



Imperios, hegemonías y comercio.
500 años de la primera vuelta al mundo

ICE

INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA

Secretaría de Estado de Comercio

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

Consejo de Redacción

Isabel Álvarez González, Borja Álvarez Rubio, Elena Aparici Vázquez de Parga, Óscar Arce Hortigüela, Gonzalo Arévalo Nieto, Víctor Ausín Rodríguez, Mikel Buesa Blanco, Juan Ramón Cuadrado Roura, Pablo de Ramón-Laca Clausen, Rafael Doménech Vilariño, Juan José Durán Herrera, Luis Feito Higuera, Cani Fernández Vicién, Galo Gutiérrez Monzonís, Juan Francisco Martínez García, Vicente J. Montes Gan, Rafael Myro Sánchez, María Peña Mateos, M.^a Paz Ramos Resa.

Consejo Científico

Fernando Becker, Jaime Requeijo, Pedro Schwartz, Ramón Tamames, Gabriel Tortella, Félix Varela, Juan Velarde.

Director

Bernardo Hernández San Juan

Jefa de Redacción

Blanca Caballero Gabás

Redacción

Francisco José Bedoya del Arco, Enrique Ferrando González, José Javier Oviedo Martínez y Ana Belén Rodríguez Rodríguez

Portada

Eduardo Lorenzo

Diseño gráfico

César Bobis y Manuel A. Junco

Redacción

Paseo de la Castellana, 162, 12.^a planta. 28046 Madrid
Teléfono: 91 349 60 53

Suscripciones y venta de ejemplares sueltos

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Centro de Publicaciones

C/ Panamá, 1. Planta 0, despacho 3

Teléfono: 91 349 43 35 (ventas y suscripciones)

CentroPublicaciones@mincotur.es

La *Revista ICE* se encuentra en las siguientes bases

bibliográficas: *CARHUS PLUS+*, *DIALNET*, *DICE*, *DULCINEA*, *InDICES-CSIC*, *LATINDEX*, *MIAR*, *OCLC* y *REBIUN*.

Los análisis, opiniones y conclusiones expuestos en los artículos de esta publicación son los de los autores y no representan opiniones oficiales de la Secretaría de Estado de Comercio, con las que no tienen por qué coincidir exactamente.

Editor: S.G. de Estudios y Evaluación de Instrumentos de Política Comercial.
Secretaría de Estado de Comercio

Composición y maquetación: Pardetres.net

Impresión y encuadernación: Centro de Impresión Digital y Diseño de la Secretaría de Estado de Comercio

Papel: Exterior: estucado semimate FSC de 300 g

Interior: estucado semimate FSC de 120 g

ECPMINCOTUR: 1.^a ed./270/0822

PVP: 15,00 € + IVA

DL: M 3740-1958

NIPO: 112-19-010-2

e-NIPO: 112-19-011-8

ISSN: 0019-977X

e-ISSN: 2340-8790

Catálogo general de publicaciones oficiales: <https://cpage.mpr.gob.es/>

Copyright: Información Comercial Española, 2022

ICE



MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA *Secretaría de Estado de Comercio*

IMPERIOS, HEGEMONÍAS Y COMERCIO. 500 AÑOS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Presentación Alfredo Alvar Ezquerra Jorge Alvar Villegas	3	Consecuencias del viaje de Elcano. Ciencia, comercio y guerra Enrique Martínez Ruiz	85
Cómo entenderse en la Primera Vuelta al Mundo: las lenguas a bordo y en Oriente Rafael Rodríguez-Ponga	11	Orden global y potencias hegemónicas: valores y recursos Javier Redondo Rodelas	99
Qué intercambiar: especias, especies, ideas José Eugenio Borao Mateo	23	¿Cómo ve China la hegemonía? Javier Serra Guevara	109
Financiación del comercio y de las expediciones que cambiaron el mundo José Manuel Díaz Blanco	33	TRIBUNA DE ECONOMÍA Financiación del desarrollo en el marco del <i>blending</i> José Luis Curbelo	125
Navegación y astronomía en Europa y Oceanía en la época de la expedición Magallanes-Elcano César Esteban	43	LOS LIBROS Reseña	147
Articulación y control del comercio hispánico mundial en el siglo XVI Francisco Javier Gómez Díez	59		
Pactos y hegemonía hispánica Alfredo Alvar Ezquerra	73	Coordinadores: Alfredo Alvar Ezquerra y Jorge Alvar Villegas	

PRESENTACIÓN

*Alfredo Alvar Ezquerro**

*Jorge Alvar Villegas***

Lector, este es un monográfico de *Información Comercial Española, Revista de Economía* diferente. Acostumbrado a artículos de Economía relacionados con temas de actualidad, abres ahora una revista escrita por historiadores, filólogos, politólogos e incluso un físico, un monográfico que habla de algo acontecido hace ahora 500 años y que, a simple vista, poco tiene que ver con el mundo de hoy. ¿Qué hace la Secretaría de Estado de Comercio publicando sobre esto? Lo correcto. Este monográfico de *Información Comercial Española, Revista de Economía* es, en realidad, una reflexión sobre la hegemonía y el comercio a la luz de una gesta histórica.

Seamos sinceros: para la mayoría del público, incluso con estudios superiores, «Juan Sebastián Elcano» es el buque escuela de la Armada; la Primera Vuelta al Mundo viene tras los euromillones y la victoria es a lo que están acostumbrados los seguidores del Real Madrid. Mucha gente puede asociar 1969-Apolo 11-Luna-Armstrong (y, tal vez, sean capaces de sumar a esos nombres los de Aldrin y Collins), pero muy pocos asocian 1522-Victoria-mundo-Magallanes y Elcano (algún homenaje a la era de los descubrimientos tuvieron los pioneros de la era espacial: el módulo de mando del Apolo 11 fue llamado «Columbia»).

Exageradamente se dice que la expedición de Magallanes marcó el inicio de la primera globalización. No es cierto: es verdad que fue la primera vez en que europeos, americanos, oceánicos (en las islas Marianas), asiáticos y africanos contactaron en un solo viaje, pero el mundo no quedó continuo y fluidamente conectado comercial o financieramente. El de Magallanes y Elcano fue un viaje puntual. Mucha más trascendencia comercial tendrá el tornaviaje de Urdaneta, sobre cuyos pasos navegará el mítico galeón de Manila, que, sumado a la Flota de Indias, ahora ya sí creará la primera globalización (el agustino Andrés de Urdaneta es el gran olvidado del gran público en esta nómina ilustre de exploradores que cambiaron el mundo. Fijó en el año 1565 cómo regresar de Asia a América —aunque tres meses antes, abandonando la expedición, lo había conseguido Alonso de Arellano—).

* Profesor de Investigación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y Académico correspondiente de las Reales Academias de la Historia y de San Telmo.

** Técnico Comercial y Economista del Estado.

Asunto distinto es que la expedición de Magallanes y Elcano sea una gesta de enormes proporciones, que, además, formó parte de una serie de acontecimientos que asentaron los pilares de la hegemonía hispánica durante los siglos XVI y XVII. *Hegemonía hispánica*. Salvo en tenis y fútbol, es un oxímoron; a eso hemos caído.

Por ahí va este especial de *Información Comercial Española, Revista de Economía*. Puesto que la expedición era comercial, en este monográfico podrás encontrar artículos que explican cómo se podía navegar en lo desconocido, cómo entenderse con quien no te entiende o cómo financiar el comercio; pero qué duda cabe de que el viaje de la Victoria trasciende el comercio y el intercambio, ya que se enmarca en unas décadas excepcionales en las que la Monarquía Hispánica se convierte «en el Estados Unidos de la época». La expedición de Magallanes y Elcano nos ofrece, así, una ocasión para reflexionar brevemente sobre la hegemonía (y las diversas maneras de concebirla y alcanzarla), tema crucial en estos momentos de intensa rivalidad geoestratégica, y de la que el comercio es elemento fundamental. De ahí el título del monográfico: «Imperios, hegemonías y comercio. 500 años de la primera vuelta al mundo».

El relato más famoso de la Primera Vuelta al Mundo (una lectura agradable y tan fantástica que Gabriel García Márquez lo usó en su discurso de investidura como premio Nobel), lo realizó un veneciano, Antonio Pigafetta¹. Magallanes era portugués. En la lista de los 18 supervivientes hay, entre otros, dos griegos y un alemán. Y todos acabaron en unos sitios que jamás había pisado un europeo. ¿Cómo se entendían? ¿Cómo podían comerciar? Nos lo explica **Rafael Rodríguez-Ponga**. Todos los que alguna vez hemos tenido una reunión o una videoconferencia en *portuñol* entendemos perfectamente de qué habla el autor cuando menciona el saber. No he podido reprimir una sonrisa al leer sus descripciones, enumeraciones y confusiones: yo mismo estuve destinado en Ghana, y en la oficina se hablaban nativamente 14 idiomas, lo cual no estaba mal teniendo en cuenta que éramos solo 11 personas. El profesor **José Eugenio Borao Mateo** vuelve en su artículo sobre este tema: «[...] sin duda cada parte entendió cosas diferentes, aunque había una cosa en la que sí coincidían: ambos estaban en condiciones de comerciar [...]». Debe de haber pocas frases que reflejen tan claramente los primeros contactos comerciales, hace 500 años y hoy. ¡Cuántos exportadores no se habrán sentado semanas o meses después de un viaje delante del ordenador y habrán pensado aquello de «Pues no he entendido qué ha fallado; todo parecía muy claro, ¿no?»!

Si lo pensamos bien, para comerciar no hace falta hablar, aunque sí comunicarse. Heródoto (siglo V a. C.) nos describe el comercio silencioso (dejo las mercancías en la playa; vuelvo al barco; pones tu mercancía al lado; si estoy de acuerdo, la tomo; si no, me retiro para que subas tu oferta; nadie toca lo del otro hasta que no hay un acuerdo), cuya versión moderna es el comercio electrónico, con Visa y Google Translate como inestimables ayudas. Esos hombres de Heródoto que trajinaban en la playa eran cartagineses y «una raza de libios que viven más allá de las columnas de Hércules», y

¹ Pigafetta nació en Vicenza, ciudad que pertenecía a Venecia.

comerciaban manufacturas por oro. Oro. Esa obsesión humana. Un ashanti², al que conocí bien, lo expresaba lacónicamente: *Gold blinds*. Magallanes debió de pensar lo mismo, tal y como cita José Eugenio Borao: «El comandante prohibió que se mostrase demasiada estimación por el oro, sin cuya orden cada marinero habría vendido todo lo que poseía para procurarse este metal, lo que habría arruinado para siempre nuestro comercio»³. El artículo de José Eugenio Borao nos describe qué comerciaban y contiene otras citas y reflexiones de aquellos expedicionarios que, perfectamente, cabrían en artículos modernos de gestión y estrategia («Hay cosas que no se ofrecen de inmediato, y menos a los comerciantes que van de paso»; «Lo que tu prestigio vale en tu tierra, no necesariamente lo vale en otras»). No vamos tampoco a exagerar las similitudes, pues los errores en la toma de decisiones, aunque puedan hundir las empresas, ya no cuestan la vida, como sí le pasó a Magallanes, y los exportadores ya no se dedican a la piratería, cosa que sí hicieron aquellos expedicionarios... y algunos habitantes actuales de aquellas tierras. No obstante, a pesar de las diferencias, hoy y siempre, comerciar genera riqueza. Es uno de los hechos estilizados del crecimiento: las naciones abiertas crecen más rápidamente.

¿Pero cómo se financiaba todo esto? Veremos en el artículo de **José Manuel Díaz Blanco** cómo fueron evolucionando los usos e instrumentos de financiación de las expediciones y el comercio transoceánico; y cómo, al igual que hoy, las trampas y la voluntad de elusión o evasión eran habituales, hasta el punto de obligar a la reforma completa del sistema de financiación de esa leyenda de la globalización: la Flota de Indias. Difícil, no obstante, criticar el contrabando en determinados puertos que podían ver pasar meses, sino años, sin comerciantes «reglados». Comerciar con el primero que arribara, incluso si era inglés, se convertía en una cuestión casi existencial⁴. Del artículo del profesor José Manuel Díaz me permito, además, lo siguiente: «[...] lo global no existía aún. La obra de los pueblos ibéricos permitió superar estas limitaciones. Por tanto, se trata sin duda de un momento clave en la Historia Universal, que merece ser recordado y comprendido con la medida necesaria, sin incurrir en los extremos opuestos del triunfalismo nacionalista, la desmemoria deliberada o la crítica acerba y presentista». Es una reflexión que guía este monográfico.

Así que, una vez que se entienden, comercian. Pero primero hay que llegar. ¿Cómo navegar por donde nunca nadie ha estado? ¿Cómo llegar a lo que no se sabe dónde está? Sobre esta interesante pregunta escribe **César Esteban**. Se detiene, además, en

² Los ashantis son el grupo étnico más importante en la actual Ghana; su historia y su cultura están vinculadas al oro (y al tráfico de esclavos, pues eran esclavistas).

Algunos topónimos relacionados con Ghana también nos hablan del oro: San Jorge de la Mina (Elmina, actualmente) llamaron los portugueses al primer asentamiento europeo en el golfo de Guinea (dependiendo de cómo se defina «asentamiento», tal vez en todo el África negra) y Costa de Oro llamaron los británicos a la colonia.

³ No está de más recordar aquí que, a pesar de la fascinación europea por el oro, el metal clave en la primera globalización fue, en realidad, la plata, pues era plata lo que demandaban los chinos. De Acapulco a Manila el galeón llevaba, sobre todo, plata (y misioneros).

⁴ De hecho, muchos corsarios se dedicaban a actos piráticos: las agresiones más frecuentes consistían en comerciar sin permiso, socavando así los monopolios y reglas fiscales.

las técnicas de los otros grandes navegantes del Pacífico: los polinesios. Varios autores de este monográfico nos lo recuerdan: la pericia en el mar y el achicamiento del mundo no son privativos de los europeos. También, prácticamente, todos los autores nos recuerdan la cantidad de hombres que murieron en el intento.

Ahora, no cabe duda de que la Monarquía Hispánica consigue lo que nadie había conseguido hasta entonces (ni los portugueses, por dimensión): un imperio global, en todos los continentes, que además es un Estado moderno, no medieval/señorial. Sobre la construcción de la primera mundialización versa el artículo de **Francisco Javier Gómez Díez** o, como él describe, sobre «[...] todo aquello que hace posible el éxito de la Monarquía, que no se reduce a conquistar tierras y extraer recurso, sino a garantizar la convivencia». Una ocupación física del espacio mediante ciudades y fortalezas, instituciones, normas, moneda⁵, leyes o una ideología, al margen, por supuesto, de un ejército y una armada. Similar a lo que hemos visto en el mundo de posguerra con Estados Unidos y estamos viendo ahora con China: la hegemonía y su mantenimiento en el tiempo no se consigue solo con ejércitos.

También, **Alfredo Alvar Ezquerro** nos habla de ese fascinante cambio de mundo e incide en que la hegemonía no es solo una cuestión militar. El argumento principal de su artículo es que el pacto es un elemento político central de la hegemonía hispánica. Comienza centrando la expedición en su época, un tiempo, como el actual, de muy profundo cambio: «la década de 1520 fue de las más convulsas, porque se estaban ventilando las consolidaciones del poder imperial sobre el papal; del imperial o del real sobre las fragmentaciones de los poderes urbanos; se estaba imponiendo una nueva antropología del ser del hombre; se estaba viendo que todo lo conocido casi ya no servía. Y mientras todo esto pasaba, o estaba pasando, o iba a pasar, aquellos 300 individuos empezaban una travesía que iba a poner en entredicho el mundo geográfico conocido desde siempre». Leeremos en su artículo algunas de claves de ese mundo: religión, Inquisición y reforma protestante; guerra de las comunidades; sucesión imperial; expansión. Transición del mundo medieval al mundo moderno. Tal vez ese mundo de crisis y de viejas certidumbres que saltan por los aires nos resulte familiar. Y ahí, «la hegemonía se conseguía gracias a importantes tratados de paz y amistad, resguardados por cañones y velas». Uno podría preguntarse si estas líneas se escriben sobre la España del siglo XVI frente a Portugal o sobre el Estados Unidos del siglo XX frente a la Unión Soviética y/o del siglo XXI frente a China: muchas voces urgen a Biden (y más tras la era Trump) a tejer una fuerte red de alianzas que limite, dificulte o condicione el ascenso chino, y el presidente estadounidense se ha lanzado a numerosos viajes y cumbres para restaurar lazos, muchos lógicamente, por el Pacífico.

Un espacio, sin duda, inmenso, cuyas dimensiones se empiezan a atisbar con la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. Como no se puede controlar sin conocer, se sucederán diversas expediciones durante más de 200 años, expediciones que mezclan

⁵ Perfecta la descripción de la vitrina en el Museo Británico sobre los reales de a ocho.

diversos carices (comercial, militar, científico, religioso). El artículo de **Enrique Martínez Ruiz** esboza sus contextos y nos expone cómo, en un mundo totalmente nuevo, la expansión provoca recelo, el recelo degenera en rivalidad y la rivalidad acaba en guerra, directa o indirecta mediante corsarios o piratas. De la exploración al control, del control al poder. La lucha por la hegemonía, en la que ciencia, comercio y guerra se entrelazan claramente, ayer y hoy: especias, mapas, patentes, chips e inteligencia artificial. De nuevo, se puede estirar la analogía con la carrera espacial, si bien en el caso de la exploración del mundo no hubo carrera, sino monólogo, durante prácticamente dos siglos.

Pero ¿qué es la hegemonía? Sobre esta importante cuestión versa el artículo de **Javier Redondo Rodelas**. Se suma a las voces que ya nos vienen advirtiéndolo de que la hegemonía trasciende el poder militar; él añade «que sirve para que los demás hagan lo que queremos que hagan» (¿cuántas veces hemos oído hablar del *poder blando*, de Nye?). Tres conceptos debemos guardar en nuestra mente: hegemonía, unidad y legitimidad. En el fondo, según la tesis que sostiene Javier Redondo, la hegemonía es, hasta cierto punto, conferida y, en consecuencia, en el momento en el que se deja de proyectar algo con fuerza (como ahora libertad, comercio y mercado, multilateralismo; en versiones dura o blanda), surgen las dudas, y las grietas internas abren la puerta a las crisis de hegemonía. Interesante esa reflexión de las dudas viendo Estados Unidos y sus guerras culturales (¿de verdad necesitamos importar todo lo que viene de ese país, de manera acrítica?), el incesante trabajo chino para controlar la información y la opinión, y el ruso para fomentar la disensión mediante paparruchas (ahora llamadas *fake news*)⁶; o interesante, también, si queremos llevarlo a la perspectiva histórica, analizarlo en las claves que nos dan los últimos párrafos del artículo de Alfredo Alvar, donde se explica cómo la Monarquía Hispánica trabaja para articular un sistema que permita la adhesión a una causa común, con Dios y el rey en el centro. Hegemonía, unidad, legitimidad. Javier Redondo, además, ha escrito sobre Estados Unidos, y aprovecha el artículo para reforzar su tesis con argumentos de la Revolución estadounidense. Su artículo, que profundiza en temas descritos por otros autores, ayuda a pivotar este monográfico de *Información Comercial Española, Revista de Economía* desde el pasado (al que también acude) a la actualidad.

Y nada más actual que la vuelta de China. Una bella palabra (ecumenismo), que aparece por primera vez en el artículo de Francisco Javier Gómez, es el eje central del artículo de **Javier Serra Guevara**. O, más bien, su falta de ella: la Monarquía Hispánica (o Estados Unidos hoy) tenía pretensión ecuménica, China no. El Imperio del Centro no es evangelizador universal ni en lo religioso ni en lo económico ni en lo político. No busca convertirnos al catolicismo ni vendernos la democracia. Simplemente quiere que reconozcamos que ellos son los que mandan y, una vez interiorizado esto, cada país puede

⁶ La definición de la Real Academia Española (RAE) de paparrucha es «noticia falsa y desatinada de un suceso, esparcida entre el vulgo».

seguir su propio camino (de ahí su énfasis en la soberanía). En la perfecta definición de Javier Serra, la hegemonía china «no tiene, por tanto, una misión “católica” o universalista, no pretende evangelizar a los bárbaros, sino contenerlos en el espacio exterior que les corresponde». Bárbaros, contener, espacio exterior. El Imperio «del Centro».

Así pues, este monográfico, lector, te ofrecerá textos y reflexiones sobre monopolios y competencia, arquitectura institucional internacional, diversificación de mercados, tecnología, barreras de entrada, geopolítica, emprendimiento, colaboración público-privada y financiación al comercio, Estado emprendedor o innovación. Simplemente hemos sustituido petróleo por especias, Organización Mundial del Comercio (OMC) por Tratado de Tordesillas, *megamax* por galeones⁷, patentes por mitos, crédito comprador por préstamos con riesgo de mar, capital riesgo por expedición, *app* por capitulaciones y misiones de Mazzucato por Flota de Indias⁸. Juzga, pues, si estos temas ya te resultarán más familiares, más propios de la línea editorial de *Información Comercial Española, Revista de Economía*... aunque los enmarquemos en el mundo de hace 500 años. Este monográfico nos hace recordar el Eclesiastés (1,9): «Nada hay nuevo bajo del sol».

Pero, en el fondo, más allá de reflexionar sobre la hegemonía, ofrecer una lectura curiosa y homenajear a los protagonistas de aquella gesta, el objetivo del monográfico (y de ahí que haya tantos artículos sobre el Imperio español) es sembrar en la cabeza del lector una pregunta: *“España” fue el Estados Unidos del siglo XVI, y Sevilla, la Nueva York de la época*. Viendo Sevilla y viendo la España actual cuesta creerlo, sí. *¿Por qué “España” fue la vanguardia política, militar, cultural y técnica, y ahora nosotros pintamos más bien poco o nada en el mundo actual?* Es una pregunta incómoda, y ya varios autores han puesto sobre la mesa varias claves de la respuesta.

No quiero terminar con esa fundamental, aunque demoledora, pregunta. Cerremos con cuatro agradecimientos, una recomendación y una exhortación.

Estoy agradecido a todos los autores (y algunos saben que incluso en lo personal), pero hay dos a los que debo mencionar, aunque esté feo seleccionar, de entre todos, al jefe y al padre. Javier Serra no solo me ha escuchado pacientemente desde 2019 sobre la necesidad de que la Secretaría de Estado de Comercio «hiciera algo» en las conmemoraciones del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, sino que, llegado el momento, se ha puesto a escribir y, además, con una idea para mí esclarecedora: la hegemonía china no es ecuménica. Por otro lado, sin mi padre no habría sido

⁷ Los ultracontenedores (ULCS, por sus siglas en inglés) son aquellos que pueden desplazar más de 20.000 TEU (un TEU es un contenedor de 20 pies). Los mayores barcos de carga del mundo, los Evergreen clase A de la taiwanesa Evergreen, pueden transportar hasta casi 24.000 TEU, si bien, hasta ahora, no ha llegado a los 22.000. Los galeones de Manila fueron aumentando de tamaño con el paso de los siglos; probablemente el mayor fuera el Santísima Trinidad (1751), que desplazaba 2.000 Tm. La comparación entre barcos antiguos y modernos no es fácil, pero, más o menos, los Evergreen A pueden transportar unas 1.000 veces la carga del Santísima Trinidad. No hace falta llegar a los Evergreen A: el que quedó atravesado en el canal de Suez puede transportar varias veces más carga en un solo viaje de la que transportaron los galeones de Manila en 250 años de historia.

