne dramaturga no siempre está dispuesta a que la verdadera trama vea la luz. Hay relatores impostores con habilidades y recursos eficaces para moldear el curso de los acontecimientos según sus intereses. Al margen de este fenómeno, las dificultades que ha de afrontar cualquier difusión extemporánea de explicaciones, como las relacionadas con la propagación de nuevas fuentes de conocimiento, tienden a asentar las exégesis tradicionales, implantadas, a veces irremisiblemente, en la conciencia colectiva⁴.

En buena medida, y tal vez alumbrando alguna contradicción, Zweig se decanta finalmente por la tesis de que “Quien espera un trato justo de la historia pide más de lo que ella está dispuesta a dar: a menudo asigna proeza e

inmortalidad al hombre medio y relega al anonimato y la sombra a los mejores, los más audaces y sabios”.

Después de todo, no resulta un panorama demasiado alentador, como tampoco asumible en toda su extensión la resignación a la que, en última instancia, parece reconducirnos el gran escritor: “No fue la voluntad de un hombre la que elevó este nombre efímero [América] a la inmortalidad, sino la voluntad del destino, que siempre observa la justicia, aun cuando aparentemente cometa injusticias. Donde impere esa voluntad superior, nosotros debemos conformarnos”.

Desde luego, nadie pretendería cuestionar ahora, y aun menos revertir, el uso del nombre de América, pero esa aceptación pragmática no permite elevarla a categoría universal.

⁴ “¿Cómo saber qué parte de aquello era verdad y qué parte era mentira?”, se preguntaba el personaje de la novela de George Orwell “1984” (Penguin, 2013, pág. 83). La denominada “posverdad” ha encontrado recientemente amplios cauces a través de los que ejercer una influencia desmedida. Vid. J. M. Domínguez Martínez, “Información, desinformación y posverdad”, neotiemposvivo.blogspot.com, 10 de julio de 2019. Como sentenció Orwell (op. cit., pág. 226), “El pasado es lo que dicen los archivos y el recuerdo de las personas”; de ahí la importancia de que pueda accederse libremente a los archivos, y de que la información —contrastable— fluya abiertamente.

El espacio, la última frontera

José M^a. Casasola Díaz

Resumen: En este artículo se compara el descubrimiento de la Especería con la explotación, en un futuro no muy lejano, de los recursos naturales situados fuera de la Tierra, con apoyo en los principios de Derecho Internacional Público y la inversión de los Estados y empresas de capital privado.

Palabras clave: Espacio ultraterrestre.

Códigos JEL: F50.

Space: The final frontier

These are the voyages of the Starship, Enterprise

Its 5 year mission

To explore strange new worlds

To seek out new life and new civilizations

To boldly go where no man has gone before

(Texto introductorio con el que se daba comienzo a la serie original Star Trek, así como a otras surgidas de la franquicia creada por Gene Roddenberry a partir del año 1966)

Pese al título que preside estas breves líneas, no se va a hablar de los hipotéticos viajes de la intrépida nave espacial que ha unido a varias generaciones delante de la televisión, ya que en este número especial de eXtoikos sólo merecen panegírico la intrépida Nao Victoria, única en retornar con honores de la escuadra que partió un lejano 10 de agosto de 1519 del puerto de Sevilla, y las menos afortunadas Trinidad, San Antonio, Concepción y Santiago, a las que —bien merced a los elementos, bien debido al incierto factor humano— no permitió el destino concluir su gesta de circunnavegar el globo terrestre.

No se va a hablar tampoco de un quinquenio de peripecias a lo largo de sistemas planetarios ficticios con una concepción antropocéntrica, en los que el acceso a los recursos y su distribución igualitaria se encuentran imbuidos en la concepción del universo.

Lo que en estas líneas se va a tratar es la que realmente —y con el permiso de las profundidades abisales— puede ser considerada la última frontera. Dónde pueden encontrarse aún recursos no explotados, y dónde la presencia de los Estados puede conferir a los mismos una supremacía estratégica: el espacio extraterrestre y, en especial, su regulación dentro del ámbito del Derecho Internacional, centrándonos en la posibilidad de la explotación de los recursos existentes, y específicamente, en la posibilidad de la explotación de los mismos por entidades privadas.