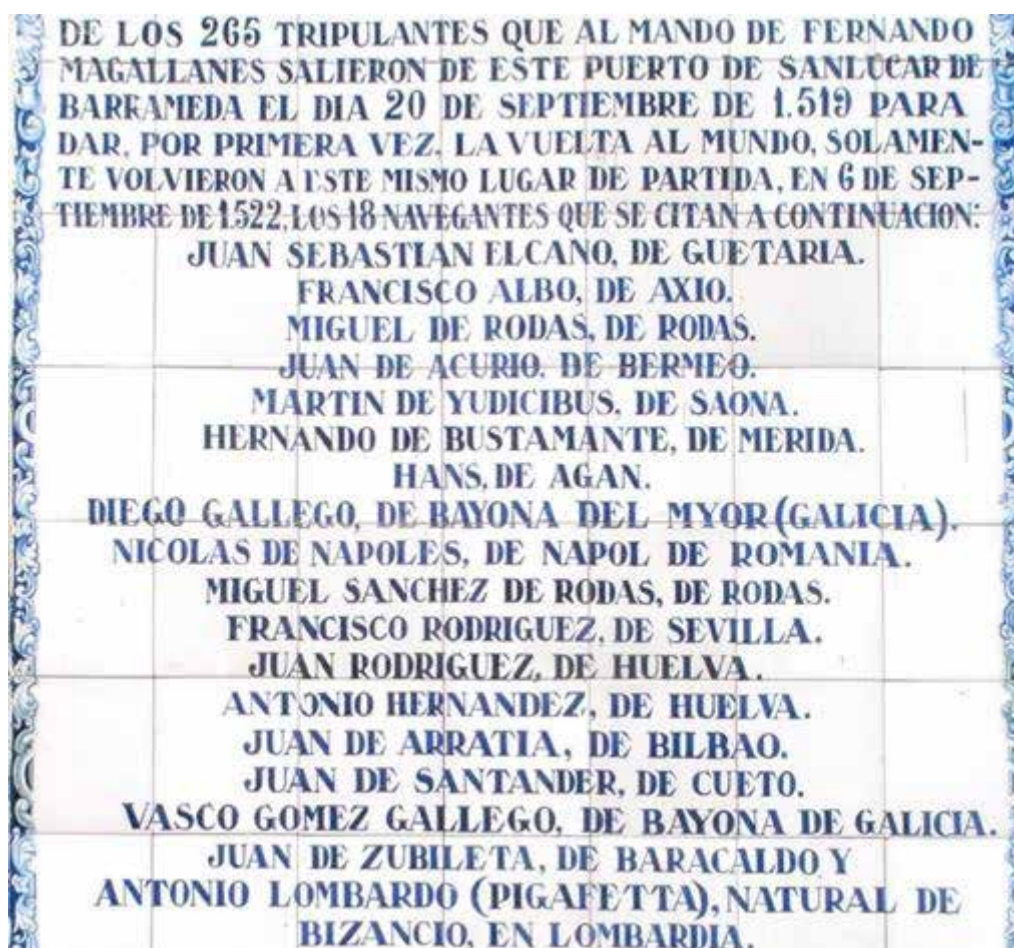
⁸ La «I+D+i» impulsada por el Estado cristaliza en un nuevo barco legendario, el galeón, que aúna la capacidad de carga y la militar. Son los buques emblemáticos de la Armada y los grandes protagonistas de la Flota de Indias, que era una auténtica flota: 60 barcos en 1533; 148 barcos en 1586. Un mar de velas.

posible el monográfico, pues además del artículo, ha aportado algo más valioso: tiempo y agenda. También debo agradecimiento a dos personas que no son autores: Bernardo Hernández, por su paciencia «Jorge, explícamelo otra vez, por favor» y, sobre todo, a Marta Valero, por su aún mayor paciencia.

La recomendación es leer el librito de Pigafetta, interesante en sus silencios y colorido en sus descripciones. Si García Márquez lo citó, algo tendrá.

Y la exhortación es para acordarnos de que el 6 de septiembre de 1522, hace 500 años, llegaron a Sanlúcar de Barrameda más muertos que vivos 18 hombres que cambiaron, como vemos, el mundo. Ellos, y los que se embarcaron en muchos otros viajes, hicieron aún más real nuestro inspirador lema nacional: *Plus Ultra*. Más allá.

In memoriam.



Rafael Rodríguez-Ponga*

CÓMO ENTENDERSE EN LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO: LAS LENGUAS A BORDO Y EN ORIENTE

Este artículo estudia el papel de las lenguas usadas en la Primera Vuelta al Mundo, expedición internacional que tenía tripulantes de una veintena de países, que hablaban lenguas distintas. La comunicación exigía lenguas vehiculares a bordo: el español y, en algunos casos, el latín y el sabir. Durante el recorrido, el portugués —con sus pídginés— y el malayo contribuyeron al comercio y las relaciones con los países visitados. El conocimiento de idiomas fue una clave de gran importancia para el éxito del viaje.

How to understand each other in the First Trip around the World: languages on board and in the East

This article studies the role of the languages used in the First Circumnavigation of the World, an international expedition that had crew members from twenty countries, who spoke different languages. Communication required vehicular languages on board: Spanish and, in some cases, Latin and Sabir. During the tour, Portuguese —with its pidgins— and Malay contributed to trade and relations with the countries visited. The knowledge of languages was a key of great importance for the success of the trip.

Palabras clave: español, portugués, malayo, lenguas vehiculares, Primera Vuelta al Mundo.

Keywords: Spanish, Portuguese, Malay, vehicular languages, First Trip around the World.

JEL: F60, Z13.

1. Introducción

En las situaciones en las que se encuentran varias personas que tienen lenguas maternas diferentes, se hace necesario recurrir a una lengua común para poder

entenderse. Esas lenguas comunes, que facilitan la comunicación y los intercambios personales y comerciales, reciben el nombre de *lenguas vehiculares*.

La expedición de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano (1519-1522) es un ejemplo de comunidad humana en la que confluyeron personas de países y lenguas distintas. Es interesante preguntarnos qué lenguas hablaban, en qué medida las usaron y qué papel desempeñaron las lenguas en el desarrollo de la expedición. Llevo años trabajando en ello.

Llama la atención observar que algunas de las lenguas vehiculares que cumplieron esa misión durante la Primera Vuelta al Mundo son, en gran parte, las mismas que hoy son igualmente lenguas vehiculares en amplias zonas del Globo. Me refiero al español, al

* Universitat Abat Oliba CEU, CEU Universities, Barcelona.

Contacto: rectorat@uao.es

Rafael Rodríguez-Ponga Salamanca (Madrid, 1960) es profesor de la Facultad de Comunicación, Educación y Humanidades, de la Universitat Abat Oliba CEU, de Barcelona, donde es rector desde 2019. Es doctor en Filología por la Universidad Complutense. Es presidente de la Asociación Española de Estudios del Pacífico. Fue Secretario General del Instituto Cervantes (2012-2018). Ha publicado estudios sobre lingüística, contacto de lenguas y cuestiones culturales, en especial sobre Oceanía y el Sudeste Asiático.

Versión de abril de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7460>

portugués y al malayo-indonesio, que cuentan con un gran número de hablantes y que han alcanzado una amplia difusión internacional.

En este artículo, quiero hacer el recorrido lingüístico de la expedición. Es decir, siguiendo su ruta, podemos deducir qué lenguas, en cada momento, serían utilizadas por los miembros de la tripulación. Lógicamente, la situación no era la misma cuando salieron de Sevilla, cuando llegaron al Brasil o cuando estuvieron navegando por multitud de islas del Sudeste Asiático. Las necesidades comunicativas eran distintas en cada parte del mundo, de manera que tuvieron que recurrir a las lenguas que pudieran resultar más útiles en cada contexto geográfico, social, cultural y comercial.

Para deducir las lenguas iniciales de los expedicionarios, me baso en los listados de tripulantes que ofrecen varios autores, en diversas publicaciones aparecidas en los últimos años: Alfredo Alvar Ezquerro (Alvar Ezquerro, 2016), José Manuel Núñez de la Fuente (Núñez de la Fuente, 2017), Juan Gil (Gil, 2017), Enrique Martínez Ruiz, Pedro Contreras Fernández, José María Blanco Núñez y José María Madueño Galán (Martínez Ruiz *et al.*, 2018), José Manuel García (García, 2019), Xavier de Castro (De Castro, 2019), José Eugenio Borao (Pigafetta y Borao, 2020) y Tomás Mazón (Mazón Serrano, 2021; Mazón Serrano, 2022a).

Es importante señalar que los roles o listados originales, que se conservan en el Archivo General de Indias, en Sevilla, indican el nombre y el apellido de los tripulantes, así como su profesión o cargo, su sueldo, los nombres de sus padres y, en su caso, de su esposa, así como su lugar de nacimiento o de vecindad. Con todos esos datos, puedo hacer deducciones lingüísticas apasionantes.

También me baso en las crónicas y textos de los protagonistas de la expedición, es decir, de Juan Sebastián Elcano, Antonio Pigafetta, Francisco Albo y Ginés de Mafra; así como la famosa carta de Maximiliano Transilvano, que recibió información directa de los navegantes. Estos escritos han sido recopilados en un volumen muy interesante (Elcano *et al.*, 2012).

La famosa relación del viaje que escribió el tripulante Antonio Pigafetta ha sido editada y comentada por varios autores. He tenido en cuenta, muy especialmente, las ediciones preparadas —por orden cronológico— por el historiador español Leoncio Cabrero (Pigafetta, 1985), el italiano Andrea Canova (Pigafetta y Canova, 1999), el francés Xavier de Castro¹ (De Castro, 2019), la filóloga española Isabel de Riquer (Pigafetta, 2019a) y el español —profesor en Taiwán— Eugenio Borao (Pigafetta y Borao, 2020). Aportan datos de extraordinario valor. He consultado también otras obras publicadas en español, italiano, portugués, francés e inglés.

Quiero hacer una delimitación importante a este trabajo. Aquí, explico el uso de las lenguas, pero no de otras formas de comunicación que no son lingüísticas. Los faroles, los gestos y los silbidos eran también importantes herramientas utilizadas en la comunicación entre los tripulantes embarcados, entre las naves, y con respecto a las personas que se iban encontrando en los distintos territorios encontrados.

Hagamos el recorrido del viaje.

2. Las lenguas a bordo, desde Sevilla

¿Qué lenguas hablaban los tripulantes cuando la expedición salió de Sevilla, en 1519? Empecemos recordando que las cinco naves llevaban a bordo unos 250 hombres, aunque el número exacto varía según los autores, porque no hay acuerdo sobre los datos o sobre su interpretación. Por eso las cifras que ofrecen los libros fluctúan. ¿Eran 242, 257, 265 hombres? Pues bien, resulta que, cuando tenemos en cuenta a quienes salieron de Sevilla en 1519 y, además, a quienes embarcaron en otros lugares a lo largo de todo el viaje, la cifra sube hasta casi 300, según mi propio recuento. Esto se debe a que debemos contar no solo a algunos individuos que se fueron incorporando, sino también grupos enteros, como los que embarcaron

¹ Xavier de Castro es el seudónimo de Michel Chandeigne: consultado el 4 de abril de 2022 en <https://editionschandeigne.fr/auteur/xavier-de-castro/>

en Tenerife —hay quien dice que eran hasta 26 hombres— y en el Sudeste Asiático, donde, para el último trayecto, se les unieron 13.

Para hacernos una idea de la dificultad de atribuir el origen y la lengua, veamos el caso concreto de los franceses. Los cálculos hechos por varios autores arrojan cifras distintas. Según Tomás Mazón, eran 15 (Mazón Serrano, 2022b, p. 327); según el equipo de historiadores coordinados por el catedrático Enrique Martínez Ruiz, eran 17 (Martínez Ruiz *et al.*, 2018, p. 449); según el investigador portugués José Manuel García, había 19 franceses (García, 2019, pp. 136-137).

¿Cómo es posible esta discrepancia, si todos parten de los mismos documentos? Sencillamente, porque a veces no leemos lo mismo o nos encontramos ante varias opciones. Por ejemplo, estudiemos el caso del grumete llamado Colin Bazo. Consta que sus padres eran «vecinos de Bolonia», pero esto no aclara suficientemente su origen geográfico ni la lengua que deberíamos deducir. Si creemos que *Bolonia* es la famosa ciudad universitaria italiana, diremos que era italiano; si creyéramos que alude a la Playa de Bolonia, en Tarifa (provincia de Cádiz), consideraríamos que era español; si pensamos que *Bolonia* es el nombre españolizado de *Boulogne-sur-Mer*, ciudad del departamento del Paso de Calais (Francia), diremos que era francés; y si, en lugar de *Bolonia*, leemos *Colonia*, con el cambio en la lectura de solo una letra, le consideraríamos originario de esa ciudad de Alemania y le contaríamos como alemán. Dado que consta que su padre se llamaba *Pierres*, personalmente me inclino por considerarle francés y, desde el punto de vista lingüístico, hablante de picardo, la variedad de la lengua de oïl propia de su región de origen.

Ser francés o haber nacido en Francia no significaba, en el siglo XVI, que su lengua habitual fuera el francés, ni mucho menos. El francés que conocemos hoy, como la lengua utilizada por la gran mayoría de los franceses, no tenía la unidad ni la posición que tiene actualmente. Francia tenía dos grandes áreas lingüísticas: la lengua de oïl, en la mitad norte del país, y la lengua de oc, en la mitad sur. De la lengua de oïl

salió el francés; de la lengua de oc, el occitano. Cada una agrupaba todo un conjunto de dialectos y variedades lingüísticas regionales, muchas de las cuales han llegado hasta nuestros días.

Con los datos que tenemos de cada tripulante, estoy trabajando desde hace tiempo para deducir la lengua de cada uno. Así, quiero ofrecer otro ejemplo: Bernardo Calmeta, capellán. Aparece como nacido en *Laitura*, que resulta ser la población llamada hoy *Lectoure* en francés y *Leitora* en gascón. Es un municipio del departamento de Gers, en la región de Occitania (Francia), por lo que deduzco que su lengua inicial era el gascón, dentro de la lengua de oc u occitano, pero también deducimos que, como sacerdote, hablaba latín.

En su conjunto, los franceses de la expedición hablaban el francés, es decir, la lengua de oïl, en alguna de sus variedades, como el ya mencionado picardo, así como el galó, el lorenés, el valón y el normando; el occitano o lengua de oc, a través del ya citado gascón y otras variedades como el languedociano; y, además, una lengua céltica: el bretón.

Por otra parte, cuando analizamos quiénes eran los españoles, encontramos también una gran diversidad lingüística. En virtud del origen regional o local de cada uno, deduzco que había hablantes cuya lengua familiar inicial era el gallego, el asturleonés, el vasco vizcaíno, el vasco guipuzcoano —como Juan Sebastián de Elcano², el aragonés, el mallorquín, el valenciano³ y, por supuesto, el castellano⁴, con sus variedades dialectales que seguían las normas de Burgos, de Toledo o de Sevilla.

Además, sabemos que viajaban algunos hombres de grupos étnicos diferentes, como por lo menos un negro, que, además de su lengua africana originaria, podría ser hablante del castellano simplificado llamado *habla de*

² El vasco unificado o euskera batúa se logró en la segunda mitad del siglo XX.

³ El mallorquín y el valenciano son dos variedades claramente diferenciadas del ámbito lingüístico catalán.

⁴ Para esa época histórica, prefiero utilizar la denominación de *castellano*, en lugar de *español*.

negros; y al menos un morisco, que sería hablante de alguna forma de árabe, según de dónde supongamos que venía: ¿de Granada, de Portugal o de Marruecos? Y, por otra parte, creo que alguno de los tripulantes podría ser gitano y algún otro podría ser converso de origen judío, de manera que el romanó y el hebreo serían otras lenguas que estaban, de alguna manera, representadas en la expedición.

Otros tripulantes europeos procedían de Portugal y, por lo tanto, hablaban portugués, empezando por el mismísimo Magallanes. Los de Italia hablaban el italiano, bien como lengua literaria común, bien como hablantes de las lenguas o dialectos históricos, como el veneciano (que hablaba Antonio Pigafetta en su habla vicentina), el genovés, el siciliano y el napolitano; y hasta el albanés, según el origen de cada cual. Los de Irlanda eran hablantes del gaélico irlandés. Para quien procedía de Inglaterra, su lengua era el inglés. Los de Flandes (Bélgica) hablaban flamenco. Los de Alemania —y quizás de Austria y Suiza— eran hablantes de alemán —que estaría representado por el fránico y el alemánico—. Y los de la actual Grecia hablaban griego.

Además, en Sevilla embarcaron tripulantes que eran de origen africano, como queda dicho más arriba, así como de origen asiático: uno era Antón de Goa, de la India; otro Enrique de Malaca, de Malasia. Dado que venían con Magallanes desde Portugal, suponemos que, además de hablar sus lenguas propias, sabrían portugués o, al menos, utilizarían un pidgin portugués adaptado a cada lugar: indo-portugués y malayo-portugués.

El *Diccionario de la lengua española*, de la Real Academia Española, define *pidgin* como «Lengua mixta, creada sobre la base de una lengua determinada y con la aportación de numerosos elementos de otra u otras, que usan especialmente en enclaves comerciales hablantes de diferentes idiomas para relacionarse entre sí»⁵. Sobre una base portuguesa, se fueron creando diversos pídgin, en varias partes del mundo, de los cuales se derivaron las lenguas criollas

portuguesas que hoy subsisten. Lo vemos en las páginas siguientes.

En conclusión, en Sevilla se juntaron hablantes nativos de una treintena de lenguas o variedades claramente diferenciadas. ¿Cómo se entendían entre ellos? Lo más fácil es pensar que el castellano era la lengua común. Es natural. Así sería, en primer lugar, porque los hispanohablantes eran el grupo más numeroso y, en segundo lugar, porque todos los demás que embarcaron llevaban ya algún tiempo, poco o mucho, en tierras españolas. De alguna manera, todos tendrían algún conocimiento de castellano, que se convirtió en la verdadera lengua vehicular de la expedición.

Sin embargo, había otras dos lenguas que debemos tener en cuenta. Entre las personas cultas, el latín era la lengua común. En aquellos años del Renacimiento, el latín era la lengua de las ciencias y de las universidades, de la Iglesia y de las relaciones internacionales. Era la lengua culta de toda Europa y en ella se entendían todos los europeos de cierto nivel educativo. Es decir, todo el que hubiera estudiado sabía algo de latín. Está claro que Magallanes sabía latín y es lógico pensar que usaría esa lengua para los preparativos del viaje, así como para hablar a bordo con algunos extranjeros de buen nivel cultural, como los ya mencionados Pigafetta y Calmeta. Los escribanos, los capellanes, los cirujanos y otros, como el astrólogo Andrés de San Martín, piloto y cosmógrafo, sabían latín.

Por otra parte, los marineros y grumetes procedentes de distintos puertos mediterráneos utilizarían el llamado *sabir* o *lingua franca*, forma inestable pero duradera, que no era lengua materna de nadie, pero que se usaba en todo el Mediterráneo, hasta Constantinopla. Por lo tanto, nuestros tripulantes procedentes de Génova, Nápoles, Sicilia, Corfú, Peloponeso y Rodas muy probablemente se comunicaban gracias al *sabir*, variedad lingüística compuesta de elementos italianos, franceses y españoles. El *sabir* era un tipo de *pidgin*, es decir, una lengua creada como resultado del contacto de lenguas, por la necesidad de resolver los problemas de comunicación.

⁵ Consultado el 28 de marzo de 2022 en <https://dle.rae.es/pidgin?m=form>

3. En el océano Atlántico: Canarias, Brasil y Argentina

Tras Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, la expedición entró en aguas del océano Atlántico. El primer lugar donde llegaron fue Tenerife, el 20 de septiembre de 1519. Las islas Canarias ya estaban incorporadas, desde hacía tan solo unas décadas, a la Corona de Castilla. Allí se unieron varios tripulantes, cuyo número no está claro. Hay quien piensa que subieron 26 hombres. De algunos tenemos los nombres, que nos plantean la duda sobre su origen español o portugués y, por lo tanto, de si eran hablantes de castellano o de portugués, o de ambas. Es muy probable que también embarcaran algunos isleños guanches, es decir, hablantes del guanche, lengua —o conjunto de lenguas— probablemente emparentada con las lenguas bereberes del norte de África.

En noviembre de 1519 llegaron al Brasil y sabemos por Pigafetta que estuvieron en contacto con las lenguas amerindias. Pigafetta escribió en su relación algunas palabras que han pasado al español general, tales como *canoa* y *hamaca*, de origen taíno —lengua del gran grupo arahuaco, propia de las Antillas Mayores en la época de la Conquista—, y *cacique* y *caníbal*, voces de origen caribe —grupo de lenguas de América del Sur—.

También en Brasil, en Río de Janeiro, entraron en contacto con otros indígenas, cuyas palabras también recogió Pigafetta. Por eso sabemos que eran hablantes de una lengua tupí-guaraní. Algunas de esas palabras son hoy reconocibles para nosotros, porque son antecedentes de nuestras actuales *maraca* y *piraña*. Otra palabra muy conocida, que aparece en el mismo listado, es *maíz*, voz de origen taíno, es decir, antillano, que, según vemos, era utilizada muy al sur.

En Brasil embarcaron dos personas: un indio brasileño, así como un niño, hijo del piloto Juan Carvallo (Juan López Carvallo) y de una mujer india o negra —las fuentes avalan ambas interpretaciones—, de manera que sería mestizo o mulato.

¿En qué lengua se comunicaban en Brasil los indios, los europeos y los africanos? Sin duda, el portugués era una lengua conocida, porque los portugueses ya estaban asentados en Brasil, como demuestra que Carvallo hubiera estado años antes en ese país. Quizás hablaban un incipiente pidgin atlántico portugués, una forma simplificada que sería útil para el comercio y la comunicación interétnica.

El 27 de diciembre de 1519 llegaron al Uruguay, donde tuvieron un breve contacto con indígenas. Después, recorrieron la costa de la Argentina. En mayo de 1520 encontraron a los indígenas que llamaron «gigantes patagones», en la región que pasó a llamarse *Patagonia*. Con ellos no había ninguna lengua en común. Hoy sabemos que eran hablantes de la lengua tehuelche. Tres de ellos embarcaron en las naves magallánicas, de manera que Pigafetta, hablando en especial con uno de ellos, escribió un listado de palabras. Así, el número de lenguas seguía creciendo en la flota.

4. En el océano Pacífico: las islas Marianas

Tras pasar por el estrecho de Magallanes, en el sur de Chile, se adentraron en el océano Pacífico el 28 de noviembre de 1520. El primer lugar habitado al que llegaron, el 6 de marzo de 1521, fue la isla de Guam, en el archipiélago de las Marianas, en el Pacífico Norte. Allí se produjo el famoso malentendido: los isleños se llevaron objetos de los barcos españoles y Magallanes les dio una dura respuesta. Murieron siete nativos y Magallanes les llamó «ladrones».

Creo que el problema fue, en gran parte, lingüístico. No hubo entendimiento, porque no hubo ningún intérprete, porque no encontraron ninguna lengua vehicular y porque ningún tripulante aprendió ni una palabra de la lengua local. A pesar de todo, mediante gestos sí que pudieron intercambiar productos varios y tener unas relaciones comerciales espontáneas.

Hubiera sido fantástico que nos hubiera llegado un listado de palabras de los marianos de 1521, que nos ayudaría a comprender la historia del chamorro, lengua

de las islas Marianas. Sin embargo, lo que sucedió con otras lenguas no sucedió con esta.

5. Las islas Filipinas

El 16 de marzo de 1521 llegaron a la isla de Samar, la primera de las Filipinas que visitaron. Recorrieron varias islas más y el 28 de marzo llegaron a una isla en el mar de Bohol (¿la ciudad de Butuán, en la isla de Mindanao? ¿la isla de Masaua o Limasawa, situada al sur de Leyte, en las Bisayas?). Allí se produjo el esperado encuentro:

«Una pequeña embarcación que llaman *baloto* se acercó a la nave capitana con ocho hombres dentro. Un esclavo del Capitán General que era de *Zamatra* [Sumatra], antes llamada *Traprobana*, les habló y le entendieron inmediatamente» (Pigafetta, 2019a, p. 151).

A partir de ese momento, las referencias al papel del intérprete son continuas en la crónica de Pigafetta: «Cuando se acercó a la nave capitana, nuestro esclavo le habló y el rey le entendió, porque en estas islas los reyes saben más lenguas que los otros» (Pigafetta, 2019a, p. 152); «El rey estaba atónito y dijo, por medio del intérprete, que [...]. Y, por medio del intérprete, le explicó cómo había encontrado el estrecho» (Pigafetta, 2019a, p. 153); «El intérprete le preguntó al rey [...].» (Pigafetta, 2019a, p. 159).

Nótese la observación del cronista: los reyes saben más lenguas que sus súbditos y, gracias a ello, pueden comunicarse con el intérprete que lleva Magallanes. Es decir, el intérprete no podía comunicarse con los filipinos de a pie, porque no usaban la misma lengua, pero sí con el rey, que sabía más. ¿Qué lengua sabía el rey con la que se comunicaba con los forasteros? Sin duda, el malayo, es decir, el malayo común.

El intérprete de Magallanes se llamaba Enrique. Era originario de Malaca, según figura en el testamento del propio Magallanes; o bien de Sumatra, según señala Pigafetta. En todo caso, era hablante de malayo, lengua común en el Sudeste Asiático, que servía de lengua vehicular en gran parte de la región. Además, es necesario subrayar que las lenguas filipinas son

parte de la familia malayo-polinesia, de manera que puede haber cierta intercomprensión entre los hablantes de lenguas emparentadas.

Pigafetta iba recopilando las palabras: «Escribí el nombre de muchas cosas que a continuación les repetía. Cuando el rey y los otros me vieron escribir y decirles sus palabras quedaron muy sorprendidos» (Pigafetta, 2019a, p. 155).

Un dato importante es comprobar que, hasta entonces, Enrique no apareció en escena. No sirvió como intérprete, ni en las Marianas, ni en las otras Filipinas —Samar, Humumu [Homonhom], Suluan—, por donde habían pasado antes. Es decir, fue útil cuando llegaron a unas islas cuyos habitantes estaban en contacto con los malayos musulmanes.

El 7 de abril de 1521 llegaron a Cebú (Filipinas). Allí se entendieron con el rey por medio no solo del intérprete, sino también gracias a un «moro mercader» y al gobernador. En la crónica aparece también un mercader de Siam y la presencia de chinos. Sin duda, la lengua común de todos ellos era el malayo, pero el bisayo cebuano era y es la lengua de la isla. El 27 de abril murió Magallanes y al poco tiempo desapareció el intérprete Enrique. A partir de ese momento, Pigafetta aprendió cebuano y por eso escribió el «Vocabulario de estos pueblos gentiles» (Pigafetta, 2019a, pp. 193-198), cuyas palabras pueden rastrearse, en su mayoría, hasta el cebuano actual.

Después, fueron a la isla de Bohol y volvieron a Mindanao, donde Pigafetta ya era autosuficiente, tras haber aprendido cebuano y también malayo: «Fui yo solo a tierra con el rey para conocer la isla» (Pigafetta, 2019a, p. 200).

6. En el Sudeste Asiático: Malasia, Brunéi, Indonesia, Timor

En julio llegaron a la isla de Borneo y, en concreto, al sultanato de Brunéi, donde la lengua general es el malayo. Capturaron a algunos hombres, de manera que el malayo pasó a ser no solo un instrumento de

relación con los locales, sino también otra de las lenguas de la tripulación a bordo.

En aquellas islas, en «el lugar de Dyguacam, que es de moros de Borneo», se encontraron con «un negro que se llamaba Bastiam, [...] que hablaba razonablemente portugués», según consta en la relación de «un piloto genovés» (Elcano *et al.*, 2012, p. 130). Queda claro que, junto al malayo, también el pidgin portugués era una de las lenguas vehiculares de la región.

Volvieron a Palawan y Mindanao y, en noviembre de 1521, llegaron a las deseadas islas Molucas (Indonesia). Estuvieron en Tidore y en Ternate, donde Pigafetta se entendía directamente con su rey, que era «moro», de manera que deduzco que hablaban en malayo, porque era el idioma vehicular de la región y, muy especialmente, de los musulmanes o *moros*. Allí también había portugueses e indios cristianizados y portuguesizados, que hablarían el pidgin malayo-portugués: «Un indio cristiano llamado Manuel [...] Este criado, porque sabía hablar portugués subió a bordo» (Pigafetta, 2019a, p. 229).

En las Molucas, Pigafetta escribió el «Vocabulario de estos pueblos moros» (Pigafetta, 2019a, pp. 255-268), donde recoge cientos de palabras del malayo, que muestra la influencia árabe recibida. Y así confirma que esa lengua era la común entre los musulmanes de la región: «estos pueblos moros». Ese vocabulario incluye algunas palabras de origen árabe y sánscrito ya incorporadas al malayo común, así como algunas que realmente son propias del habla local de Tidore y del tagalo y el bisayo de las Filipinas (Bausani, 1972).

Desde ahí, recorrieron varias islas hasta llegar a Timor, en enero de 1522. «Fui yo solo a tierra para hablar con el jefe», escribe Pigafetta (Pigafetta, 2019a, p. 274), demostrando que ya tenía plena capacidad de comunicación sin intérpretes.

En todas estas islas comerciaron, compraron, intercambiaron. Pigafetta y otras fuentes nos indican los productos de cada lugar, qué dieron los españoles y qué recibieron. Y nos proporcionan información sobre las monedas, los precios y los sistemas de medición.

De aquel malayo común del siglo XVI surgieron las dos grandes variedades hoy habladas en la zona: el malayo y el indonesio, que son dos formas estandarizadas en el siglo XX —una en Malasia y otra en Indonesia— de la misma lengua originaria.

7. En el océano Índico: el trayecto de vuelta

El viaje de regreso a Europa partió de Timor el 11 de febrero de 1522. Pigafetta describe todas las costas, los países, las islas. Alguien le tuvo que ir indicando lo que no veían desde alta mar. Incluso relaciona las castas de la India. Es decir, iba a bordo alguien que conocía la sociedad india y la geografía asiática. Quizás los mismos que le contaron las varias leyendas y costumbres que recoge en su relación.

El papel de los trece *indios*, es decir, asiáticos embarcados en Timor, fue primordial. Sabemos poco de ellos, pero tenemos los nombres de algunos y podemos hacer algunas deducciones. Varios eran los pilotos y marineros hechos prisioneros en Borneo, que tenían nombre árabe, como Alí, y serían hablantes de malayo y de religión musulmana. Otro era de origen birmano, el llamado Juan de Pegu, dado que el reino de Pegu o Bagu estaba en la actual Birmania, adonde ya habían llegado los portugueses: nótese que tenía el nombre cristiano de Juan, por lo que estaba bautizado y supongo que hablaría el pidgin malayo-portugués, además de su lengua mon. Otro indio cristianizado y portuguesizado era Manuel, ya citado más arriba.

Por otra parte, la amplia descripción de China que hace Pigafetta, llena de palabras chinas, me lleva a pensar que estaba en contacto con miembros de la etnia chino-malayo-musulmana, cuyas lenguas serían el malayo y el chino, en alguna de sus variedades. El cronista escribió sobre China y su gobierno y nos dejó escrito quién le dio la información: «Todas estas cosas y muchas más sobre este rey nos las dijo un moro que dijo haberlas visto» (Pigafetta, 2019a, p. 284). De esta manera, por tanto, también la lengua china estuvo presente en la Primera Vuelta al Mundo.

El papel de este grupo de asiáticos fue decisivo, como conocedores de Asia y del océano Índico, de sus vientos y corrientes, de sus monzones y estrellas. Sin duda, Elcano confió en ellos para hacer tan arriesgada travesía por el sur del Índico.

Quiero subrayar que las relaciones entre Malasia y África venían de antiguo, como se comprende por el hecho de que la lengua de Madagascar, el malgache, forme parte de la familia malayopolinesia. Es decir, ya había un contacto marítimo entre Malasia y Madagascar desde tiempo inmemorial. Por eso, deduzco que los tripulantes asiáticos, gracias a su experiencia, orientaron a Elcano en su navegación hacia el cabo de Buena Esperanza.

Más aún, añadido otro dato. Pigafetta cambió de barco. En lugar de seguir en la nao *Trinidad*, que intentó volver por el Pacífico, se pasó a la *Victoria* para seguir una ruta aparentemente mucho más arriesgada. ¿Por qué? Porque confiaba en la capacidad técnica de Elcano y porque, como hablante que era de malayo, habría escuchado atentamente las explicaciones de aquellos tripulantes asiáticos, de manera que sabía que les ayudarían muy bien a conseguir su objetivo. Es más, probablemente Pigafetta sirvió de intérprete entre Elcano⁶ y los pilotos y tripulantes asiáticos.

Elcano y Pigafetta lograron la Primera Vuelta al Mundo porque creían en la esfericidad de la Tierra, como también creían en ella Magallanes y,

⁶ Suele decirse que Pigafetta no mencionó a Elcano en su crónica por resentimiento o enemistad. Sin embargo, quiero resaltar que Pigafetta cambió de barco porque confiaba en el proyecto de Elcano, que contaba con el apoyo de ese grupo de asiáticos. Yo creo que no mencionarle en la crónica fue para protegerle, para no señalarle ante las potencias extranjeras como el responsable del viaje. Sabemos que Elcano, a su vuelta, estaba amenazado de muerte, pidió ayuda y tuvo que estar escoltado, porque su vida corría peligro. Pigafetta, que era un caballero, puesto que era caballero de la Orden de San Juan, lo protegió así, al no delatarle ante quienes querían asesinarle. También debemos considerar, como escuché a Borja de Aguinalde, que Pigafetta no consideraba que Elcano fuera un líder, sino simplemente un técnico, un piloto, un marino experto, como hoy vemos al maquinista del tren que nos lleva; mientras que sí admiraba profundamente a Magallanes, que era caballero de Santiago. En conclusión, mencionar a Elcano podía ponerle en peligro, pero elogiar a Magallanes, que había fallecido, no suponía ningún riesgo y calmaba la vanidad portuguesa.

anteriormente, Cristóbal Colón⁷. Por tanto, que la Tierra era redonda ya era algo aceptado en ciertos círculos. El logro de Elcano y de Pigafetta es haberlo demostrado, con plena consciencia de ello. Cuando ambos partieron de Timor, cruzando el Índico en dirección a África Austral, sabían lo que implicaba su viaje.

8. En el océano Atlántico: Cabo Verde y, por fin, España

El 9 de julio de 1522 llegaron a las islas de Cabo Verde, que eran una posesión portuguesa. Entre los primeros que bajaron a tierra estaba el indio Manuel, sin duda porque sabía hablar portugués. Nuevamente, el portugués o su pidgin les resultó útil, como lengua vehicular, ahora en estas islas africanas.

Por fin, el 6 de septiembre llegaron a España: Sanlúcar de Barrameda y después Sevilla. El viaje había terminado. Lo habían logrado. Venían en aquel momento, en la nao *Victoria*, 18 hombres de entre todos aquellos que habían salido⁸ en 1519, cuyos nombres y orígenes merecen ser recordados. Eran originarios de España los vascos Juan Sebastián Elcano (guipuzcoano), Juan de Acurio, Juan de Arratia y Juan de Zubileta (vizcaínos);

⁷ No es casualidad que las capitulaciones firmadas entre Colón y los Reyes Católicos fueran en Santa Fe de Granada. No fue una distracción en medio de la guerra de Granada, ni una ocurrencia insensata. Fue parte de la estrategia para ganar la guerra. Los Reyes Católicos, en 1492, debieron de recibir noticias fehacientes de que los musulmanes habían llegado al Extremo Oriente. El profesor Isaac Donoso ha trabajado sobre la presencia musulmana en el Sudeste Asiático y la posibilidad de que en Granada tuvieran conocimiento de ello. Por lo tanto, si la expansión musulmana seguía ampliándose por Asia, podrían llegar a atacar España por el otro lado del Globo, es decir, por el Atlántico. Era imprescindible llegar hasta allí para pararlos. Ante tal hipótesis, la aparición de Colón, experto navegante que había recorrido el Atlántico, que había estado en la fortaleza de Elmina (Ghana) y que probablemente estaba vinculado a una familia noble, resultó de una gran utilidad, en el momento adecuado. La trascendencia de la propuesta de Colón era evidente: Europa podría detener la expansión turco-musulmana si lograba frenarlos por el oeste. Por tal planteamiento geoestratégico, Isabel la Católica le apoyó plenamente. Fernando el Católico comprendió la trascendencia y mandó la documentación a Barcelona, que hoy se conserva en el Archivo de la Corona de Aragón.

⁸ Según el cálculo de Tomás Mazón, de 247 hombres, regresaron a España, de una u otra manera, 89 tripulantes en total (Mazón Serrano, 2022a). Representan el 36 %.

el extremeño Hernando de Bustamante; el andaluz Antonio Hernández Colmenero; el mallorquín —aunque onubense de residencia— Juan Rodríguez; los gallegos Vasco Gómez Gallego y Diego Carmena o Carmona; y el santanderino Juan de Santandrés. Eran originarios de otros países, entendidos en su configuración actual, los siguientes: de Portugal: Francisco Rodrigues o Rodríguez —afincado en Sevilla—; de Italia: el vicentino Antonio Lombardo (Antonio Pigafetta) y el genovés Martín de Yudicibus; de Grecia: Francisco Albo, Miguel Sánchez, Miguel de Rodas y Nicolao o Nicolás el Griego; y de Alemania: Andrés Hans. Y a ellos hay que añadir los asiáticos que se embarcaron en el Sudeste Asiático y que lograron llegar a España, entre los que estaba el birmano Juan de Pegu.

¿Qué lengua hablaban entre ellos en la nao *Victoria*? Lo natural es que, a esas alturas, el castellano sería su lengua vehicular, hablado a su manera por cada uno de ellos, dado que, en ese pequeño grupo de tripulantes que llegaron en 1522, había hablantes nativos de castellano —en sus versiones santanderina, extremeña y andaluza—, de gallego, de vasco vizcaíno y guipuzcoano, de mallorquín, de alemán, de italiano y veneciano, de genovés, de griego, del pidgin malayo-portugués y de alguna lengua más.

Sería un castellano lleno de expresiones marineras, para referirse a realidades muy específicas de la mar y las naves, de forma que quedaría alejado del castellano común. Sabemos que se llegó a crear en los siglos XVI y XVII un lenguaje marineramente tan característico que se llamó *lengua marina* o *lengua malina*.

Por cierto, en aquellos años del reinado de Carlos I, el castellano se estaba transformando en español, es decir, en la lengua común de los reinos de España y en una lengua internacionalmente reconocida. La Primera Vuelta al Mundo contribuyó a ello de forma decisiva.

9. Conclusiones

Sin el conocimiento de idiomas, no hubiera sido posible dar la vuelta al mundo. El latín, como lengua

de la ciencia y el conocimiento, fue fundamental en la preparación del viaje y resultó muy útil para la comunicación de los dirigentes de la expedición, al inicio del viaje. El castellano, como lengua común y mayoritaria, sirvió para la cohesión de la tripulación. El portugués y el malayo fueron decisivos para el comercio y para las relaciones internacionales.

Hoy, el español y el portugués son lenguas universales, repartidas por los cinco continentes, situadas entre las lenguas más habladas en el mundo y más útiles en las actividades comerciales internacionales. Por su parte, los actuales malayo e indonesio, que tienen un origen común, muestran unas cifras crecientes en cuanto a su número de hablantes.

El papel que ya tenían hace quinientos años hoy se ve acrecentado y multiplicado. La globalización, que tuvo un punto clave en la expedición de Magallanes y Elcano, concede también actualmente un papel muy relevante a los idiomas.

En conclusión, la diversidad de orígenes de los tripulantes y el papel de las lenguas vehiculares fueron parte del éxito de la Primera Vuelta al Mundo.

Referencias bibliográficas

- Alvar, M. (2002). *Español en dos mundos*. Temas de hoy.
- Alvar Ezquerro, A. (2016). *Juan Sebastián Elcano (1476?-1526)*. La Trébere.
- Bausani, A. (1972). *L'Indonesia nella relazione de viaggio di Antonio Pigafetta*. Istituto italiano per il Medio ed Estremo Oriente, Centro Italiano di Cultura Djakarta.
- Bernabéu, S. (2018). La primera circunnavegación del mundo: tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522). En M. D. Higuera Rodríguez, *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano: la aventura imposible 1519-1522* (pp. 53-89). Lunwerg-Planeta, CSIC, Instituto Cervantes, AECID y Ministerio de Defensa.
- Comellas, J. L. (2019). *La Primera Vuelta al Mundo* (3.ª edición.). Rialp.
- De Castro, X. (2019). *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta du premier voyage autour du monde* (2 éd.). Chandeigne.
- Donoso Jiménez, I. (Ed.). (2012). *Historia cultural de la lengua española en Filipinas: ayer y hoy*. Verbum.

- Echenique Elizondo, M. T. y Sánchez Méndez, J. P. (2005). *Las lenguas de un reino. Historia lingüística hispánica*. Gredos.
- Elcano, J. S., Pigafetta, A., Transilvano, M., Albo, F. y Mafra, G. (2012). *La Primera Vuelta al Mundo* (2.ª ed.). Miraguano y Polifemo.
- Galván, J. (2020, 10 de agosto). Myths and truths about the first circumnavigation of the globe. *Philippine Daily Inquirer*. Recuperado el 15 de enero de 2022 de <https://lifestyle.inquirer.net/368189/myths-and-truths-about-the-first-circumnavigation-of-the-globe/>
- García, J. M. (2007). *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Presença.
- García, J. M. (2019). *Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Manuscrito.
- Gil, J. (2017). Los hombres y el rol del viaje de Magallanes. En M. J. Parodi Álvarez (Coord.), *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo. Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 20 y 21 de septiembre de 2017* (pp. 31-58). Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Sevilla.
- Martínez Ruiz, E. (Dir.), Contreras Fernández, P., Blanco Núñez, J. M. y Madueño Galán, J. M. (2016). *Desvelando horizontes I: La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Ministerio de Defensa.
- Martínez Ruiz, E. (Ed.), Contreras Fernández, P., Blanco Núñez, J. M. y Madueño Galán, J. M. (2018). *Desvelando horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela*. Ministerio de Defensa.
- Mazón Serrano, T. (2021). *La tripulación*. Obtenido de RutaElcano La Primera Vuelta al Mundo. <https://www.rutaelcano.com/tripulacion>
- Mazón Serrano, T. (2022a). *Ruta Elcano*. Obtenido de RutaElcano La Primera Vuelta al Mundo. <https://www.rutaelcano.com/tripulacion>
- Mazón Serrano, T. (2022b). *Elcano, viaje a la historia. Edición V Centenario*. Encuentro.
- Moreno-Fernández, F. (2005). *Historia social de las lenguas de España*. Ariel.
- Núñez de la Fuente, J. M. (2017). *Diario de Magallanes. El hombre que lo vio y anduvo todo*. Doce Calles.
- Parodi Álvarez, M. J. (Ed.). (2016). *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo. Actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 26 y 27 de septiembre de 2016*. Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Sevilla.
- Parodi Álvarez, M. J. (Coord.). (2017). *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo. Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 20 y 21 de septiembre de 2017*. Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Sevilla.
- Pigafetta, A. (1941). *Primer viaje en torno del globo* (Federico Ruiz Morcuende -traducción-). Espasa-Calpe.
- Pigafetta, A. (1970). *Primer viaje en torno del globo* (Armando Braun Méndez -estudio preliminar- y José Toribio Medina -traducción-). Francisco de Aguirre.
- Pigafetta, A. (1985). *Primer viaje alrededor del mundo* (Leoncio Cabrero Fernández -editor-). Historia 16.
- Pigafetta, A. (1986). *Primer viaje alrededor del globo* (José Toribio Medina -traducción-, Nelson Martínez Díaz -estudio preliminar- y Virgilio Ortega -dirección editorial-). Orbis.
- Pigafetta, A. (2007). *The First Voyage around the World (1519-1522). An Account of Magellan's Expedition* (T. J. Cachey Jr, Ed.). University of Toronto Press.
- Pigafetta, A. (2014). *Il primo viaggio intorno al mondo. Lo storico racconto della prima circumnavigazione del globo terrestre* (C. Manfroni, Ed.). Ghibli.
- Pigafetta, A. (2016). *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo. La expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522* (Emilio Lamo de Espinosa -prólogo- y Benito Caetano -edición-). Real Instituto Elcano.
- Pigafetta, A. (2018). *Primer viaje en torno del globo* (Armando Braun Méndez -estudio preliminar- y José Toribio Medina -traducción-). Maxtor.
- Pigafetta, A. (2019a). *La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano* (Isabel de Riquer -introducción, traducción y notas-). Alianza (El Libro de Bolsillo).
- Pigafetta, A. (2019b). *La Primera Vuelta al Mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522)* (editora: Isabel de Riquer). Alianza.
- Pigafetta, A. y Borao, J. E. (2020). *Primer viaje alrededor del mundo* (José Eugenio Borao Mateo -edición, presentación, cartografía y notas- y José Toribio Medina -traducción-). Institución Fernando el Católico.
- Pigafetta, A., & Canova, A. (1999). *Relazione del primo viaggio attorno al mondo* (Andrea Canova, Ed.). Antenore.
- Prada González, M., Serrano Avilés, J. y Mojarro, J. (Eds.). (2020). *En el archipiélago de la Especiería. España y Molucas en los siglos XVI y XVII*. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), Desperta Ferro Ediciones.
- Price, G. (Ed.). (1998). *Encyclopedia of the languages of Europe*. Blackwell.
- Rodríguez-Ponga, R. (2019). *La Primera Vuelta al Mundo, en el contexto de las conmemoraciones históricas*. Fundación San Pablo Andalucía CEU.
- Rodríguez-Ponga, R. (2021). El papel del latín en la Primera Vuelta al Mundo. *Revista Gárgoris*, 15, XIII-XXIV.