La inquietud humana, que provocó que nuestros ancestros abandonaran la relativa seguridad de las copas arbóreas para internarse en lo desconocido, movida no sólo por la simple curiosidad sino también por la necesidad de adaptarse a un medio cambiante, y especialmente, de obtener nuevos recursos con los que subsistir y prosperar, nos ha empujado como especie a explorar el entorno que nos

rodea.

Cartografiada la totalidad del planeta, asumida la soberanía respecto de la mayor parte de su superficie terrestre —con la salvedad del continente antártico, respecto del que, no obstante, importantes potencias no han renunciado a sus aspiraciones territoriales pese al *statu quo* impuesto por los Tratados internacionales— y regulada la explotación de las zonas costeras y plataformas continentales, los ojos de la especie se han de dirigir, necesariamente, más allá de nuestro orbe: hacia el espacio, los cuerpos celestes y las fuentes de riqueza que pueden encontrarse más allá de la maltratada atmósfera que recubre nuestro planeta.

Traspassando los límites de nuestra troposfera encontramos recursos que pueden llegar a ser vitales, espacios que resultan ya hoy día estratégicos y el necesario ámbito de proyección al que la especie humana mira con deseo. ¿Quién siendo niño —o no tan niño— no ha soñado con viajar entre las estrellas? En este caso y para el común de los mortales, los monstruos dibujados en el límite de lo desconocido en los antiguos derroteros, extrapolados al espacio extraterrestre, no dejan de ser un aviso a navegantes, pero también una licencia para adentrarse en lo desconocido para aquellos que posean los recursos necesarios.

Este objeto de deseo no está —afortunadamente a mi juicio— exento de regulación internacional. En efecto, el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes¹, que resultó abierto a su firma en Estados Unidos, el Reino Unido y la extinta Unión Soviética el 27 de enero de 1967 y entró en vigor el 10 de octubre de 1967, ha sido firmado y ratificado por más de un centenar de países y se inspira en los principios de libertad de exploración y utilización; igualdad; no apropiación; utilización

¹ Del que se ha escrito poco fuera de ámbitos estrictamente académicos. Sin embargo desde aquí quiero reivindicar por su originalidad y proyección las reflexiones de la abogada valenciana Marelissa Blanco, que pueden ser consultadas en el siguiente enlace: <https://abogadventures.wordpress.com/>.

para fines pacíficos; imputabilidad de responsabilidad de los Estados; cooperación y asistencia mutua; y principio de subordinación al Derecho Internacional. Se organiza, como cuerpo jurídico, en unos escuetos 17 artículos de contenido general, que fueron objeto de desarrollo en años posteriores a través de diversos instrumentos internacionales que han sido objeto de un número muy inferior de ratificaciones.

Así, el Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre²; el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales³; el Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre⁴; y el Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos⁵. Igualmente, ha inspirado la redacción, formulación y aprobación de cinco resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas al respecto. Su tutela dentro del ámbito de las Naciones Unidas se realiza a través de la Oficina de las Naciones Unidas para Asuntos del espacio Exterior, más conocida por sus siglas en inglés (UNOOSA), con oficina principal y sede en Viena.

Dejando a un lado el ámbito estratégico, humanitario, regulador de los daños y otros que merecerían profundas reflexiones morales y jurídicas, vamos a dedicar estas líneas a poner en valor la vertiente comercial de la explotación de los recursos extraterráneos, principalmente y a nuestro juicio la posibilidad de generar energía y de explotar recursos minerales e hídricos, ciñendonos en este caso, fundamentalmente, a las disposiciones del Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes⁶, cuyo ámbito objetivo se

² Aprobado el 19 de diciembre de 1967, abierto a la firma el 22 de abril de 1968 y que entró en vigor el 3 de diciembre de 1968.

³ Aprobado el 29 de noviembre de 1971, abierto a la firma el 29 de marzo de 1972, entró en vigor el 11 de septiembre de 1972.

⁴ Aprobado el 12 de noviembre de 1974, abierto a la firma el 14 de enero de 1975, entró en vigor el 15 de septiembre de 1976.

⁵ Aprobado el 5 de diciembre de 1979, abierto a la firma el 18 de diciembre de 1979, entró en vigor el 11 de julio de 1984.

⁶ Ratificado por una docena de estados con actual escaso potencial aeroespacial, firmado por Francia e India pero aun

extiende todos los cuerpos celestes del sistema solar distintos de la Tierra, excepto en los casos en que, con respecto a alguno de esos cuerpos celestes, entren, eventualmente, en vigor normas jurídicas específicas, por lo que toda mención que de la Luna se haga es extrapolable a otros cuerpos celestes, incluyendo planetas, planetas menores, asteroides, cometas y otros cuerpos.

Tras reafirmar los principios de uso pacífico, cooperativo y sostenible de los recursos situados en la superficie, órbita o subsuelo de los cuerpos celestes, el art. 11 del citado Acuerdo proclama que los recursos naturales de los cuerpos celestes constituyen patrimonio común de la humanidad excluyendo los derechos de soberanía nacional, la posibilidad de apropiación del territorio y sus recursos por el emplazamiento de estructuras, ni por cualquier otro medio.

Sin embargo, se establece que los Estados Partes tienen derecho a explorar y utilizar la Luna sin discriminación de ninguna clase, sobre una base de igualdad y de conformidad con el Derecho Internacional y las condiciones estipuladas en el Acuerdo, incluyendo el compromiso de informar a las Naciones Unidas, así como al público y a la comunidad científica internacional, en la forma más amplia posible y viable, sobre los recursos naturales que descubran en la Luna y los demás cuerpos celestes.

Se regulan igualmente otros principios jurídicos, como el desarrollo ordenado y seguro de los recursos naturales de la Luna; la ordenación racional de esos recursos; la ampliación de las oportunidades para el uso de esos recursos; y, en especial, una participación equitativa de todos los Estados Partes en los beneficios obtenidos de esos recursos, teniéndose especialmente en cuenta los intereses y necesidades de los países en desarrollo, así como los esfuerzos de los países que hayan contribuido directa o indirectamente a la explotación de la Luna y de los demás cuerpos celestes.

Este futuro ordenamiento internacional ha

no ratificado y sin que se encuentre si quiera firmado por EEUU, Reino Unido, Rusia, Japón y China.

de partir y desarrollarse desde un hipotético momento que aún no ha llegado y que dista de estar próximo: el punto en el que la explotación de los recursos ubicados en los cuerpos celestes que nos rodean pueda resultar viable. Viabilidad que puede ser tecnológica pero también económica.

Esta regulación forma parte del Derecho Internacional, cuyos sujetos son los Estados y otros entes que se asimilan a los mismos, como las organizaciones internacionales, principalmente. Esto quiere decir que deja fuera de su ámbito de actuación a los particulares, en tanto no actúen por cuenta de los Estados.

Es precisamente el sector privado el que, en las últimas décadas, está desarrollando nuevas tecnologías que permiten la viabilidad de las actividades de explotación y relanzar la carrera espacial.

Todas estas circunstancias pueden estar ralentizando la explotación económicamente viable de los recursos extraterrestres.

Tomando como referencia el retorno de la nao Victoria con las bodegas cargadas de especias del lejano Oriente, de la futura explotación de los recursos situados fuera del planeta podrán resultar beneficios para un desarrollo igualitario de la humanidad y una pervivencia de la especie fuera de lo que no deja de ser, poniendo en mi pluma la expresión del científico, escritor y divulgador Isaac Asimov⁷, un guijarro más en el firmamento.

⁷ *A pebble in the sky*. Primera novela de ciencia ficción escrita por Isaac Asimov, que fue publicada en 1950, posteriormente introducida en la trilogía Fundación.