- Saavedra Inaraja, M. (2019, 8 de julio). Elcano, el hombre que cambió la historia de la humanidad, vuelve a casa. *La Razón*.
- Saavedra Inaraja, M. (2021). *El capitán de la Victoria. Relatos desde la mar de Juan Sebastián Elcano*. Ciudadela Libros-Epalsa.
- Varela, C. (2017). Los supervivientes del viaje de Magallanes-Elcano. En M. J. Parodi Álvarez (Coord.), *In Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*. *Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 20 y 21 de septiembre de 2017* (pp. 59-63). Junta de Andalucía, Sevilla.
- Walter, H. (1977). *La aventura de las lenguas en Occidente. Su origen, su historia y su geografía* (Berta Corral Corral y Mercedes Corral Corral -traductoras-). Espasa Calpe.

**Información Comercial Española
Revista de Economía**

6 números anuales

*Artículos originales sobre un amplio
espectro de temas tratados desde
una óptica económica,
con especial referencia
a sus aspectos internacionales*



El futuro del dinero y
la transformación digital
del sector financiero

**Boletín Económico
de Información Comercial Española**

12 números anuales

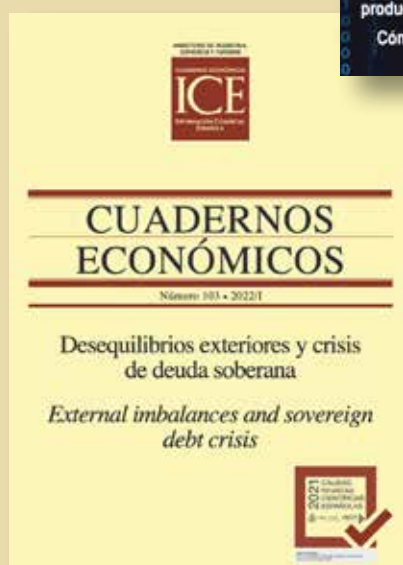
*Artículos y documentos sobre economía
española, comunitaria e internacional,
con especial énfasis en temas sectoriales
y de comercio exterior*



Estadísticas de las exportaciones españolas
de material de defensa, de otro material y de
productos y tecnologías de doble uso, año 2021
Cómo mejorar la ciberseguridad en España

Acceso libre

INTERNET
www.revistasice.com



**Cuadernos Económicos
de ICE**

2 números anuales

*Artículos de economía
teórica y aplicada
y métodos cuantitativos,
que contribuyen
a la difusión y desarrollo
de la investigación*



Librería virtual y venta www.mincotur.es
Panamá, 1. 28046 Madrid
Telf. 91 349 43 35
CentroPublicaciones@mincotur.es

QUÉ INTERCAMBIAR: ESPECIAS, ESPECIES, IDEAS

El viaje de Magallanes-Elcano ha pasado a la historia por ser el primero que dio la vuelta al mundo, pero este no era el objetivo del mismo, ni siquiera estaba previsto que eso tuviera lugar. En realidad, el viaje se trató como una auténtica misión comercial a las Molucas, en busca de especias a través de una ruta más ventajosa que las tradicionales. La Corona financió en gran parte la expedición, por lo que dio unas Instrucciones muy concretas para el éxito del viaje. Este artículo presenta cómo la expedición se ajustó a ellas unas veces, e improvisó en otras.

What to exchange: spices, goods, ideas

The Magellan-Elcano voyage has gone down in history for being the first to go around the world, but that was not its objective, it was not even planned for it to take place. In fact, the trip was organized as a formal trade mission to the Moluccas, in search of spices through a more advantageous route than the traditional ones. The Crown largely financed the expedition, for which it gave very specific Instructions for the success of the trip. This article presents how the expedition adjusted to them at times, and improvised at others.

Palabras clave: Magallanes, Elcano, Cebú, Brunei, Molucas, intercambios.

Keywords: Magellan, Elcano, Cebu, Brunei, Moluccas, exchanges.

JEL: H5, N2, N4, N7.

1. Introducción

El diario de Pigafetta, o la crónica más completa del viaje de Magallanes-Elcano, señala que cuando las naos Victoria y Trinidad, «tras veintisiete meses menos dos días de viaje», llegaron por fin a las islas de las especias, las Molucas, en concreto al puerto de la isla Tidore, lo primero que hicieron fue invitar al rey de la isla y a su corte a subir a bordo de los barcos. Los españoles se comunicaron amablemente con él y le propusieron relaciones comerciales, de amistad, e incluso de Estado: «Cuando supo quiénes éramos

y cuál era el objeto de nuestro viaje, nos expresó que tanto él como sus súbditos tendrían gusto en ser los amigos y vasallos del rey de España; que nos recibiría en su isla como a sus propios hijos; que podíamos bajar a tierra y permanecer en ella como en nuestra propia casa; y que, por amor al rey nuestro soberano, quería que en adelante su isla no se llamase más Tidore sino Castilla». Es difícil saber si el rey de Tidore dijo literalmente todo eso, o no, pero al menos así lo percibieron los españoles que pasaron a agasajarle: «Le obsequiamos entonces la silla de terciopelo rojo en que estaba sentado y el vestido de seda que le habíamos puesto. Le dimos también una pieza de paño fino, cuatro frazadas de escarlata, un vestido de brocado, un paño de damasco amarillo, otros de la India, tejidos en seda y oro, una pieza de tela de Cambaya muy blanca, dos bonetes, seis sartas de cuentas, doce cuchillos,

* Catedrático de Lengua y Cultura Española en la Universidad Nacional de Taiwán.

Contacto: borao@ntu.edu.tw

Versión de julio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7478>

tres espejos grandes, seis tijeras, seis peines, algunas tazas de vidrio dorado y otras cosas. Regalamos a su hijo un paño de la India, de oro y seda, un espejo grande, un bonete y dos cuchillos, y a cada uno de los nueve principales personajes que le acompañaban, un paño de seda, un bonete y dos cuchillos. Hicimos también algunos presentes a todos los demás de su séquito, como un bonete, un cuchillo, etcétera, hasta que el rey nos previno que no diésemos más. Nos dijo que sentía no tener nada que presentar al rey de España, que fuese digno de él, pues no podía ofrecer más que su persona». La comunicación fluyó pletórica en ese encuentro, pero sin duda cada parte entendió cosas diferentes, aunque había una cosa en la que sí coincidían: ambos estaban en condiciones de comerciar y de intercambiar productos. El primer encuentro había sido todo un éxito y aparecía cargado de buenos auspicios.

Pero llegar a esa situación no fue fácil, ni habría ocurrido de no haber tenido la expedición esos «veintisiete meses menos dos días» de experiencia en el trato con personas totalmente distintas y de haber superado grandes fracasos, como en primer lugar la rebelión en San Julián, donde pasaron el primer invierno (marzo-agosto de 1520) y en donde acabaron abandonando a su suerte al veedor Don Juan de Cartagena, de rango prácticamente igual a Magallanes; mientras allí estaban, perdieron la nao Santiago que había salido a hacer una exploración, aunque no hubo víctimas; al poco, mientras se internaban en el Estrecho de Magallanes (21 de octubre a 28 de noviembre de 1520), vino la desertión de la nao San Antonio, el barco mejor equipado; luego, durante los tres meses de travesía por el Pacífico (diciembre de 1520 a marzo de 1521), y ya con solo tres naves, la muerte de 15 marineros por escorbuto; la llegada a Cebú (abril de 1521), en donde se entablaron buenas relaciones de amistad y vasallaje con el cacique local, pero que acabó en una gran decepción, por la rápida concatenación de reveses: la pérdida en combate del líder visionario de la expedición, Magallanes,

junto con otros nueve soldados, y la consiguiente desertión del intérprete Enrique de Malaca, durante el banquete-trampa del rey de Cebú que además se cobró la vida de 16 navegantes. Todo ello llevó a los nuevos líderes, Juan Carballo primero, y luego Elcano, a seleccionar, entre las Instrucciones que Carlos I había dado a Magallanes, aquellas que tenían un cariz más pragmático que dialogante, y que les sirvieran mejor para orientarse en el laberinto de las islas de la actual Indonesia. Por eso también comprendieron que el éxito de su llegada a Tidore aún era provisional, pues faltaba coronarlo con la compra de especias a buen precio y con la aún pendiente vuelta a España.

2. Las Instrucciones de Barcelona

Ciertamente, la Corona había tenido un papel esencial desde un primer momento, no tanto en cuanto institución capaz de financiar la mayor parte del viaje, sino por la experiencia acumulada por viajes anteriores de exploración, y que quedó manifiesta en las Instrucciones para la misión comercial a las Molucas, que en realidad eso es lo que fue ese viaje, una misión comercial.

El 8 de mayo de 1519, tres meses antes de la partida de la expedición, el rey Carlos I estampaba en Barcelona su firma sancionando las 74 Instrucciones que Magallanes debería observar en su viaje. Se trataba de un auténtico vademécum comercial escrito por los consejeros de rey en base a la experiencia de los viajes atlánticos que Castilla venía haciendo en los últimos años y de las noticias que llegaban de la exploración asiática de Portugal. Para empezar, estaba muy claro que la misión de la expedición era obtener especias, sin intermediarios, de buena calidad y con garantías de transporte. La Instrucción 56 decía: al cargar la especiería en las naos «si Dios os deparase alguno nacimiento de canela, habéis de mirar que lo que trujéredes sea de cañuto redondo rollizo, é no de una canela que hay muy gruesa que llaman espada, ques como tabla delgada, porque eso ocupa carga é vale poco. E si

TABLA 1
RESUMEN DEL COSTE GENERAL DE TODA LA ARMADA
(En maravedíes)

5 barcos, aparejos, artillería, etc.	3.912,24	44,7 %
Despensa, cartas de marcar, correos	415,06	4,7 %
Bizcocho, vino, aceite, queso, etc.	1.585,55	18,1 %
Sueldos	1.154,50	13,2 %
Mercaderías para el rescate: seda, paño, dádivas, etc.	1.679,77	19,2 %
Total	8.747,13	100,0 %

FUENTE: Elaboración propia a partir de Fernández de Navarrete (1837, p. 181).

hobiere clavo habéis de traer de los más limpio é de cabeza, é no traer bastón, ni madre de clavo. E hallando nuez moscada, sea la mas entera é granada que pudierdes haber,... é cuanto mas cubierto viniere mas se conserva é guarda, porque mojándose estas suertes de especerías se gasta muy mas presto que la pimienta».

Las instrucciones también señalaban cómo había de pagarse todo ello, no con moneda, sino a través de un ventajoso sistema de trueque. Por ejemplo, la Instrucción 52 era clara al respecto, aunque no específica, pues dejaba gran margen de maniobra a Magallanes: «De las mercancías que de acá lleváis, habéis de trabajar por saber cuáles son allá más estimadas,... van ropas fechas é otras cosas para dar a los Reyes, e a los otros principales de las tierras que descubrierdes». Además de productos textiles, no se dice exactamente qué más se había de llevar, pero Pigafetta cita en bastantes ocasiones los objetos con que la flota va obsequiando aquí y allá a los caciques que va conociendo. Veamos unos ejemplos: en junio de 1520 se entrega a unos patagones «cuchillos, espejos y cuentas de vidrio»; nada más llegar a Filipinas, Magallanes entrega en los isleños de Suluan «bonetes rojos, pequeños espejos, peines, cascabeles, algunas telas, objetos de marfil y otras bagatelas semejantes». Cuando Pigafetta va en persona al palacio del rey de Cebú, Humabon, a llevarle un presente

de Magallanes, lleva consigo «una chupa de seda amarilla y violeta, hecha a la turquesa, un bonete rojo y algunos hilos de cuentas de cristal, puesto todo en un plato de plata, con dos tazas de vidrio dorado que llevábamos en la mano», etc.

Pero esas bagatelas eran las muestras a enseñar, unas dádivas para despertar el interés de los nativos, antes de entrar en la verdadera negociación. Para valorar las expectativas comerciales podemos preguntarnos a cuánto subía proporcionalmente el monto de esta partida destinada al comercio —incluyendo las dádivas y los productos a mercadear— en el coste total del levantamiento de la Armada al Maluco. La Tabla 1 nos muestra que casi el 20 % del coste total de la armada estaba destinado directa o indirectamente a la parte comercial.

3. Primeros intercambios: Cebú y Brunei

Todos los intercambios habidos antes de la llegada a las Molucas habían sido principalmente de víveres, pero también de oro, perlas, etc. En los momentos dorados de la estancia en Cebú se adquirió oro a cambio de hierro, que era el producto más codiciado en la isla, aunque Magallanes tenía claro que no habían venido a por oro. Pigafetta de nuevo: «El día viernes abrimos nuestro almacén y expusimos todas nuestras mercaderías, que los isleños miraban con admiración.

Por el bronce, el hierro y demás mercaderías pesadas, nos daban oro; nuestras bujerías y otras menudencias se cambiaban por arroz, puercos, cabras y algunos comestibles. Nos daban diez piezas de oro, cada una del valor de ducado y medio, por catorce libras de hierro. El comandante prohibió que se mostrase demasiada estimación por el oro, sin cuya orden cada marino habría vendido todo lo que poseía para procurarse este metal, lo que habría arruinado para siempre nuestro comercio».

Tras la salida apresurada de Cebú, y quemar la nao Concepción, pues ya no tenían suficiente gente para manejarla, emprendieron un camino errático hacia las Molucas que llevó a las dos naos restantes, la Trinidad y la Victoria, al emporio de Brunei, en donde vieron que se les trató muy bien, llevados en elefantes visitaron el palacio del rey Siripada, en donde el oro era adorno común entre los cortesanos: llevaron unos presentes al rey y este les obsequió con «brocatel y paños de oro y seda», pero Pigafetta, tal vez sin darse cuenta del significado de la acción, apostilló diciendo que «nos los colocaban sobre el hombro izquierdo y nos los quitaban enseguida para guardárnoslos». Es decir, los españoles allí eran unos más, a los que se les trataba con un ritual rutinario, como el aplicado a la mayoría de extranjeros que iban allí a comerciar. De hecho, por todas partes vieron porcelana china, e incluso monedas de este país como si se tratara de la divisa común aceptada para pagos internacionales. En el emporio de Cebú habían sido tratados con respeto, aquí con natural indiferencia, y tal cual llegaron, se fueron, sin levantar cobertizo comercial alguno. Solamente constataron la existencia de algo en lo que la Corona estaba muy interesada, las perlas. En la Instrucción 57 se lee: «Creemos que en algunos lugares de los que descubriédes halléis alguna suma de aljófar é perlas; si así fuere, trabajaréis lo que rescatádes sea lo más oriental y grueso que se pueda... e si hallase alguna suerte de pedrería, digo pedrería de rubís o diamantes, ó de otras suertes, echar heis a lo mas granado é perfecto de color». Al parecer descubrieron en ese

momento que hay cosas que no se ofrecen de inmediato, y menos a los comerciantes que van de paso, y lo que tu prestigio vale en tu tierra, no necesariamente lo vale en otras, y menos con solo dos barcos expedicionarios. Pigafetta de nuevo: «El rey Siripada posee dos perlas tan grandes como huevos de gallina y tan perfectamente redondas, que, colocándolas sobre una mesa bien lisa, no se están jamás quietas. Cuando le llevamos nuestros presentes, le manifesté por señas que deseaba mucho verlas, y aunque prometió mostrárnoslas, no lo merecimos, pero algunos de los jefes me dijeron que el hecho era exacto».

¿De dónde venían estas perlas? No eran de esta ciudad de Borneo exactamente sino de las islas de Joló, al sur de las Filipinas. Y, efectivamente, cuando los dos barcos que quedaban, la Trinidad y la Victoria, pasaron por Joló, Pigafetta citó orgulloso que reconocieron «las dos islas de Zolo y Taghima, en donde, según se nos dijo, se pescan las perlas más hermosas y donde se encontraron las del rey de Brunei de que he hablado», pero curiosamente no dice por qué no se detuvieron allí. En realidad, ya habían entrado en un paraíso comercial en donde habían de medir sus decisiones de compra, pues su objetivo principal era las Molucas, y no podían pararse en cada lugar que ofreciera productos semejantes a los de estas islas. Por ejemplo, al pasar por el sur de Mindanao, se encuentra el lugar en que, decía Pigafetta, «crece la mejor canela. Si hubiéramos podido detenernos allí algún tiempo, habríamos cargado la nave, pero no pudimos hacerlo por aprovechar el viento, porque debíamos doblar una punta y pasar algunas islas que la rodean». Pigafetta se está refiriendo ahora a la isla más meridional de Filipinas, Sarangani, desde la cual enfilando el sur, llegarían a las Molucas. Pero no hizo falta detenerse a comprar canela, pues esa zona podría asemejarse a un gigantesco bazar, y así, «de camino, algunos isleños se aproximaron a nosotros y nos dieron diecisiete libras de canela a cambio de dos grandes cuchillos que habíamos tomado al gobernador de Palauan» (más adelante se hablará de origen de estos cuchillos).

4. Segundo momento del intercambio: las islas Molucas

Finalmente, el 12 de noviembre de 1521, seis días después de la llegada a las Molucas, llegó el tan ansiado momento de la adquisición de especias. El rey de Tidore levantó un cobertizo grande en el que los españoles depositaron los materiales a intercambiar. Tres soldados se apostaron allí para dar seguridad a la operación. Allí las relaciones comerciales eran diferentes, pues, aunque las Molucas ya eran polo de atracción desde la época romana, las especias eran su única oferta, por tanto, estaban muy abiertas a las embarcaciones venidas de lejos.

Los españoles observaron el modo en que los moluqueños ofrecían su mercancía, de modo que la unidad de peso de intercambio era el bahar. La midieron y Pigafetta nos dice que equivalía a «uatro quintales y seis libras, y cada quintal pesa cien libras», o sea, un bahar equivalía a 406 libras. Si aquí Pigafetta se está refiriendo a la clásica libra castellana —utilizada también en territorios americanos, y cuyo peso era de 16 onzas castellanas, es decir 460,093 gramos—, en consecuencia, un bahar equivaldría a unos 187 kg. En base a ello, los españoles fijaron el valor de intercambio de su mercancía del modo expresado en la Tabla 2.

Pensamos que estas cantidades se habían establecido siguiendo la Instrucción 13 de Carlos I, cuyo inicio señalaba: «E quando asentardes el trato é precio de las cosas de la tierra procuraréis de poner las nuestras en el mayor precio que pudieses». Entendemos que esto no era solo por el mayor «servicio é provecho» al rey, como decía la Instrucción anterior, sino suponiendo que el vendedor ofrecería precios elevados de partida para así tener un buen margen de negociación con el comprador. Y, efectivamente, las cantidades de trueque finales parece que experimentaron una bajada en el precio, pues las cantidades ofrecidas por bahar quedaron del modo expresado en la Tabla 3.

TABLA 2
VALORES DE INTERCAMBIO DE MERCANCÍA

10 brazadas	pañó rojo de calidad	=	1 bahar
15 brazadas	pañó de mediana calidad	=	1 bahar
15	hachas	=	1 bahar
35	tazas de vidrio	=	1 bahar

FUENTE: Elaboración propia a partir de Pigafetta (2020, p. 138, §1).

TABLA 3
CANTIDADES OFRECIDAS POR BAHAR

10 brazadas	pañó de buzeratte	=	1 bahar
25 brazadas	tela fina	=	1 bahar
26 brazadas	tela normal	=	1 bahar
17 cathiles	cinabrio	=	1 bahar
150	cuchillos	=	1 bahar
50	pares de tijeras	=	1 bahar
40	bonetes	=	1 bahar
3	timbales	=	1 bahar
1 quintal	de cobre	=	1 bahar

FUENTE: Elaboración propia a partir de Pigafetta (2020, p. 138, §2).

Vemos que lo que se intercambió por clavo fueron tejidos, cinabrio¹, es decir, colorante rojo para los tejidos, y objetos de uso doméstico como cuchillos y tijeras, así como bonetes. Pigafetta se lamentaba de no haber acabado «un buen partido», ya que la mayor parte de los espejos se habían roto durante el viaje y el rey se quedó todos los que habían llegado en buen estado, pero concluía diciendo que «una parte de nuestras mercaderías provenía de los juncos de que he hablado, y así por este medio hemos hecho, sin duda, un negocio bien ventajoso».

¹ El cinabrio se medía en cathiles, de modo que un bahar tenía el peso de 203 cathiles.

¿Está aquí Pigafetta implicando que se había llevado a cabo alguna acción de piratería? Pues sí, eso es lo que está diciendo, y además en consonancia con la Instrucción 48 del rey: «Si por caso á la ida tomásedes alguna presa de alguna nao que topásedes, tomaréis aquellas cosas que mejor os parecieren para aca; é de otras calidades de mercaderías que podrán traer, trabajaréis para saber a qué parte las llevaban, para tomar más plática de algunas tierras é tratos; é la gente de las semejantes naos será de vosotros é de todos muy bien tractada, é si con ellos pensáis de tener alguna plática de tierra de donde se pueda haber algún provecho, é por les tomar algo de lo tomado lo dirán si se lo dan, hacedlo asé, e aún daldes de o que lleváis porque vos amuestren la tierra donde lo llevaban». En suma, la instrucción dice que si se hiciese alguna presa —se supone que por necesidades pragmáticas de orientación, adquisición de información o supervivencia—, se puede tomar de ellos tanto objetos de interés (por los conocimientos que aporten), como su cargo; no obstante, habrá que tratarles bien para obtener información de ellos, hasta el punto de que si se muestran dialogantes, se les podrá devolver algo de lo tomado, e incluso algo de lo que se trae de España para que lo muestren en los lugares a donde vayan. Y, ciertamente, esto tuvo lugar en varias ocasiones, a partir de su marcha de Borneo, en donde observaron la presencia de la piratería. Hay un caso especial narrado por Pigafetta, ocurrido a principios de octubre de 1521 a la salida de la Isla de Joló (tradicional nido de piratas), que responde literalmente a lo señalado en la citada instrucción: «Encontramos un junco que venía de Brunei, y como, habiéndole hecho señal de que se detuviese, y no hubiese querido obedecer, lo perseguimos, lo tomamos y lo saqueamos. Conducía al gobernador de Palauan con uno de sus hijos y a su hermano, y condenamos a aquel a pagar como rescate, en el espacio de siete días, cuatrocientas medidas de arroz, veinte cerdos, otras tantas cabras y ciento cincuenta gallinas. No solamente nos dio todo lo que le pedimos, sino que voluntariamente

añadió cocos, plátanos, cañas de azúcar y vasos llenos de vino de palmera. Para corresponder a su generosidad le devolvimos una parte de sus puñales y fusiles, dándole además un estandarte, un traje de damasco amarillo y quince brazas de tela. A su hijo le obsequiamos con una capa de paño azul, etc., y su hermano recibió un traje de paño verde. Hicimos también regalos a las personas que iban con ellos, de suerte que nos separamos en buena armonía». De no ser este barco el que llevaba los dos cuchillos antes mencionados, otros candidatos serían el junco en el que iba el «hijo del rey de la isla de Luzón», o poco después, junto a la isla de Sarangani, el junco en el que iba un cacique de Mindanao, en el que «tomamos por la fuerza a dos pilotos, que nos condujeran a las islas Malucas», etc.

En cualquier caso, como siempre se ha dicho, el resultado de la venta de los 700 quintales y 24 libras de especias que la nao Victoria llevó a Sevilla (la carga de la nao Trinidad fue confiscada por los portugueses en las Molucas) supuso un beneficio mayor al del dinero invertido por la Corona.

5. Intercambio de servicios

¿Otro de los objetivos a realizar estaría relacionado con el intercambio de servicios? ¿Pero qué tipo de servicios podía ofrecer una armada que iba de paso? ¿Había algún servicio duradero que ofrecer? El único posible era el de establecer una relación de vasallaje, en la que se intercambiara una protección militar a cambio de exclusiva comercial. Y esto es lo que se formalizó en Cebú. El rajá de Cebú, Humabon, su familia y su corte se convirtieron al cristianismo, juraron fidelidad al rey de España e incluso cambiaron sus nombres por los de la familia real castellana. Magallanes estaba pletórico, pero sabía que esto podía acabar fácilmente en nada si antes de continuar su camino no lograba consolidarlo, por ejemplo, dejando allí una representación comercial que negociara hasta la vuelta de una segunda expedición, o bien mostrando su capacidad militar de proteger al rajá de Cebú o a sus caciques

vasallos. La ocasión se presentó el 26 de abril de 1521 cuando uno de los dos reyezuelos de la vecina isla de Mactán, Zula, que también había reconocido la autoridad del rey de España, se presentó a Magallanes para pedirle que subyugara al otro rey de Mactán, Lapu-Lapu, quien no quería reconocer dicha autoridad, y menos considerando a Humabon como señor superior. Aquí Magallanes cometió dos grandes errores fruto de haber tomado una excesiva confianza en sí mismo, quizás por haber salido airoso en los retos anteriores. El primero consistió en fundar sus decisiones en una simplificada comprensión de las relaciones tribales, las cuales quería sustituir por un sistema feudal europeo con el rey de España a la cabeza, minusvalorando la importancia de las relaciones de parentesco y las rivalidades existentes entre los diversos *datos*. El segundo error fue ignorar el espíritu de prudencia que emanaba de la Instrucción 14 de Carlos I, que decía claramente: «Porque á nuestro servicio cumple que vuestras personas no se pongan en tierra de que podáis recibir daño, vos mandamos que no salgáis á tierra á hacer ningún concierto; sino envid a algunos de los oficiales, o a otra persona que vierdes que mejor lo podrá hacer». Pero el espíritu de soldado de Magallanes y la confianza en sí mismo pudo más. Magallanes había estado enrolado diez años antes en el ejército portugués que tomó Malaca en 1511, desde allí exploró algo la región de Indonesia antes de volver a Portugal, y estableció una amistad con Francisco Serrano, que le informaba de la ventajosa situación de las Molucas, y que establecido en estas islas le esperaba para hacer negocios. Magallanes vio en este servicio a Zula la ocasión para colmar toda su empresa, y salió con tres chalupas a enfrentarse a los mil quinientos guerreros de Lapu-Lapu. No está claro si Zula fue a ayudarle con sus hombres, sí sabemos que Magallanes rechazó la ayuda que Humabon quería prestarle, y es bien conocido el desenlace final: Magallanes murió en el combate. Una sombra de desconcierto cubrió todo lo conseguido, y Humabon, aparentemente compungido, invitó a los españoles a un banquete para

despedirlos. Pero Humabon ante la derrota cambió de bando y a lo que en realidad invitó a los españoles fue a un banquete-trampa en la que cayeron muertos una veintena de estos, por lo que la armada huyó de Cebú desfavorida. La excesiva confianza, basada en la falsa percepción de un rápido éxito, conseguido en apenas cuatro semanas, arruinó en dos días todo el negocio que estaban construyendo. Había que empezar de nuevo, sin líder, sin intérprete, sin dirección. Ahora, como hemos visto, solo pasaron a interesar los puntos más pragmáticos de las Instrucciones de Carlos I.

6. Conclusión: intercambio de ideas

Llama la atención que las Instrucciones de Carlos I sean casi exclusivamente comerciales, y no previeran un intercambio de ideas, o, mejor dicho, una transmisión de ideas, las del cristianismo. El cristianismo no está ausente en las instrucciones, pero es algo orientado a la propia armada. Por ejemplo, se prohíbe que «no se juegue á naipes ni á dados... pues no es servicio de Dios» (Instrucción 42), también se ha de procurar evitar a gente a bordo «que conosciadamente tenga costumbre de renegar» (Instrucción 47), y más adelante las instrucciones dicen que no se pagaría el sueldo por adelantado a los marineros ocho días antes de zarpar, a no ser que traigan «alcales de como están confesados y comulgados» (Instrucción 66). Sin embargo, Magallanes se había tomado la expedición como una empresa de extensión del cristianismo, se consideraba tan soldado como «misionero», y así procedió especialmente en Cebú, en donde, como se dijo, se convirtieron a la fe católica el rey Humabon, su familia, cortesanos y la mayoría de la población. Incluso la reina fue obsequiada con una talla flamenca de un Niño Jesús, que, por avatares de la historia, actualmente tiene millones de devotos en todo el archipiélago filipino, con el nombre de Santo Niño. Que la empresa evangelizadora en esta expedición era principalmente un proyecto de Magallanes lo muestra el que, una vez salidos de Cebú, ya no se registra ningún

intento de conversión, tal vez motivado por otra razón y es que se navegaba por tierra de moros, con un mayor o menor grado de islamización.

¿Cómo alteró el viaje las creencias y la percepción del mundo de los propios marineros? Es de suponer que los que fracasaron en el viaje renegarían de haberlo emprendido. Se dice que del total de 255 que habrían salido fueron 18 los que regresaron. Es una frase gráfica para describir el viaje, pero equívoca, porque da a entender que los 237 restantes perecieron durante la travesía, cuando en realidad murieron solamente 144. Conocemos que en la rebelión de San Julián (sur de la actual Argentina) murió casi una docena, cruzando el Pacífico fallecieron de escorbuto 15, en la batalla de Mactán 9, en la traición del banquete de Cebú 26, en el viaje de vuelta, y pasados los tres meses de resistencia 16, y otros tantos fueron cayendo de manera aislada por un motivo u otro. Todos estos no volvieron para contarlo. Tenemos a su vez el caso de la nao Trinidad, la otra que también llenó sus bodegas de clavo en las Molucas, y que con sus 56 hombres a bordo salió de Tidore meses después de la Victoria, por problemas técnicos, para volver a España no por el Índico, sino volviendo a cruzar el Pacífico hasta la costa de Darien, con tan poca fortuna que no dio con los vientos y corrientes favorables y cuando sus hombres empezaban a caer muertos tuvo que dar la vuelta a las Molucas, llegando apenas un puñado de demacrados marineros, todavía vivos, que se entregaron a los portugueses. Tres de ellos pudieron acabar volviendo a España, dejando constancia del fracaso de la vuelta por el Pacífico. Uno de ellos, Ginés de Mafra, escribió una extensa crónica, aunque esa parte que él conocía, la de la frustrada travesía del Pacífico, la transmitiera con poco detalle.

En el segundo grupo se encuentran los que no murieron, es decir los 18 que llegaron con la nao Victoria y muchos otros más, por ejemplo, los de la Nao San Antonio, que había partido con 56, y desertó justo antes de entrar en el estrecho de Magallanes, regresando sin problemas a la Península. A su vez,

cuando citamos «los 18 que volvieron» en la Victoria, en realidad habrían sido 30 (sin contar algunos indígenas), pues esta era la tripulación que llegó a las Islas de Cabo Verde, para repostar la nave pretendiendo ante los portugueses haberse perdido en un viaje de América a España. Cuando los portugueses de Cabo Verde descubrieron la verdadera identidad de la Victoria, esta tuvo que salir apresuradamente abandonando a 12 de sus marinos en las islas, que, como era de esperar, fueron repatriados meses después a la Península. Otros que sobrevivieron fueron los que decidieron no continuar en el Pacífico cuando se tocaba tierra en alguna isla, como fue el caso de los dos que desertaron en Timor al no verse capaces de cruzar el Índico y el Atlántico. Pues bien, la pregunta ahora es ¿cómo afectó el viaje a estos supervivientes? ¿Absorbieron ideas de los países visitados? ¿Les pareció que el mundo era ahora más pequeño, más negociable? Sí, hasta el punto de que la narración del largo viaje de vuelta de la nao Victoria, o el largo periplo del Pacífico, contados respectivamente por Pigafetta y Ginés de Mafra, pasa casi en un suspiro, haciendo verdad aquel viejo adagio de que «el viaje de vuelta se hace casi siempre mucho más corto que el de ida, aunque la distancia sea la misma».

Pero, contrario a lo que pudiera pensarse, este viaje alteró poco la percepción del mundo de estos viajeros renacentistas que volvieron para contarlo; por el contrario, el viaje contribuyó a reafirmar las ideas que ya tenían. El 9 de septiembre de 1522 bajaron todos a tierra en el puerto de Sevilla, cuenta Pigafetta al final de su crónica, «en camisa y a pie descalzo con un cirio en la mano, para visitar la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y la de Santa María la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia». Y el propio Pigafetta tras pasearse por las cortes europeas, Valladolid, Lisboa, París, contando su viaje, señala: «Regresé al fin a Italia, donde me consagré para siempre al muy excelente y muy ilustre señor Filipo de Villers L'Isle Adam, Gran Maestre de Rodas, a quien di también la relación de mi viaje», es decir, se

convirtió en caballero y monje de la Orden de Rodas, la que al poco pasó a llamarse Orden de Malta.

Por otro lado, tenemos el caso de los «marinos reincidentes», que no podían vivir sin el mar. Uno de ellos fue Elcano, quien se enroló en una nueva expedición a las Molucas, la de García Jofre de Loaysa. Si bien la nave capitana llegó a las Molucas, tanto Loaysa, como Juan Sebastián Elcano, murieron durante la travesía del Pacífico, haciéndolo este el 4 de agosto de 1526, posiblemente a causa del escorbuto. Otro caso de «reincidente» fue el de Ginés de Mafra, que, como hemos dicho, sobrevivió a la increíble aventura de la nao Trinidad en el Pacífico y llegó de vuelta a España en 1526. Pero 16 años después, y con 45 años, volvió a enrolarse en una nueva expedición a las Molucas, la de Ruy López de Villalobos, que partió de la Nueva España en 1542, llegó a Filipinas, siendo vuelto a capturar por los portugueses, salvando por segunda vez su vida gracias a estos. Por supuesto, los nativos moluqueños que llegaron a Sevilla con la Victoria,

empezaron una nueva vida, pero de estos bien poco se sabe.

Referencias bibliográficas

- Fernández de Navarrete, M. (1837). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Tomo IV: Expediciones al Maluco. Viaje de Magallanes y de Elcano. Imprenta Nacional.
- Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra, etc., *La primera vuelta al mundo*. Miraguano Ediciones y Ediciones Polifemo, 2018.
- Madrid Gerona, D. (2016). *Ferdinand Magellan. The Armada de Maluco and the European Discovery of the Philippines*. Spanish Galleon Publisher.
- Martínez Shaw, C. (Ed.). (2018). *Actas del Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me», Madrid, Sociedad para el V Centenario de la primera vuelta al mundo*. Ministerio de Defensa y Junta de Castilla-León.
- Pigafetta, A. *Primera vuelta alrededor del mundo*. Presentación, edición crítica y cartografía de José Eugenio Borao. Institución Fernando el Católico, Excma. Diputación Provincial de Zaragoza (2020).

Últimos números publicados



Librería virtual y venta www.mincotur.es
Panamá, 1. 28046 Madrid
Telf. 91 349 43 35
www.revistasice.com
CentroPublicaciones@mincotur.es

José Manuel Díaz Blanco*

FINANCIACIÓN DEL COMERCIO Y DE LAS EXPEDICIONES QUE CAMBIARON EL MUNDO

Este artículo sintetiza algunos de los mecanismos financieros de los viajes de Descubrimiento y comercio transoceánico sostenidos por la Monarquía Hispánica a partir del siglo XV. El apartado 1 evoca las expediciones más célebres (Colón y Magallanes-Elcano), fundamentales pero episódicas. El apartado 2 explica cómo las empresas que actuaron en la Carrera de Indias encontraron su principal fuente de financiación en la figura del préstamo con riesgo de mar. Y el apartado 3 concluye repasando cómo estas empresas, a su vez, debieron cofinanciar las estructuras públicas del comercio.

Financing trade and expeditions that changed the world

This article summarizes some of the financial mechanisms of the voyages of Discovery and transoceanic trade sustained by the Hispanic Monarchy from the fifteenth century. Section 1 evokes the most famous expeditions (Columbus and Magellan-Elcano), fundamental but episodic. Section 2 explains how the companies that participated in the Carrera de Indias found their main source of financing in the figure of the loan with risk of sea. And section 3 concludes by reviewing how these companies, in turn, had to co-finance the public structures of commerce.

Palabras clave: Primera Globalización, Monarquía Hispánica, expediciones de Descubrimiento, Carrera de Indias.

Keywords: First Globalization, Hispanic Monarchy, Discovery expeditions, Spanish Fleet System.

JEL: N1, N2, N4, N7.

1. Introducción

No es exagerado decir que las monarquías ibéricas —Portugal primero y Castilla a continuación— cambiaron el mundo y la posición que el ser humano ocupaba en él. Ocurrió entre finales del siglo XV y las décadas centrales del XVI, desde Vasco da Gama y Colón hasta Legazpi y Urdaneta o, por expresarlo de otro modo,

desde los tiempos de los Reyes Católicos hasta el reinado de Felipe II. El mundo medieval era un mundo desconectado; el gran conjunto que formaban Eurasia y África ignoraba a América, y viceversa. Nadie lo había circunnavegado jamás. Nadie era capaz de cartografiarlo ni siquiera por aproximación. Y, desde luego, no se disponía de conexiones estables que posibilitaran la circulación sistemática de personas, ideas y mercancías dentro de una escala planetaria. Por decirlo de un modo sintético, el nivel histórico de lo global no existía aún. La obra de los pueblos ibéricos permitió superar estas limitaciones. Por tanto, se trata sin duda de un momento clave en la Historia Universal, que merece

* Profesor de la Universidad de Sevilla.

Contacto: diazblanco@us.es

Versión de julio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7479>

ser recordado y comprendido con la medida necesaria, sin incurrir en los extremos opuestos del triunfalismo nacionalista, la desmemoria deliberada o la crítica acerba y presentista (Flynn y Giráldez, 2010).

Al compás de su expansión territorial fuera de Europa, portugueses y castellanos abrieron y perfeccionaron las primigenias rutas oceánicas de la Humanidad: la *Carrera da Índia*, que bordeaba África para adentrarse en el Índico; la Carrera de Indias, que atravesaba el Atlántico; y la Carrera del Pacífico, recorrida por el Galeón de Manila entre América y Asia. La articulación de estas rutas y de otras rutas menores, amén de una infinidad de rutas terrestres que conectaban con ellas, proporcionó el primer modelo mundial de comunicaciones y transportes. Este funcionó como estructura para el desarrollo de la primera economía global, basada en la circulación e intercambio de productos agrarios, manufacturas y, especialmente, metales preciosos, sobre todo plata, el símbolo principal de esta época, universalmente aceptada como medio de pago por todas las grandes potencias en Europa, América y Asia. Este conjunto de cambios y novedades, a los que habría que añadir los culturales y geopolíticos, asimismo profundísimos, es lo que ha venido en llamarse la Primera Globalización o Globalización Temprana (*First / Early Globalization*). Por así decirlo, sería la hora cero del mundo global en el que nosotros vivimos, aquella en la que encontraríamos sus raíces más remotas (Gruzinski, 2010; Hausberger, 2018; Yun Casalilla, 2019).

La contemplación de este horizonte histórico suscita fascinación y rechazo a partes iguales, y también muchas preguntas. Un interrogante inevitable es el de quién pagó todo esto y cómo lo hizo. La respuesta, huelga decirlo, no es sencilla, tanto por su dificultad intrínseca como por la existencia de lagunas documentales que limitan nuestro conocimiento. No obstante, pensar en ella es un ejercicio necesario para entender de una manera integral el pasado y, tal vez, darnos cuenta de que muchos de los problemas que ahora nos preocupan también estuvieron sobre la mesa de

generaciones anteriores a la nuestra. Para llevar un cierto orden en la exposición, comenzaremos atendiendo la casuística de los viajes más célebres, los que asociamos a los grandes descubrimientos geográficos (apartado 1), y concluiremos analizando las pautas financieras de la Carrera de Indias, la ruta más estrechamente vinculada a la España peninsular y la de mayor peso estratégico para la Monarquía de los Austrias y los Borbones; primero, la financiación comercial de las empresas mercantiles (apartado 2) y, después, la financiación fiscal del sistema de flotas y galeones que servía de plataforma institucional a dichas empresas (apartado 3).

Esta sucesión de temas pretende representar una cierta evolución desde la relativa improvisación inicial hacia la creciente sistematización de la financiación, de acuerdo a los equilibrios público-privados que se establecieron en el seno de espacios económicos, como la Carrera de Indias. Las expediciones de Descubrimiento fueron empresas únicas. Podrían tener éxito o fracasar de manera imprevisible y muy rotunda. Nadie sabía si abrirían oportunidades futuras, como los viajes colombinos, o si no pasarían de gestas y anécdotas grandiosas para el recuerdo, como la expedición de Magallanes y Elcano. En tanto que la circunnavegación directa permaneció durante siglos como una hazaña sin rentabilidad comercial, la travesía del Atlántico norte hizo emerger uno de los flujos comerciales más célebres del Antiguo Régimen, gracias al cual las manufacturas europeas se intercambiaban en América por los *frutos de Indias* y, especialmente, por la plata (García-Baquero, 1992; Oliva Melgar, 2004). En fechas muy iniciales, durante el tránsito entre los siglos XV y XVI, la Corona especuló con la posibilidad de explotar monopolísticamente sus posibilidades comerciales. Era cuando no se conocía la geografía americana, que prácticamente se reducía a las islas de las Antillas. Cuando la vastedad del continente se desplegó ante los ojos de los europeos, la imposibilidad de aquel monopolio real dio paso a un modelo de aprovechamiento compartido entre la Corona y los súbditos que, de hecho, cedía el

mayor protagonismo al emprendimiento privado y reservaba al rey y sus instituciones un papel más volcado en la fiscalización de un modelo que debía sufragar las propias infraestructuras del comercio y, en última instancia, detraer recursos para destinarlos a la política exterior y militar española.

2. Los viajes de Descubrimiento: ¿quiénes afrontaron los gastos de Colón o Magallanes?

Los grandes viajes de Descubrimiento no se basaban en ningún sistema establecido con vigencia a largo plazo. Ni eran empresas mercantiles normales, que se plantearan igual que una operación mercantil en aguas europeas o del Mediterráneo, desde la tranquilidad de lo cotidiano; ni respondían a los planteamientos sistemáticos que guiaron la Carrera de Indias o el Galeón de Manila, una vez consolidadas las rutas del Atlántico y el Pacífico. La incertidumbre era aquí colosal, casi total, diríamos. Y coincidía con una realidad estructural de las monarquías del Antiguo Régimen: sus crónicos apuros hacendísticos. Todo esto explica la actitud más usual de la Corona en tales circunstancias: negar o limitar sus aportaciones directas. Ha sido habitual resaltar unas palabras de Gonzalo Fernández de Oviedo, conocedor personal de aquel contexto, como la mejor síntesis sobre el tema: «casi nunca sus majestades ponen su hacienda y dinero en estos nuevos descubrimientos, excepto papel y buenas palabras» (Bernal Rodríguez, 1993, p. 100).

La principal excepción dentro de esta tendencia fue el primer viaje colombino, si bien es cierto que aquella fue una expedición muy pequeña en términos de estructura. Fue una inversión realmente mínima, la suficiente para poner en el mar tres pequeños barcos con 90 tripulantes, que generaron unas ganancias sencillamente incalculables: ¿la mejor inversión de la Historia? Lo cierto es que los Reyes Católicos, en plena vorágine de la guerra de Granada, facilitaron 1.140.000 maravedíes procedentes de la Bula de

la Santa Cruzada, mientras que Colón aportó medio millón que recibió a crédito. El resto de la financiación llegó de la villa de Palos de la Frontera, cuyos vecinos se involucraron por mandato de los Reyes. A veces su aportación se ha calculado en virtud de la valoración comercial de las dos carabelas que pusieron, pero en realidad su contribución fue mucho más amplia, pues también proporcionaron la mayor parte de los recursos humanos, con la mejor cualificación posible para afrontar los retos técnicos de aquella navegación atlántica (González Cruz, 2012).

Mucho más significativos son los detalles organizativos del segundo viaje colombino, apenas un año después, estudiados por León Guerrero (2006). La de 1493 sí era una auténtica armada, formada por 17 navíos bien pertrechados, en los que viajaban unas 1.500 personas. La escala era distinta y, aunque la Corona abonó directamente 5.625.000 maravedíes, eso quedaba muy lejos de satisfacer todas las exigencias financieras que la situación demandaba. Hubo que buscar dinero en muchos más sitios, pero ahí de nuevo, como había sucedido previamente con los requerimientos a los vecinos de Palos, la capacidad legislativa de la Corona se tornó un elemento fundamental. Si la guerra de Granada podía encorsetar su acción directa, la expulsión de los judíos, otro de los acontecimientos esenciales del 1492 hispánico, abría la posibilidad de captar fondos nuevos.

Los judíos que no aceptaron la conversión forzosa salieron de España dejando atrás muchos de sus bienes. Fernando e Isabel aprovecharon la oportunidad de incautar sus bienes e invertirlos (previa venta pública en los casos necesarios). De acuerdo con la investigación de León Guerrero (2006), el segundo viaje colombino recibió fondos procedentes de familias expulsas de Valladolid, Olmedo, Zamora, Burgos o Sevilla. Gracias a ellos se reunió una cantidad muy importante, que prácticamente igualaba la que había puesto de su cargo la Real Hacienda, 5.523.528 maravedíes.

Y, sin embargo, seguía sin ser suficiente. Por tanto, se abrió una tercera vía en la que buscaron las

aportaciones de particulares. No se trató de un capítulo menor. El duque de Medina Sidonia, uno de los títulos nobiliarios de España, adelantó 5.000.000 de maravedíes. Juanoto Berardi, afamado mercader florentino afincado en Sevilla, prestó 65.000. Y fray Hernando de Talavera, arzobispo de Granada, consiguió financiación adicional por valor de 1.140.000. En total las aportaciones particulares supusieron un mínimo de 6.205.000 maravedíes, sin que pueda descartarse del todo que la cantidad real fuera más elevada. En resumidas cuentas, la factura completa del segundo viaje ascendió, tras sumar alguna otra pequeña contribución, a 17.523.528 maravedíes (León Guerrero, 2006, p. 60).