ANDREU ZUBIETA, José Miguel. Licenciado en Historia por la Universidad de Málaga (2000). Miembro de las Fuerzas Armadas desde el 2003, siendo sargento 1º (máquinas) del Cuerpo General de la Armada desde julio de 2009.

CASASOLA DÍAZ, José María. Licenciado en Derecho y Máster en Asesoría Jurídica de Empresas por la Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga. Funcionario del Cuerpo Superior Jurídico de Letrados de la Administración de Justicia, ha impartido ponencias y participado en actividades formativas para diversas instituciones académicas, colegios profesionales y en el ámbito del Ministerio de Justicia y de la Junta de Andalucía, donde ha dirigido sendos cursos formativos para funcionarios de carrera. Tiene en su haber diversas publicaciones y colaboraciones en obras colectivas en materia de Derecho Bancario, Derecho Procesal Civil y Derecho Concursal, principalmente.

CRUZ PADIAL, Ignacio. Profesor Titular de la Universidad de Málaga, Departamento de Derecho Financiero y Tributario. Director del Departamento de Derecho Financiero y Filosofía del Derecho e Investigador responsable del Grupo de Investigación PAIDI SEJ 337, de la Junta de Andalucía.

DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, José Manuel. Doctor en Ciencias Económicas. Catedrático de Hacienda Pública de la Universidad de Málaga. Ha sido vocal del Consejo Directivo de la Organización de Economistas de la Educación, miembro de la Comisión sobre Innovación Docente en la Universidad andaluza y vocal del Consejo de Administración de la Escuela Superior de Estudios de Empresa (ESESA) y de Analistas Financieros Internacionales (AFI). Director del proyecto de educación financiera “Edufinet”. Es también Director General de Secretaría General y Técnica de Unicaja Banco y presidente de Analistas Económicos de Andalucía. Autor de varios libros y numerosos artículos sobre diversos aspectos de la economía del sector público y del sistema financiero.

GONZÁLEZ MORENO, Miguel. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Málaga. Doctor en Economía por la Universidad de Alcalá. Ha sido profesor en las Universidades de Málaga y Alcalá. Ha sido Catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Granada. Igualmente ha sido becario de investigación del Ministerio de Educación y Ciencia, y del Instituto de Estudios Fiscales del Ministerio de Hacienda, así como colaborador de la Fundación de las Cajas de Ahorros. Autor de varios libros y numerosos artículos sobre diversos aspectos de la política económica.

LÓPEZ JIMÉNEZ, José María. Doctor y Licenciado en Derecho por la Universidad de Málaga. Diplomado en Ciencias Políticas y Sociología por la UNED (Sección Ciencias Políticas). Director del Área de RSC en Unicaja Banco, es coordinador y autor de diversos libros, artículos y capítulos en obras colectivas sobre aspectos relacionados con el sistema financiero, como la banca digital, los medios de pago, el fraude con tarjetas, las participaciones preferentes, la cláusula suelo o el gobierno corporativo de las entidades bancarias, entre otras materias. Es miembro del Consejo de Administración de Analistas Económicos de Andalucía, y forma parte del equipo de trabajo del proyecto de educación financiera “Edufinet”.

SÁNCHEZ DE HARO, Francisco. Licenciado en Geografía e Historia. Experto en Didáctica de Lengua y Matemáticas. Título de Formador de Formadores. Profesor-Formador para pruebas de acceso a la Universidad para mayores de 25 años y a ciclos formativos de grado medio y superior, así como de educación secundaria y bachillerato.

VIDAL DELGADO, Rafael. Coronel de Art^a. DEM (Ret.), Doctor en Geografía e Historia, Vicepresidente Ejecutivo del Foro para la Paz en el Mediterráneo y Presidente de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil (Delegación de la provincia de Málaga).





El viaje de Magallanes: “[tal vez] la odisea más magnífica
en la historia de la humanidad”

Stefan Zweig
“Magallanes: el hombre y su gesta”

Instituto Econospérides
Para la Gestión del Conocimiento Económico

instituto@econosperides.es
www.econosperides.es