La Corona, por tanto, no aportaría más de la tercera parte de la financiación previa que requería una expedición como esta. Esta tendencia se consolidó y pudo observarse de nuevo en el mítico viaje de Magallanes y Elcano, cuya efeméride viene celebrándose en estos años. Aunque los nombres de los dos capitanes sean las referencias individuales más sobresalientes, por razones obvias, la aventura no habría sido posible sin el concurso económico, más en la sombra, de otros hombres de negocios. Corrían los tiempos en los que Burgos destacaba como emporio mercantil y financiero dentro de la Corona de Castilla (Casado Alonso, 2003). Como foco preeminente, su proyección sobre Sevilla era muy fuerte y se hizo notar en aquel 1519, en el que fue trascendental el dinero del gran mercader Cristóbal de Haro, que operó en Sevilla a través de su representante comercial, Diego Díaz (Pérez García, 2020). Definitivamente, el capital privado se volvía fundamental a la hora de globalizar la actividad mercantil, según se demostraría en las décadas siguientes.

3. La Carrera de Indias (I): la financiación de las empresas comerciales

La improvisación de los viajes pioneros tendió a desaparecer conforme las rutas de navegación y comercio que abrieron se asentaron y dieron forma a nuevos espacios económicos en los que emprender.

Aparecieron entonces pautas de financiación más sistemáticas, que, si bien nunca dejaron de evolucionar, disfrutaron de una continuidad y una relativa fijación normativa que facilita su conocimiento. Hablaremos de financiación a dos niveles: el de las microestructuras empresariales que operaban en el Atlántico español y el de las macroestructuras institucionales de la Carrera de Indias que alojaban a las empresas.

Comencemos por el primer aspecto. ¿Cómo se financiaban las empresas comerciales entre España y América durante la Edad Moderna? Para responder esta pregunta, es preciso acudir a la obra de referencia que el profesor Antonio Miguel Bernal escribió sobre la materia, una de las publicaciones más importantes que surgieron al calor de las celebraciones del Quinto Centenario. Según Bernal Rodríguez (1993, pp. 20-21), «la esencia que vivificó la negociación mercantil con las Indias sería, ante todo, el crédito». Lógicamente, se trata de una premisa muy común, nada extraordinario ni excepcional; lo más relevante en este caso sería reconstruir los contextos a través de los que debía circular el flujo del crédito, en los que los niveles de confianza eran muy bajos en cuanto se sobrepasaba el marco de las relaciones familiares, de amistad o paisanaje, de prestigio profesional a lo sumo, que caracterizaban a las pequeñas estructuras empresariales que funcionaban en el Atlántico hispano: «para los mercaderes afincados en América no hay, desde Europa, confianza». Por tanto, los mecanismos financieros de la Carrera tendieron a configurarse como una solución al dilema planteado por la paradoja entre la dependencia mercantil del crédito y la desventajosa debilidad de las tasas de confianza existentes en mercados relativamente jóvenes, en formación y escasamente controlados por las autoridades de gobierno. La salida consistió en desechar casi completamente instrumentos financieros como la letra de cambio, amplísimamente empleada en el comercio intereuropeo de la época y, de hecho, documentada con abundancia en los principales puertos de Indias, tanto en Sevilla como en Cádiz, en lo relativo a sus relaciones de comercio

con las plazas comerciales del norte de Europa y el Mediterráneo. La opción preferida en su lugar fue, de manera mayoritaria, el *préstamo con riesgo de mar*, también conocido con otras designaciones como *préstamo a la gruesa ventura*.

La virtud del préstamo con riesgo de mar consistía en su carácter mixto, que aunaba en una sola formalidad el préstamo de capitales y el seguro de mercancías. Esta dualidad, pese a las dificultades que generaba, resultaba una solución idónea para los retos planteados. De hecho, era una solución tan práctica que no fue privativa de la Carrera de Indias, a pesar de esas circunstancias tan particulares que concurrían en esta. Antes, al contrario, el préstamo con riesgo de mar fue una modalidad contractual que se documenta en la economía del Mediterráneo desde la Antigüedad clásica y a lo largo de la Edad Media, que durante el Antiguo Régimen compareció en diferentes escenarios comerciales europeos y fue útil todavía para el gran colonialismo del siglo XIX. Su uso no se agotó del todo hasta comienzos del siglo XX, cuando terminó de imponerse el recurso a otras fórmulas crediticias (Bernal Rodríguez, 1993, p. 27).

No obstante, sin necesidad de buscar excepciones históricas, la Carrera se revela como uno de sus espacios prioritarios de implantación. Así lo confirma, junto a la de Bernal Rodríguez, otra aportación fundamental sobre la materia, que se debe a Carrasco González (1996). Su estudio sobre *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII* demuestra de manera patente que uno de esos instrumentos —y uno de los más relevantes— eran los préstamos con riesgo de mar, que su uso se generalizó en Cádiz antes incluso del siglo XVIII, durante el período de construcción de su esplendor mercantil en el Seiscientos, y que fue una modalidad aplicada de preferencia a la contratación con Indias y muchísimo menos a las empresas mercantiles que unían la bahía con otras regiones de Europa.

Los contratos que se firmaron en Sevilla y Cádiz, conservados tanto en el Archivo de Indias como en

los respectivos fondos notariales, siguen unas pautas similares que se repitieron durante generaciones y bien merecen una explicación. Quien firmaba ante el notario era el prestatario, quien solía presentarse como persona presta a embarcarse en los Galeones de Tierra Firme o la Flota de Nueva España. Con mínimas variantes, siempre se identificaba de la misma manera, declarando su nombre y como «vecino de [...], de viaje para la provincia de [...] de las Indias en la flota que al presente se despacha para ella». Así pues, el contenido del documento solo haría referencia a operaciones comerciales desarrolladas en el seno de la Carrera de Indias y no en ninguna otra circunstancia. El firmante ponía por escrito que otra persona había puesto en sus manos una determinada cantidad de dinero, pero (y aquí comienzan las sorpresas) se lo había dado «por me hacer amistad y buena obra y para ayuda a mi aviamiento y despacho». A veces, el escrito no aclaraba nada más y, en otras ocasiones, también especificaba que se utilizaría con el objeto de «pagar la cargazón de mercaderías que llevo cargadas en la dicha flota». Por tanto, el notario registraba un acto de «amistad», no un contrato comercial. De tal manera, no se hacía alusión a la devolución de intereses, no había; solo se exponía la obligación de retornar el principal dentro de un plazo temporal determinado.

De ser esto cierto, ya se trataría de una demostración de dadivosidad notable, aunque ciertamente posible. Sin embargo, aún debemos asombrarnos con una segunda sorpresa: el prestamista también asumiría el riesgo de mar. Esto es, si el dinero o las mercancías compradas con él recibían algún tipo de daño durante el prolongado periplo por el océano Atlántico, correspondería a este prestamista amigo el deber de asumir la pérdida, «como asegurador que es de mar y viento, fuegos amigos y enemigos, y de otros peligros y riesgos cualesquier que sean y sucedan, excepto baratería de patrón, comendatario, mudanza de viaje, porque éstos no son a su cargo, y los dichos riesgos han de correr y corren contra el susodicho desde el día, punto y hora que los dichos navíos salieren y se hiciesen a

la vela de la bahía de Cádiz o puerto de Bonanza de Sanlúcar de Barrameda».

No era asumir poco. El riesgo, ciertamente, no era pequeño, aunque los contemporáneos esperasen minimizarlo gracias a la navegación en conserva y la protección naval de la marina de guerra. No obstante, podían suceder desastres de todo tipo, tanto naturales como humanos, que hundieran el barco y, con él, las mercancías que transportaba. Los naufragios en la Carrera eran minoritarios, pero no dejaban de ocurrir con cierta frecuencia (Serrano Mangas, 1991; Pérez-Mallaina, 2015; Pajuelo Moreno, 2021). No eran rarísimos. En caso de que algo así ocurriera, la documentación no dejaba lugar a dudas: aquel mismo amigo, que ya había estado dispuesto a financiar al mercader sin esperar a cambio ninguna ganancia, también renunciaba incluso a la devolución del principal si tuviera lugar cualquier accidente naval. Es cierto, como ya hemos comentado, que muchas de estas empresas de la Carrera se basaban en la confianza personal de los lazos familiares y la amistad (Lamikiz, 2010). No obstante, ¿no nos parecerá sospechoso tamaño desprendimiento?

Por lo demás, era una generosidad genérica. Tal vez pudieran darse de vez en cuando unas condiciones tan peculiares, en virtud de circunstancias personales concretas entre dos hombres de negocios. No obstante, como advertimos, esta fórmula se repetía incesantemente en las escrituras, tanto en Sevilla como en Cádiz. Por alguna razón, que nadie declaraba explícitamente, se tendió a estandarizar este modelo documental, que disimulaba la naturaleza comercial de las operaciones, así como sus fines crematísticos. A todas luces, aquella literatura ocultaba varios planteamientos empresariales, entre los cuales cabe distinguir al menos dos: *i)* un doble acuerdo de financiación y aseguración por el que sí se cobrarían intereses, aunque se ocultara (Bernal Rodríguez, 1993; Carrasco González, 1996); y *ii)* una relación de encomienda que también se encubría, en el que la supuesta financiación se correspondía con la entrega del capital que el socio principal confiaba al encomendero y la aceptación del (también

supuesto) riesgo de mar eximía al encomendero de asumir responsabilidades por el daño que, a causa de circunstancias ajenas a él, pudieran recibir durante el trayecto mercancías que en realidad no eran suyas (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, en prensa).

La pregunta que cualquiera se haría inmediatamente es por qué existía esa preocupación por tergiversar las circunstancias de tantas operaciones en las escrituras notariales. Evidentemente, nadie lo dejó por escrito nunca; ninguno de los protagonistas nos lo explica. En puridad, solo podemos elucubrar, pero podemos hacerlo con buen criterio. Un par de factores parecen hallarse detrás de esta actitud característica. En primer lugar, la condena moral, religiosa y eclesiástica de la usura, esa que individuos de fuera del comercio proyectaban sobre los mercaderes y que los mercaderes mismos podían llegar a sentir con escrúpulo. Ese miedo empujó al comerciante italiano Angelo Brunengo a pedirle a fray Tomás de Mercado, OP¹, que escribiera su célebre *Suma de tratos y contratos* (1569), una obra destinada a aclarar lo lícito y lo ilícito en las operaciones mercantiles (y que hoy, obviamente, nos interesa más por cómo las explica). Y, desde luego, pudo llevar a muchos a pensar que era mejor no dar excesivos detalles respecto a las ganancias de su actividad y cómo las conseguían en documentos públicos.

Una segunda cuestión tuvo que cobrar mayor protagonismo con el paso del tiempo: el temor mercantil a la injerencia institucional en su intimidad y negocios, recrudescido por un intervencionismo creciente (Carrasco González, 1996). Conforme la crisis del siglo XVII aumentó los apuros hacendísticos, la Monarquía incrementó las requisas directas de los comerciantes, facilitadas por las inspecciones de sus archivos privados, pero también por las investigaciones en los archivos notariales. La indeseable mirada ajena, y sus peores consecuencias materiales, tuvo que poner sobre aviso a los particulares. Así, la reacción de estos fue limitarse a dejar sobre las escrituras públicas los datos

¹ Orden de Predicadores.

mínimos necesarios que se requerirían en la hipotética necesidad de recurrir al arbitraje mercantil que se efectuaba desde los tribunales consulares. Y nada más. Por tanto, en buena medida, la opacidad de los préstamos con riesgo de mar, así como de muchos otros protocolos notariales, debió de ser un resultado de la tensión entre el secretismo empresarial y la fiscalización gubernamental (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, en prensa).

4. La Carrera de Indias (II): la financiación del sistema de flotas y galeones. Conclusiones

Después de encontrar financiación para sí mismas, las empresas debían contribuir a la financiación de los mecanismos navales y militares que les daban cobertura en sus periplos oceánicos. Ninguna casa comercial actuaba por sí misma, embarcándose por su cuenta y riesgo y operando de manera aislada, como tal vez cabría pensar en un primer momento. La ley española tendió a modelar un sistema en el que la marina mercante viajaba preceptivamente agrupada en convoyes, protegida por varias unidades de marina militar. Este modelo fue madurando progresivamente durante la primera mitad del siglo XVI hasta alcanzar su fisonomía más reconocible en la década de 1560, ya durante el reinado de Felipe II. Se trata del célebre esquema de dos flotas comerciales, la flota de Nueva España y la flota de Tierra Firme, que se dirigían respectivamente a México y a Panamá para conectar económicamente con los dos virreinos originales de la Monarquía. La Armada de la Guarda completaba las expediciones, ofreciendo protección militar a las mercancías europeas que iban a América y, sobre todo, a la plata americana que venía a Europa (García-Baquero González, 1992).

Aquel sistema era costoso, especialmente en su vertiente militar. Había que pagar los galeones de guerra, el armamento, las provisiones, los bastimentos, los soldados y las instituciones que se encargaban de organizar las expediciones todos los años, entre las cuales descollaba la Casa de la Contratación. La Casa

de la Contratación, fundada en 1503, era el organismo que representaba al rey en los puertos andaluces de la Carrera, establecida primero en Sevilla durante los siglos XVI y XVII y en Cádiz durante el siglo XVIII, desde el traslado de 1717 hasta su desaparición en 1790 (Heredia López, 2021). La misión principal de la Casa consistía en sostener la logística de la Carrera, por lo que en buena medida le correspondía recaudar los tributos que gravaban el comercio. Algunos de ellos iban a parar a las arcas del rey, en tanto que piezas de la fiscalidad general de la Monarquía, como eran los tres almojarifazgos aduaneros que se pagaban en Sevilla, Veracruz y Portobelo. Otros, en cambio, eran ingresos finalistas de los que el monarca no podía disponer libremente, sino emplearlos en las propias estructuras y necesidades del comercio.

La avería era el impuesto por antonomasia a través del cual los comerciantes y particulares financiaban la propia Carrera de Indias (Céspedes del Castillo, 1945). Sin duda, se trataba de una de las claves del sistema y uno de sus elementos más sensibles. Gran parte de los desequilibrios y reformas obligadas que sufrió la Carrera a lo largo de la Edad Moderna tuvo relación con la inestabilidad en el modelo y la aplicación de la avería. Esta nació en el siglo XVI como tasa *ad valorem*, para convertirse a partir de 1660 en una contribución fija que debían satisfacer las principales comunidades mercantiles del mundo hispánico. Dicha transformación estuvo transida de polémicas y desencuentros, obligada como estuvo por una progresiva ineficiencia fiscal que estaba conduciendo de manera inexorable hacia la inviabilidad del aparato de la Carrera. Veamos por qué.

Al surgir como impuesto *ad valorem*, la avería dependía de los niveles de registro que se declararan ante la Casa de la Contratación y la Real Aduana de Sevilla. Antes de hacerse a la mar, los particulares tenían que manifestar ante los ministros del rey las mercancías que transportaban hacia América para comercializarlas, operación que debían repetir igualmente ante los maestros de los navíos con los metales

preciosos y *frutos de Indias* que cargaban en América hacia Europa. Todos esos bienes se inventariaban y se valoraban, siguiendo tasaciones estandarizadas que no se correspondían con las fluctuaciones del mercado. De este modo, se creaba un corpus de información oficial que no servía solo para comprobar que todos los envíos respetaban las prohibiciones y exigencias de la ley vigente, sino también para establecer las bases imponibles a partir de las cuales se calcularían las contribuciones fiscales de la avería (así como las del almojarifazgo de Indias y otros derechos menores de la Carrera). Así pues, los ingresos fiscales de la avería dependían de la concatenación de: i) registro de mercancías; ii) valoración oficial del registro; y iii) aplicación de los variables tipos fiscales.

Pensemos un ejemplo genérico. Imaginemos un mercader como cualquiera de los que pululaban hacia 1600, uno que pretendía llevar al virreinato del Perú 50 varas de ruan. ¿Qué tenía que hacer? En primer lugar, presentarse ante la Casa de la Contratación y comunicar a los oficiales reales los detalles de su empresa. Qué mercancía llevaba, en qué cantidad y adónde. Estos confirmaban todos los datos, los introducían en la contabilidad oficial —el «registro»— y los utilizaban para proceder al cálculo fiscal. Supongamos que la vara de ruan recibía una valoración oficial de 100; entonces, las 50 varas de nuestro comerciante se tasarían en 5.000. Esta valoración previa se emplearía como base imponible, desligando la fiscalización de la compraventa real que se produciría meses después en América, a fin de recaudar una tributación previa que después sería más complicada de efectuar. Si la avería de ida se tasara al 1 %, por ejemplo, la valoración de 5.000 montaría 50, que el mercader pagaría en la Casa de la Contratación y se ingresarían en la bolsa del receptor de la avería. Una vez satisfechas sus obligaciones fiscales, ya podía asentar sus telas en un navío mercante de la flota de Tierra Firme y beneficiarse de la protección militar que la Armada de la Guarda brindaría tanto a los ruanes como a la plata que esperaba conseguir por su comercialización.

Durante meses, los ruanes de nuestro protagonista viajarían a través del océano Atlántico en las bodegas de un mercante. Supongamos que esperaba venderlos a algún perulero en las ferias de Portobelo, mejor que llevarlos él mismo hasta Lima. Lo haría él en persona o a través de algún encomendero al que confiase sus productos. Ya en la ciudad panameña, las manufacturas textiles se intercambiarían por la plata andina, después de lo cual comenzaría un segundo proceso fiscalizador, inverso al anterior (Castillero Calvo, 2016). El registro lo efectuarían entonces los llamados maestros de plata, unos maestros especializados que formaban parte de la Armada de la Guarda. Ellos inventariarían el metal precioso, anotando con la mayor precisión su calidad, peso y valor. La satisfacción del trámite permitiría subir a uno de los galeones de guerra, debidamente artillados y protegidos por la infantería de marina, la plata.

Cuando esta llegase a Andalucía, los maestros de la plata la depositarían en la Casa de la Contratación, donde los oficiales del rey la pondrían a disposición de nuestro mercader, siempre que cumpliera las últimas exigencias fiscales. Aquí no había aproximaciones ni estimaciones de ningún tipo. La plata y el oro se pesaban, reconocían y aquilataban con exactitud. Establecido su valor real, este volvía a emplearse como base a la que aplicar los tipos fiscales de la avería de vuelta, que eran notablemente superiores a los de la ida. Si estos habían sido del 1 %, fijemos ahora los de vuelta en el 6 %. En realidad, la plata conseguida en las ferias valía mucho más de 5.000. Este comerciante imaginario podría haber conseguido 8.500, por decir una cifra, que habría llegado en varias barras de plata extraídas de las entrañas de Potosí. De este modo, le correspondería afrontar un segundo abono a la bolsa de la avería, que en este caso ascendería a 510. Los dos pagos habrían ascendido a 560. Teniendo presente que Alonso había facturado por valor de 8.500, su tributación por avería le habría supuesto casi el 6,6 %.

Los problemas cotidianos de la avería se agravaron progresivamente a lo largo del siglo XVII hasta que

finalmente se produjo una quiebra del sistema. Esta se consumó en virtud de la caída, progresiva e imparable, del registro, del cual, como acabamos de ver, esta dependía. La caída del registro pudo obedecer tanto a una crisis coyuntural de la Carrera a mediados del siglo XVII, como propuso Pierre Chaunu (Chaunu y Chaunu, 1955-1960; Chaunu, 1983), como a la expansión del fraude, entendido como infrarregistro de mercancías y, sobre todo, de la plata. A mediados del XVII, el registro de particulares era tan bajo que, junto a la deficiente valoración aduanera, provocaba una tributación bastante inferior a lo que requería la Carrera de Indias. El desfase tuvo que cubrirlo la Corona, que llegó a asumir porcentajes inaceptables, largamente superiores al 50 %, del costo de las armadas a fines de los años 50. Tal situación no se prolongaría mucho tiempo, dada la calamitosa salud de la Real Hacienda en tiempos de la Paz de los Pirineos (Domínguez Ortiz, 1960).

Así llegó la reforma de la avería de 1660, la mayor transformación de los sistemas de financiación institucional de la Carrera. Puesto que el registro se había convertido en un modelo fallido, se substituyó por otro en el que el gravamen *ad valorem* dio paso a la contribución directa por cuotas asignadas a las principales comunidades mercantiles del mundo hispánico. Obviamente, la reforma no fue sencilla y generó resistencias. No fue eficaz desde el primer día, por lo que el proceso adaptativo se apoyó y completó gracias a la negociación de préstamos y donativos con particulares (Díaz Blanco, 2015). Los hombres más interesados en la cuestión aportaban las sumas que necesitaban las flotas y galeones, a cambio de unas contrapartidas entre las que se incluían el desempeño de los oficios militares y administrativos más codiciados: el generalato, las almirantías, las capitanías de mar y guerra, los maestrazgos de plata...

En fin, se trataba de reducir al máximo posible la participación de la Corona y hacer recaer la mayor parte de la financiación en los agentes privados. No ya solo de sus actividades comerciales —eso por supuesto—, sino también de las estructuras oficiales

a través de las que se desarrollaba la actividad económica e institucional. El comercio debía sufragar un sistema de navegación que pretendía ser imperial.

Referencias bibliográficas

- Archivo Histórico Provincial de Sevilla, *Protocolos Notariales de Sevilla*, leg. 10.287, fol. 483; carta de obligación, Sevilla, 4 de agosto de 1684.
- Bernal Rodríguez, A. M. (1993). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Tabapress.
- Carrasco González, M.^a G. (1996). *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*. Banco de España.
- Casado Alonso, H. (2003). *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Cajacirculo.
- Castillero Calvo, A. (2016). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales, siglos XVI-XIX*. Novo Art.
- Céspedes del Castillo, G. (1945). *La avería en el comercio de Indias*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- Chaunu, P. (1983). *Sevilla y América. Siglos XVI-XVII*. Universidad de Sevilla.
- Chaunu, P., & Chaunu, H. (1955-1960). *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Armand Colin-SEVPEN.
- Díaz Blanco, J. M. (2015). Sobre las armadas de Indias. La práctica del "beneficio" y la crisis de la avería (1660-1700). *Gladius*, 35, 117-138.
- Díaz Blanco, J. M. y Hernández Rodríguez, A. J. (en prensa). La muerte del mercader. Una ventana a los negocios de Indias a fines del siglo XVII. *Revista Complutense de Historia de América*.
- Domínguez Ortiz, A. (1960). *Política y Hacienda de Felipe IV*. Editorial de Derecho Financiero.
- Flynn, D. O., & Giraldez, A. (2010). *China and the Birth of Globalization in the 16th Century*. Ashgate Variorum.
- García-Baquero González, A. (1992). *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*. Algaída.
- González Cruz, D. (Ed.). (2012). *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*. Sílex.
- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Hausberger, B. (2018). *Historia mínima de la Globalización Temprana*. El Colegio de México.
- Heredia López, A. J. (2021). *El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*. Universidad de Sevilla.

- Lamikiz, X. (2010). *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World. Spanish Merchants and their Overseas Networks*. Royal Historical Society.
- León Guerrero, M.^a M. (2006). *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación (1493-1496)*. Ayuntamiento de Valladolid.
- Oliva Melgar, J. M. (2004). *El Monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza. La oportunidad que nunca existió*. Universidad de Huelva.
- Pajuelo Moreno, V. (2021). *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. CSIC-Universidad de Sevilla.
- Pérez García, R. M. (2020). El mercader Diego Díaz y la conexión burgalesa del viaje de Magallanes. En E. J. Luque Azcona y J. Miranda Bonilla (Eds.), *A 500 años de la primera vuelta al mundo. Una mirada histórica a la expedición Magallanes - Elcano* (pp. 103-118). Universidad de Sevilla.
- Pérez-Mallaína, P. E. (2015). *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*. Universidad de Sevilla.
- Serrano Mangas, F. (1991). *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Seglusa.
- Yun Casalilla, B. (2019). *Los imperios ibéricos y la Globalización de Europa (siglos XV a XVII)*. Galaxia Gutenberg.

César Esteban*

NAVEGACIÓN Y ASTRONOMÍA EN EUROPA Y OCEANÍA EN LA ÉPOCA DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO

El comercio ha sido el motor principal de las grandes exploraciones geográficas. Entre los siglos XV y XVI, portugueses y españoles inauguraron las rutas de un comercio marítimo verdaderamente global, poniendo en contacto las principales áreas geográficas habitadas del planeta, siendo la astronomía un instrumento esencial y estratégico de dicha expansión. El uso de los astros para la navegación también fue desarrollado por otras culturas. Un ejemplo fascinante es el de la navegación tradicional en las islas del Pacífico, un vasto entorno geográfico que la expedición Magallanes-Elcano descubrió para el mundo occidental.

Navigation and astronomy in Europe and Oceania at the time of the Magellan-Elcano expedition

Trade has been the main engine of the great geographical explorations. Between the 15th and 16th centuries, the Portuguese and Spanish inaugurated the routes of a truly global maritime trade, connecting the main inhabited geographic areas of the planet, with astronomy being an essential and strategic instrument of that expansion. The use of the stars for navigation was also developed by other cultures. A fascinating example is that of traditional navigation in the Pacific Islands, a vast geographical environment that the Magellan-Elcano expedition discovered for the Western world.

Palabras clave: determinación de la latitud, instrumentos de navegación, técnicas de navegación, astronomía de posición, islas del Pacífico, navegación tradicional polinesia.

Keywords: determination of latitude, navigation instruments, navigation techniques, positional astronomy, Pacific Islands, traditional Polynesian navigation.

JEL: B11, N73, N77.

* Departamento de Astrofísica, Universidad de La Laguna e Instituto de Astrofísica de Canarias.

Contacto: cel@iac.es

Versión de julio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7480>

1. Introducción. La navegación marítima actual y los sistemas de posicionamiento global (GPS)

Como se discute en otros trabajos del presente monográfico especial, la expedición Magallanes-Elcano inauguró el comercio auténticamente global, terminando de conectar todas las principales áreas geográficas del planeta. Este comercio mundial, necesariamente marítimo, incentivó una enorme inversión de medios humanos, económicos y tecnológicos. Se mejoró la construcción naval y se desarrollaron nuevos instrumentos y métodos de navegación, donde la astronomía tuvo un papel fundamental y estratégico dentro de la competición entre los distintos Estados europeos durante la expansión comercial, imperial y colonial que se desarrolló sobre todo entre los siglos XV y XVIII. Desde entonces, el comercio marítimo no ha hecho más que crecer. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), actualmente más del 90 % del tráfico de mercancías mundial se realiza por vía marítima. Esto se debe a varias razones, siendo la más importante la enorme capacidad de los barcos actuales, sobre todo de los superpetroleros, auténticos mastodontes de la ingeniería humana, que pueden llegar a alcanzar una capacidad de más de medio millón de toneladas, pero también a la versatilidad de los buques, que pueden adaptarse perfectamente tanto a las características de las mercancías como a la ruta por la que se plantea su uso. El transporte de viajeros se encuentra en una situación bien diferente pues, a partir de mediados del siglo XX, con el desarrollo de los aviones de reacción, la navegación aérea ha alcanzado una hegemonía indiscutible en este aspecto, transportando un volumen muchísimo mayor de personas, quedando restringido el transporte marítimo de pasajeros a trayectos de corta distancia entre islas o hacia islas cercanas a la costa y a los cruceros de placer.

Las vías de comunicación por mar se distribuyen por todos los mares del planeta pudiendo cubrir largas

distancias entre continentes cruzando océanos. Hay varias zonas del planeta donde el tráfico marítimo es especialmente intenso. El estrecho de Malaca, considerado como el extremo occidental del océano Pacífico, une el mar de China Meridional con el mar de Andamán y concentra el 30 % del comercio marítimo internacional, conecta las grandes economías consolidadas de Asia (China, Japón, Corea del Sur y Taiwán) con las emergentes de ese mismo continente (India, Malasia, Singapur y Tailandia). El 20 % del tráfico mundial lo soporta el estrecho de Ormuz, debido casi únicamente al transporte de petróleo mediante buques de enorme capacidad que distribuyen la producción de los países del golfo Pérsico por el resto del mundo. El canal de Suez es otro de los lugares «calientes» del tráfico marítimo global, pues conecta, de la forma más corta posible, los mercados asiáticos y los europeos, absorbiendo un 15 % del tráfico mundial. Finalmente, por el canal de Panamá, que conecta los océanos Pacífico y Atlántico, circula un 5 % del comercio marítimo.

La navegación de alta mar u oceánica, que se realiza cuando se pierde el contacto de la visión de la costa durante largos períodos de tiempo (al contrario de la navegación denominada «de cabotaje»), necesita métodos precisos para conocer la posición del buque en cada momento. Este problema ha sido de una enorme importancia, incluso estratégica, a lo largo de los siglos y aquí es donde la astronomía ha jugado un papel fundamental. En la actualidad, la posición de un buque puede conocerse muy fácilmente y con una enorme precisión mediante los sistemas de posicionamiento global (conocidos como GPS, acrónimo del término inglés Global Positioning System). El uso de los receptores GPS es algo generalizado desde finales del siglo XX. La idea de lograr un sistema de posicionamiento preciso sobre la superficie de la Tierra se comenzó a plantear a comienzos de la era espacial, en los años 50 del siglo XX, mediante el uso de una red de satélites con los que se pudiera triangular la posición desde cualquier lugar geográfico. El método con el que un receptor GPS calcula la posición

es muy sencillo conceptualmente. Para obtener una medida de las coordenadas de un punto necesitamos tener, al menos, cuatro satélites en la porción de cielo visible. La posición de cada satélite se conoce con mucha precisión y cada uno de ellos lleva un reloj atómico de cesio muy estable que se sincroniza periódicamente con el resto. Cuando un receptor GPS recibe la señal radio de los satélites visibles, el retraso con el que llega cada una de ellas permite determinar las tres coordenadas espaciales de la posición del receptor y, por lo tanto, obtener su longitud, latitud y altura sobre el nivel del mar.

Aunque hubo un intento inicial en los años 60 con la red de siete satélites TRANSIT, el primer satélite con sistema GPS se lanzó en 1974, pero no disponía de un reloj interno de la calidad adecuada. Fue en 1985 cuando estuvo disponible la primera constelación (red) de 11 satélites GPS con relojes atómicos de cesio. El sistema fue desarrollado por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, siendo actualmente la Fuerza Espacial de los Estados Unidos la encargada de su explotación. El sistema GPS constaba, a fecha de enero de 2021, de 31 satélites operativos, pudiéndose obtener una precisión máxima de unos 30 cm, aunque lo habitual es que sea de unos pocos metros. La Unión Soviética también desarrolló su propio sistema de posicionamiento global, el GLONASS, que comenzó a desarrollarse a partir de 1982. Actualmente es la Federación Rusa la encargada de su mantenimiento, dispone de 24 satélites en órbita y su precisión se sitúa entre los cuatro y siete metros. La Unión Europea y la Agencia Espacial Europea (ESA, por sus siglas en inglés) también tienen su propio sistema de posicionamiento global, el proyecto Galileo, que dispone de una tecnología independiente de sus homólogos estadounidense y ruso. A fecha de febrero de 2021 se encontraban 22 satélites en vuelo, aunque todavía no está completado. Cuando esté operativo proporcionará una precisión de un metro en la versión gratuita y de solo un centímetro en la versión de pago. Como vemos, Galileo será el sistema GPS más preciso disponible.

2. La navegación europea y astronomía en la época de la expedición Magallanes-Elcano

Llegar a la precisión de los sistemas GPS es fruto del continuo avance científico desarrollado por la humanidad desde el Renacimiento, impulsados, en gran medida, por los retos económicos y comerciales de los distintos Estados. Hasta el siglo XV, las vías marítimas de comercio europeas (excepto algunas desarrolladas por los vikingos durante el Medievo) eran de cabotaje y restringidas a los mares Mediterráneo y Báltico y la fachada atlántica del continente. A partir de 1418, los portugueses, impulsados por la situación de desabastecimiento de ciertos bienes como trigo, oro, esclavos o especias debido a la presión otomana sobre los puertos del Mediterráneo oriental, comienzan una expansión hacia África y Asia. Para ello necesitarán desarrollar la navegación oceánica de larga distancia, algo que vendrá impulsado de forma definitiva por las políticas del infante Enrique (posteriormente conocido como el «Navegante») centradas en la mejora de la construcción naval y en las técnicas de navegación. Con los viajes de Colón, llevados a cabo entre 1492 y 1502, el reino de Castilla entra en competición con Portugal por llegar a Asia pero siguiendo una ruta diferente, hacia poniente, aunque el desconocimiento del tamaño real de la Tierra los lleva a descubrir el continente americano, que nadie esperaba encontrar entre Europa y la ansiada Asia.

En los buques españoles y portugueses de principios del siglo XVI, los miembros de la tripulación encargados de la determinación de la posición de la nave, la distancia recorrida y el mantenimiento del rumbo eran los pilotos, terceros en la jerarquía tras el capitán y el maestro. El de piloto era un puesto especialmente técnico, que exigía experiencia y preparación en distintos ámbitos, como matemáticas, astronomía y cosmografía, así como en el uso de los instrumentos de navegación.

De los seis pilotos con los que contará la expedición Magallanes-Elcano, solo sobrevivirá uno, Esteban

Gómez, que no completará la circunnavegación, pues fue uno de los que volvieron a España con la nao San Antonio desde el estrecho de Magallanes. Francisco Albo, inicialmente contramaestre, asumirá el cargo de piloto desde las costas de Sudamérica, a los pocos meses de comenzar la expedición, y será uno de los 18 supervivientes que llegarán a Sevilla en la nao Victoria junto a Elcano en 1522. A él debemos un cuaderno de bitácora que recoge medidas de latitud y detalles geográficos, climáticos y económicos de los distintos lugares por los que recaló la expedición, desde las costas de Brasil hasta el regreso a España.

Las dos coordenadas que utilizamos para situar un punto sobre la superficie de la Tierra son la latitud (ángulo con respecto al ecuador) y la longitud (ángulo con respecto a un meridiano fijo arbitrario, medido de este a oeste). Los pilotos de la época de la expansión marítima portuguesa y española, solo podían determinar con cierta precisión la latitud. Hasta bien entrado el siglo XVIII no será posible determinar la longitud desde un buque en alta mar, cuando comenzaron a utilizarse cronómetros mecánicos capaces de medir el tiempo de forma continua y estable a lo largo de la duración completa de un viaje. Los pilotos del hemisferio norte disponían de dos métodos para determinar la latitud: midiendo la altura de la Estrella Polar, la estrella más brillante de la constelación de la Osa Menor, sobre el horizonte o midiendo la altura del Sol, también sobre el horizonte, a su paso por el meridiano¹. La Estrella Polar es muy útil, pues se encuentra a menos de 1° de la posición del polo norte celeste, aunque se encontraba algo más alejada (unos 3,5°) a comienzos del siglo XVI. Como la latitud real a la que se encuentra un observador corresponde con la altura del polo norte celeste sobre el horizonte, para calcularla había que corregir la altura de la Polar por el efecto producido por dicha separación de 3,5°, que además varía, pues todas las estrellas giran alrededor del polo con

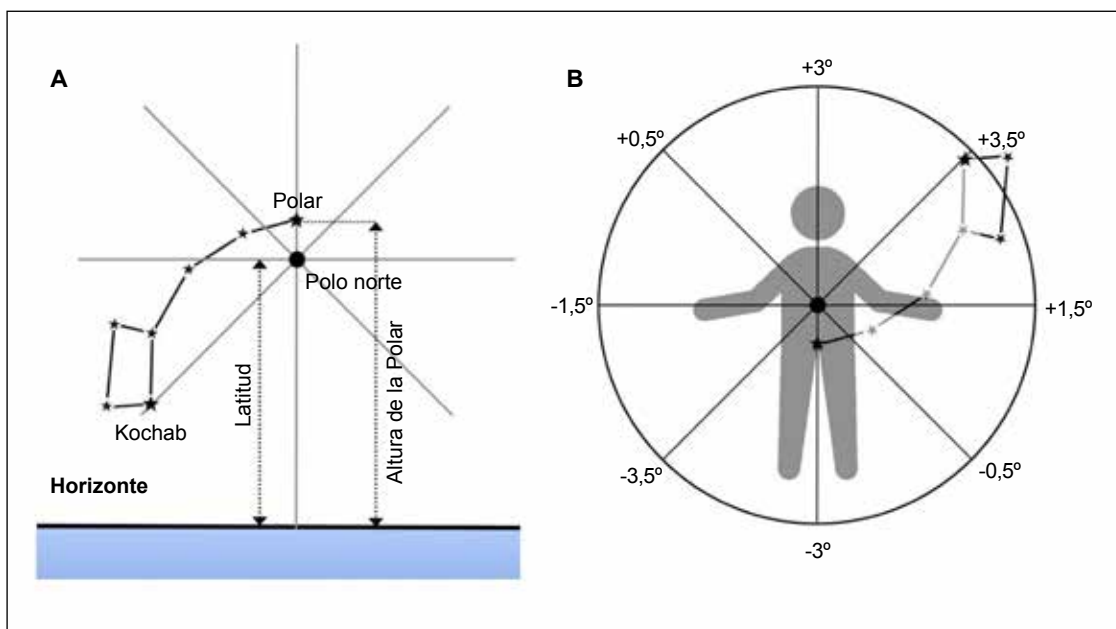
un período de 24 horas. Para estimar la corrección, los pilotos europeos del siglo XVI utilizaban una serie de recetas sencillas conocidas como el «Regimiento del Norte», basadas en la estimación de la diferencia de alturas de la Estrella Polar con respecto al polo norte celeste mediante la disposición relativa, con respecto a la Polar, de ciertas estrellas de la constelación de la Osa Menor, denominadas «Guardas de la Polar». Generalmente se usaba Kochab, la segunda estrella más brillante de la constelación que se encuentra en el extremo opuesto de la Osa Menor. Se dividía idealmente el área alrededor del polo norte celeste mediante ocho radios equiespaciados centrados en la posición del polo (Figura 1A) y se estimaba sobre cuál de ellos se encontraba la línea definida entre Kochab y la Polar. Según el resultado, se sumaba o restaba un ángulo que podía variar entre 0,5° y 3,5°. Para hacer más gráfica la aplicación del «Regimiento» se figuraba la posición de las «Guardas» con respecto a la silueta de un hombre centrado en el polo y con los brazos en cruz (Figura 1B). Según la posición de dichas estrellas respecto a la cabeza, los pies o el brazo izquierdo o derecho (correspondientes a los distintos radios) se obtenía el valor y signo de la corrección (véase una descripción más completa en Pereira, 2002, pp. 6-9).

La determinación de la latitud por medio de la Estrella Polar solo podía realizarse de noche y mientras la embarcación navegara en el hemisferio norte. La técnica basada en la medida de la altura del Sol en el meridiano no presentaba esos problemas. La idea básica puede verse en la Figura 2. La latitud (Φ) a la que está situado el buque corresponde a la altura angular del polo celeste visible con respecto al horizonte pero también coincide con el ángulo definido entre el cénit y el ecuador celeste medido a lo largo del meridiano del observador (Figura 2A). Como de día no podemos determinar visualmente dónde está el polo ni el ecuador, el problema lo podemos abordar usando tablas diarias de la posición del Sol. A comienzos del siglo XVI se utilizaban las denominadas *Tablas alfonsíes*, una parte de los *Libros del saber de astronomía* de Alfonso X el Sabio,

¹ Línea imaginaria que une los polos celestes con el cénit. El paso del Sol por el meridiano es lo que define el mediodía del observador.

FIGURA 1

CÁLCULO DE LA LATITUD A PARTIR DE LA ESTRELLA POLAR



NOTA: Descripción gráfica de las reglas para calcular la latitud a partir de la altura de la Estrella Polar y de la corrección indicada por la posición relativa de las estrellas Kochab y Polar (ambas en la constelación de la Osa Menor), cambiante según el momento de la noche en que se observe (método conocido como «Regimiento del Norte» por los pilotos europeos del siglo XVI). Según el radio donde se encuentra Kochab en el momento de medir la altura de la Polar, deberemos sumar a dicha altura un ángulo variable entre -3,5° y +3,5° para determinar el valor correcto de la latitud.

FUENTE: Elaboración propia.

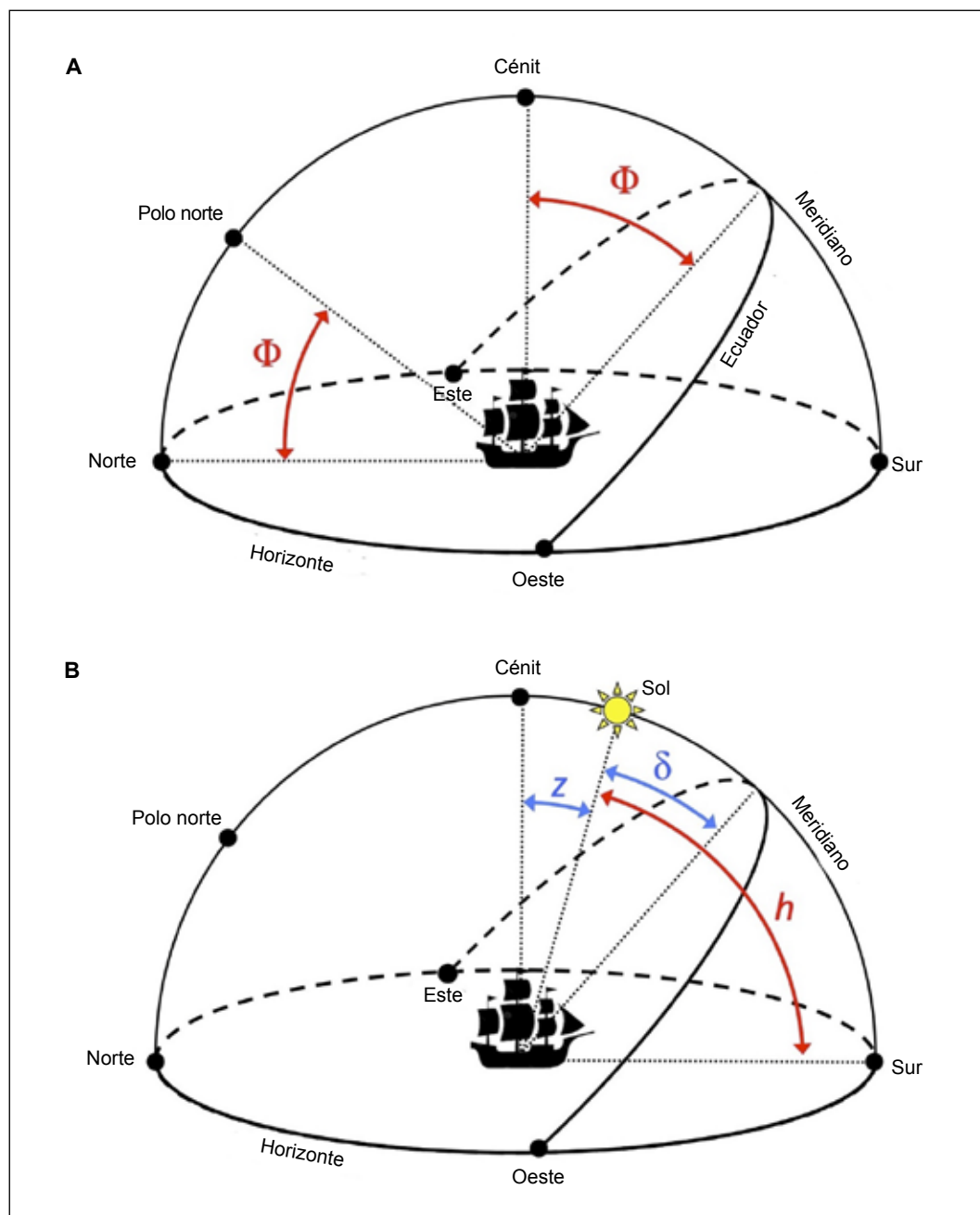
recopiladas en el siglo XIII, que contenían la declinación (ángulo con respecto al ecuador, δ) diaria del Sol. La latitud se calculaba entonces como la suma de la declinación y la distancia cenital (z) del Sol a su paso por el meridiano. En realidad lo que se medía era la altura del Sol con respecto al horizonte: h , que se relaciona con z mediante la fórmula: $h = 90^\circ - z$, por lo que $\phi = \delta + 90^\circ - h$ (Figura 2B). Los pilotos de la época de los descubrimientos usaban reglas nemotécnicas, conocidas como «Regimiento del Sol», que facilitaban los cálculos según el hemisferio terrestre donde se navegara (Pereira, 2002, pp. 9-12).

En el siglo XVI se disponía de varios instrumentos para medir alturas sobre el horizonte y, por lo tanto, utilizables

para determinar la latitud: el cuadrante, el astrolabio y la ballestilla. El cuadrante era un instrumento conocido desde antiguo, al menos desde los tiempos del astrónomo Claudio Ptolomeo (siglo II d.C.), aunque la primera referencia de su uso en una embarcación procede de crónicas portuguesas de 1461 (Pereira, 2000, p. 7). Consistía en una estructura metálica con forma de un cuarto de círculo, donde el lado circular disponía de una escala graduada marcando desde 0° a 90° , y de cuyo vértice colgaba una plomada señalando la vertical (Figura 3A). Uno de los lados rectos constaba de dos pequeñas placas agujereadas (llamadas pínulas) con las que se apuntaba hacia el astro a observar. El valor del ángulo del lado circular graduado que coincidía con

FIGURA 2

TÉCNICA BASADA EN LA MEDIDA DE LA ALTURA DEL SOL EN EL MERIDIANO

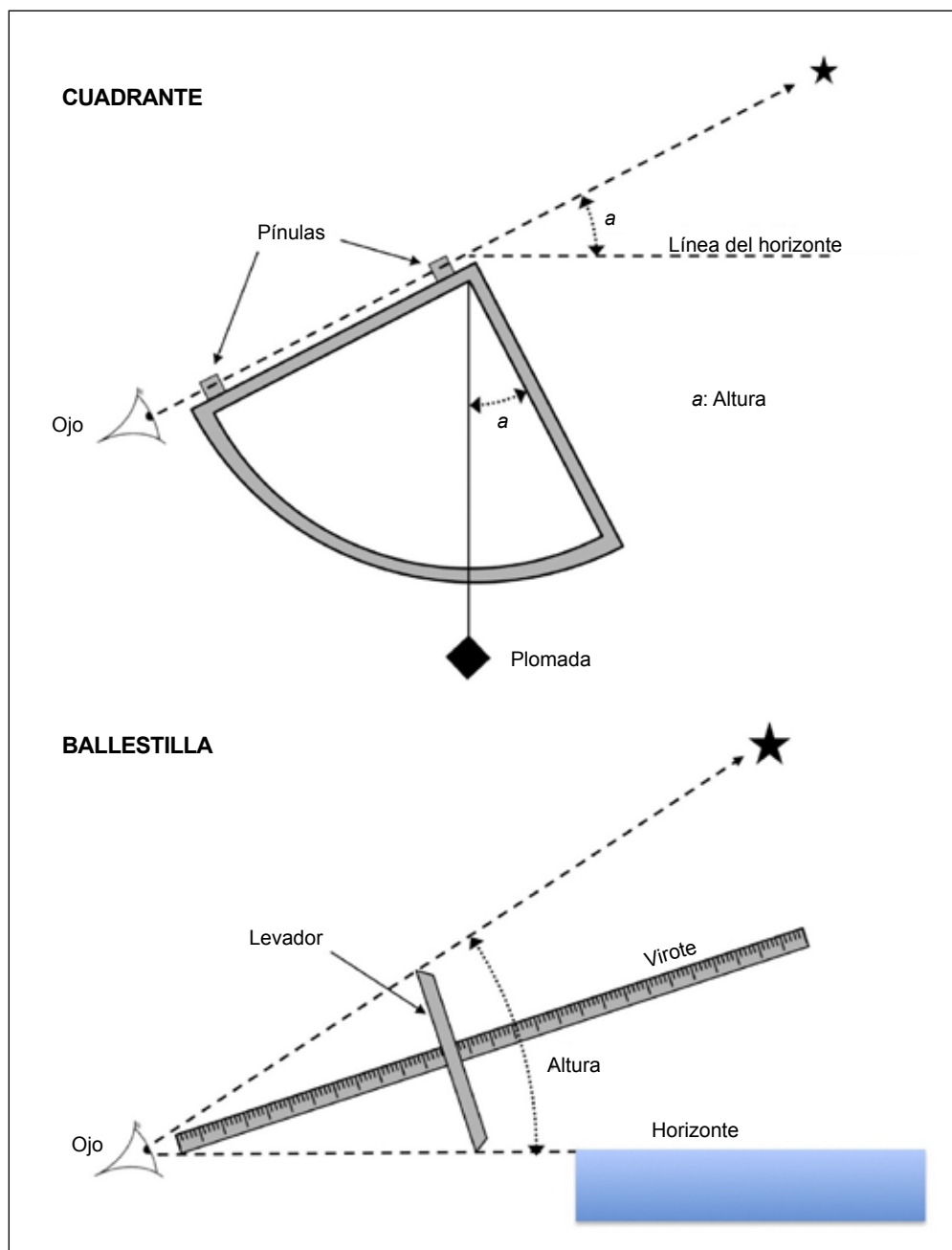


NOTA: A. Ángulos que definen la latitud de una embarcación (Φ) sobre la esfera celeste en el caso de navegar en el hemisferio norte.
 B. Relación gráfica entre declinación solar (δ), distancia cenital (z) y altura (h) del Sol a su paso por el meridiano, elementos necesarios para calcular la latitud a partir de observaciones de la altura del Sol.

FUENTE: Elaboración propia.

FIGURA 3

ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL CUADRANTE NÁUTICO Y DE LA BALLESTILLA



NOTA: Estructura y funcionamiento del cuadrante náutico y de la ballestilla, instrumentos empleados por los pilotos europeos de comienzos del siglo XVI para determinar la altura de un astro sobre el horizonte.

FUENTE: Elaboración propia.

el hilo de la plomada proporcionaba la altura del astro sobre el horizonte.

El astrolabio náutico era conocido desde finales del siglo XV, aunque la primera descripción de su estructura y manejo aparece en 1551, en el libro titulado *Arte de navegar*, de Martín Cortés de Albacar. Consistía en un círculo metálico graduado que se dejaba colgando de una anilla sujeta con la mano, por lo que la perpendicular al horizonte venía indicada por el eje vertical del instrumento. Las medidas se obtenían con una varilla metálica (llamada «alidada») que giraba alrededor del centro del disco y disponía de dos pínulas con las que se apuntaba al astro a medir.

El tercer instrumento con el que los pilotos europeos de principios del siglo XVI podían medir la altura de los astros era la ballestilla (Figura 3B). Su diseño, aunque muy simple, tenía una importante limitación, pues solo podía utilizarse cuando el horizonte era visible, por lo que únicamente se podía observar estrellas al atardecer o en noches con luz lunar intensa. Consistía en una vara graduada (llamada virote) de poco menos de un metro de longitud a lo largo de la cual se deslizaba una segunda vara perpendicular más corta (levador o sonaja). Para medir la altura de un astro, se colocaba el extremo del virote delante del ojo, deslizando el levador hasta que su parte inferior coincidía con el horizonte y la parte superior con el astro. La marca graduada del virote sobre la que se quedaba la sonaja marcaba el ángulo de la altura. Estos tres instrumentos se utilizaron en los buques europeos hasta el siglo XVIII, en que fueron sustituidos por instrumentos más precisos que empleaban espejos con la visión simultánea del astro y del horizonte, como el octante y el sextante.

J. M. Malhão Pereira realizó un estudio estadístico de la precisión de la determinación de la latitud usando réplicas de cuadrantes, astrolabios y ballestillas, a partir de medidas obtenidas por varios observadores desde buques modernos de la Armada portuguesa. En el caso del cuadrante, este autor obtiene determinaciones de la latitud con errores medios de 17 minutos

de arco ($0,28^\circ$), que corresponden aproximadamente a un error de unos 29 km en la posición de la nave (Pereira, 2000, p. 49). Con el astrolabio, Pereira (2000, pp. 10-12) obtiene errores promedio en la determinación de latitudes de unos 12,4 y 18 minutos de arco ($0,21^\circ$ y $0,3^\circ$) en observaciones estelares y solares, respectivamente, que corresponden a errores en la posición de entre 21 y 31 km. La mayor precisión del astrolabio en las observaciones nocturnas es debida a su mayor peso y comodidad de uso en dichas condiciones. Finalmente, en medidas de la altura del Sol con réplicas de la ballestilla, Pereira (2000, pp. 17-25) obtiene errores promedio del orden de 5 minutos de arco ($0,08^\circ$), significativamente más precisas que con el cuadrante o el astrolabio. Dichos errores en altura suponen incertidumbres del orden de 10 km en la posición de la nave. Estas estimaciones son consistentes con las anotaciones de Francisco Albo, piloto de la expedición Magallanes-Elcano, durante las jornadas del paso del estrecho de Magallanes, que sugieren un error de unos 20 minutos de arco ($0,33^\circ$) en sus medidas de la latitud (unos 35 km).

Los pilotos del siglo XVI podían determinar el rumbo de la embarcación por medio de la brújula o «aguja de marear», que se representaba sobre la carta náutica de la zona de navegación. Como ya se sabía entonces, la brújula no apunta exactamente al norte geográfico (sino al norte magnético), una diferencia conocida como declinación magnética. En las zonas cercanas a las costas del sur de Europa la aguja apuntaba al este del polo, es decir «nordesteaba». Aparentemente, fue Cristóbal Colón el primero en notar que el sentido de la declinación magnética no era constante pues, en una parte de su viaje descubridor de las tierras americanas, notó que la aguja «noruesteaba», es decir apuntaba al oeste del polo.

La distancia recorrida por la embarcación se estimaba por medio de determinaciones puntuales de la velocidad del buque realizadas cada cierto tiempo. La instrumentación necesaria para ello era muy sencilla: una corredera y un reloj de arena o ampolleta. La corredera

consistía en una madeja de cuerda de gran longitud con nudos equidistantes y con una tabla de madera unida a uno de sus extremos. Por la popa, se lanzaba al agua el cabo de la corredera con la madera, que flotaba, y un miembro de la tripulación iba dejando correr libremente la cuerda por su mano. Al paso del primer nudo se comenzaba a medir el tiempo con la ampolleta y se iban contando los nudos que pasaban por la mano hasta agotarse el reloj de arena. El número de nudos contados durante el intervalo de tiempo medido por la ampolleta proporcionaba la velocidad del buque. De este método proviene el uso del nudo como unidad de velocidad en navegación marítima, equivalente a una milla náutica por hora, actualmente 1.852 metros por hora.

Como ya se comentó anteriormente, la otra coordenada geográfica aparte de la latitud, la longitud, no pudo determinarse con exactitud hasta bien entrado el siglo XVIII, pues necesitaba de un cronómetro que proporcionara el tiempo de forma continua y estable a lo largo de toda la travesía. En el siglo XVI, la longitud geográfica se estimaba, en la terminología de la época, «por fantasía», mediante estimaciones diarias del rumbo y de la distancia recorrida, cuya mayor o menor precisión dependía básicamente de la experiencia y pericia del piloto. Génova Sotil y Vila Miranda (1992, p. 84) recopilan determinaciones de la distancia entre algunas islas de Canarias y de las Pequeñas Antillas por parte de 66 pilotos de la Carrera de Indias antes del uso de cronómetros: las estimaciones de 44 de ellos muestran un error igual o menor al 5 % (250 km) y solo cinco de ellos la determinan con errores mayores al 10 %, unas precisiones dignas de elogio. El relojero británico John Harrison fue el primero en construir un cronómetro marino con la precisión suficiente para poder determinar longitudes. Su primer prototipo fue probado en 1736, construyendo un total de cinco diferentes hasta 1772. La determinación de la longitud fue un problema estratégico de primer orden entre los distintos Estados europeos. De hecho, en 1714, el organismo británico denominado *British Commissioners for the Discovery of Longitudes at Sea*, conocido popularmente como *Board*

of Longitude, instituyó un premio destinado a alentar la resolución del problema de la determinación de longitud en el mar. El grupo desembolsó más de 100.000 libras y se disolvió en 1828.

Tanto los pilotos de la expedición de Magallanes-Elcano como los portugueses que exploraron previamente África y el Índico tuvieron que enfrentarse al problema de perder de vista la Estrella Polar al acercarse al ecuador. Las naves de Magallanes lo atravesaron en noviembre de 1519, entre las costas de África Occidental y Brasil. El principal cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, comenta: «Cuando hubimos pasado la línea equinoccial, acercándonos al polo antártico, perdimos de vista la estrella polar» (Pigafetta, 2012, p. 14). Desde entonces, las determinaciones de la latitud solo pudieron realizarse mediante medidas de la altura del Sol. Sobre la apariencia del cielo austral, Pigafetta nos dice: «El polo Antártico no goza de las mismas constelaciones que el Ártico...» (Pigafetta, 2012, p. 37), por lo que hubo incluso que empezar a pensar nombres para las nuevas constelaciones. Por otra parte, en el cielo del sur no existe una estrella de referencia análoga a la Polar. De hecho, la zona alrededor del polo sur celeste está vacía de estrellas brillantes. La conspicua constelación de la Cruz del Sur, cuyo descubrimiento se describe así: «Hallándonos en el medio del mar, descubrimos hacia el oeste cinco estrellas muy brillantes colocadas exactamente en forma de cruz» (Pigafetta, 2012, p. 37), se encuentra bastante alejada (unos 25°) del polo. Finalmente, Pigafetta también describe la presencia de dos pequeñas nebulosas relativamente cerca del polo sur: «... viéndose en él dos grupos de pequeñas estrellas nebulosas que parecen nubecillas, a poca distancia uno de otro» (Pigafetta, 2012, p. 37). Se refiere a las que serán conocidas como las Nubes de Magallanes (la Pequeña y la Gran Nube de Magallanes). Dos galaxias irregulares enanas satélites de nuestra Vía Láctea situadas a 160.000 y 200.000 años luz de distancia de nosotros.

La expedición Magallanes-Elcano, el descubrimiento de América y los viajes portugueses a Asia también

transformaron la cartografía, permitiendo la hegemonía europea en el mundo durante los siglos posteriores. El mapa de Juan de la Cosa de 1500 es considerado la primera representación parcial del continente americano y, además, una obra que superaba en rigurosidad a las anteriores representaciones cartográficas al uso, donde el componente «imaginativo» era importante (Nieva Sanz, 2019). A partir del siglo XVI la cartografía se convirtió en una herramienta estratégica para las monarquías europeas, manteniendo en secreto este tipo de información. En España, el control de la cartografía lo ejercerá la Casa de la Contratación, fundada en 1503. Un grupo de geógrafos de dicha institución recabará y volcará sobre planos los descubrimientos e informaciones suministradas por los pilotos que volvían de las expediciones. En algunos casos, los cartógrafos oficiales hasta llegaron a introducir errores a propósito en los mapas, como por ejemplo, para defender la soberanía hispánica sobre las Islas Molucas, situándolas erróneamente en el hemisferio castellano definido por el Tratado de Tordesillas.

La construcción naval también fue un elemento clave en la expansión marítima hispánica, aunque no comenzaría a ser un tema prioritario hasta el reinado de Carlos I. A lo largo del siglo XVI experimentó numerosas innovaciones técnicas, pero adolecía de una total falta de sistemática. El primer manual sobre construcción naval publicado en el mundo se debe a un español, Diego García de Palacio, titulado *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México*, impreso en Nueva España en 1587. En 1607 se creó en Madrid una junta de maestros, agrupando a los mejores constructores de barcos para definir los estándares que pasarían a ser obligatorios en los astilleros de España y Portugal.

3. Estrellas y navegación tradicional en Oceanía

Los marinos de la expedición Magallanes-Elcano, tras recorrer la costa oriental de Sudamérica, descubrirán el paso entre el océano Atlántico y el mar del

Sur (que rebautizarán como océano Pacífico), un paso que se denominará estrecho de Magallanes. Tardarán 36 días en explorar y recorrer su compleja geografía, pero eso solo será un aperitivo de lo que les esperaría, pues una vez abandonado el estrecho el 28 de noviembre de 1520, tardarán 100 días en volver a tocar tierra, atravesando miles de kilómetros de un océano totalmente nuevo y desconocido para los europeos. Aunque los mapas de Oceanía nos muestran una enorme extensión de agua repleta de multitud de pequeñas islas, los expedicionarios avistarán solo dos de ellas, deshabitadas y con la mala suerte de no poder desembarcar. Por este motivo llamaron a ambas islas Infortunadas. La primera, divisada el 21 de enero de 1521 y bautizada como San Pablo, corresponde posiblemente al atolón de Puka Puka, que forma parte del actual archipiélago Tuamotu, en la Polinesia Francesa. A la segunda, avistada el 4 de febrero, la denominarán isla de los Tiburones, que corresponde a la actual Flint, en la República de Kiribati.

El 6 de marzo de 1521, cuando las condiciones en los tres buques que quedaban de la expedición eran ya desesperadas, se avistan dos islas altas, Guam y Rota, islas que fueron inicialmente denominadas de las Velas Latinas por el tipo de canoa que usaban sus habitantes, los chamorros, que manejaban con una destreza y velocidad extraordinarias, aunque también fueron conocidas como islas de los Ladrones, pues los isleños, maravillados por los utensilios de que disponían los europeos, principalmente los de metal, robaban todo lo que se les ponía a mano al subir a los barcos para hacer intercambios. Finalmente, el archipiélago acabará siendo conocido como islas Marianas, en honor a la reina Mariana de Austria, segunda esposa del rey de España Felipe IV, que costeó su evangelización y conquista, que comenzaría en 1668 bajo la dirección del jesuita Diego Luis de San Vitores. Dichas islas, el primer enclave europeo de Oceanía, donde se levantaría la primera iglesia y se fundaría la primera escuela del continente, permanecerán bajo control español hasta 1899, en que serán vendidas a

Alemania, excepto la más grande y poblada, Guam, que será ocupada por Estados Unidos un año antes, en 1898, durante la guerra hispano-estadounidense. La estancia de apenas tres días de la expedición de Magallanes-Elcano en las Marianas supuso el primer contacto directo de los europeos con una cultura insular oceánica.

En el momento del encuentro de europeos y oceánicos en Guam, la mayoría de las islas del Pacífico estaban habitadas. Esta colonización se produjo por medio de expediciones marítimas que fueron poblando los distintos archipiélagos de oeste a este, con origen en el sudeste asiático y las islas adyacentes, como Taiwán o Filipinas. Melanesia y Micronesia se comenzaron a poblar alrededor del 3000 a.C. y las últimas islas de Polinesia, como Hawái, Nueva Zelanda o Rapa Nui, acabaron de ocuparse alrededor o poco después del 1000 d.C. Los europeos de la expedición Magallanes-Elcano y los oceánicos que encontraron compartían la habilidad de la navegación y el uso de las estrellas para desplazarse por el océano, aunque de una forma diferente.

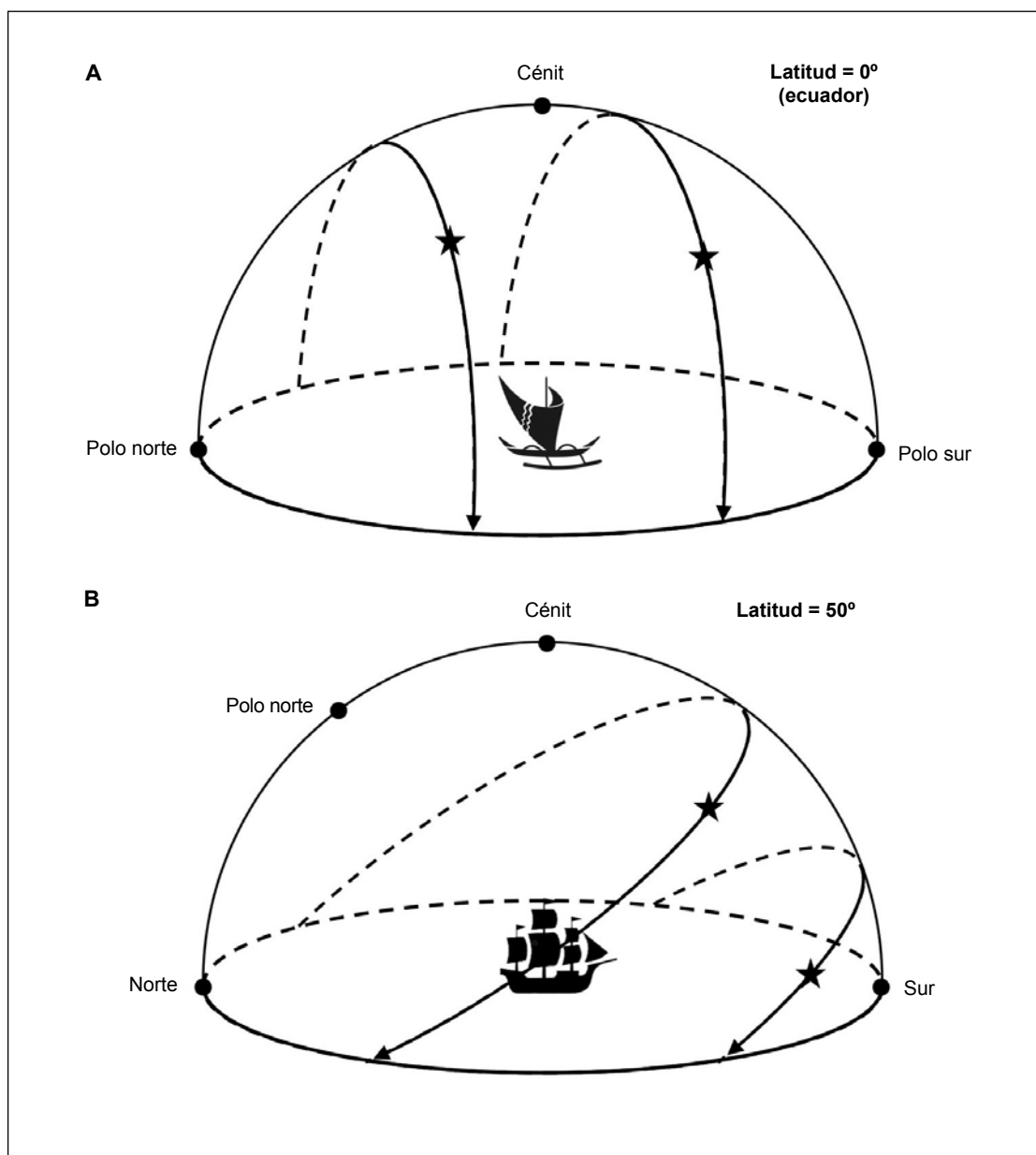
Si miramos en un mapa de Oceanía, podemos observar cómo la mayoría de los archipiélagos se encuentran situados alrededor del ecuador, en lo que conocemos como banda tropical, la zona terrestre situada entre los trópicos de Cáncer, al norte, y Capricornio, al sur, es decir, su latitud (positiva o negativa) suele ser pequeña. Este hecho supone que, cuando una estrella sale o está pronta a ocultarse, describe una trayectoria casi perpendicular al horizonte, por lo que su posición ascendente o descendente puede usarse como un indicador de rumbo durante varias horas en la noche (Figura 4A); son las denominadas estrellas de horizonte o guía. En latitudes más elevadas como las europeas esto no ocurre, pues las trayectorias de las estrellas son oblicuas respecto al horizonte (Figura 4B), por lo que no son indicadoras fiables de rumbo (a excepción de la Polar, que prácticamente no se mueve a lo largo de la noche al estar situada tan cerca del polo norte celeste). Esta propiedad de las estrellas en las

aguas alrededor de las islas del Pacífico fue explotada muy eficientemente por los navegantes preeuropeos de los distintos archipiélagos micronesios y polinesios durante siglos y, posiblemente, milenios.

La navegación tradicional oceánica se mantiene todavía viva en algunos atolones de las islas Carolinas (bautizadas así en honor al rey Carlos II de España por Francisco de Lezcano en 1686), en los Estados Federados de Micronesia, como Satawal o Puluwat. La navegación tradicional en esta y otras zonas del Pacífico ha sido estudiada por varios autores como Goodenough (1953), Gladwin (1970), Lewis (1994) o Finney (1994). Podemos suponer que los métodos de navegación que usaban los oceánicos en el momento del primer contacto con los europeos no serían muy diferentes a los que describen dichos autores. En los pequeños atolones, los pilotos micronesios, los navegantes, son miembros destacados de sus comunidades y se forman tras largos años de estudios en las «casas de canoas». Uno de los pilares básicos de su formación es el estudio de la posición y el movimiento de las estrellas y otros astros sobre el cielo; de hecho, consideran la astronomía como una rama del arte de la navegación. Los navegantes carolinios usan la brújula estelar o sidérea (Figura 5) para definir la dirección de navegación entre islas. Es una especie de rosa de los vientos que se representa como una circunferencia con 32 puntos, que se corresponden con los puntos del horizonte en donde se produce el orto, ocaso o culminación de 15 estrellas o asterismos (conjuntos conspicuos y pequeños de estrellas que no siempre coinciden con las constelaciones) relevantes del cielo. Forman parte de la brújula estelar asterismos bien conocidos como las Pléyades, la Cruz del Sur, la Osa Mayor o el Cinturón de Orión, pero también estrellas brillantes como Aldebarán, Altair, Antares o Vega. Estos 32 puntos de la brújula estelar cubren los 360° del horizonte, simétricamente respecto al eje norte-sur aunque no están equiespaciados. Estos puntos vienen nombrados por la estrella o asterismo guía que se usa para definir el rumbo estelar.

FIGURA 4

TRAYECTORIA DE LAS ESTRELLAS SOBRE LA ESFERA CELESTE

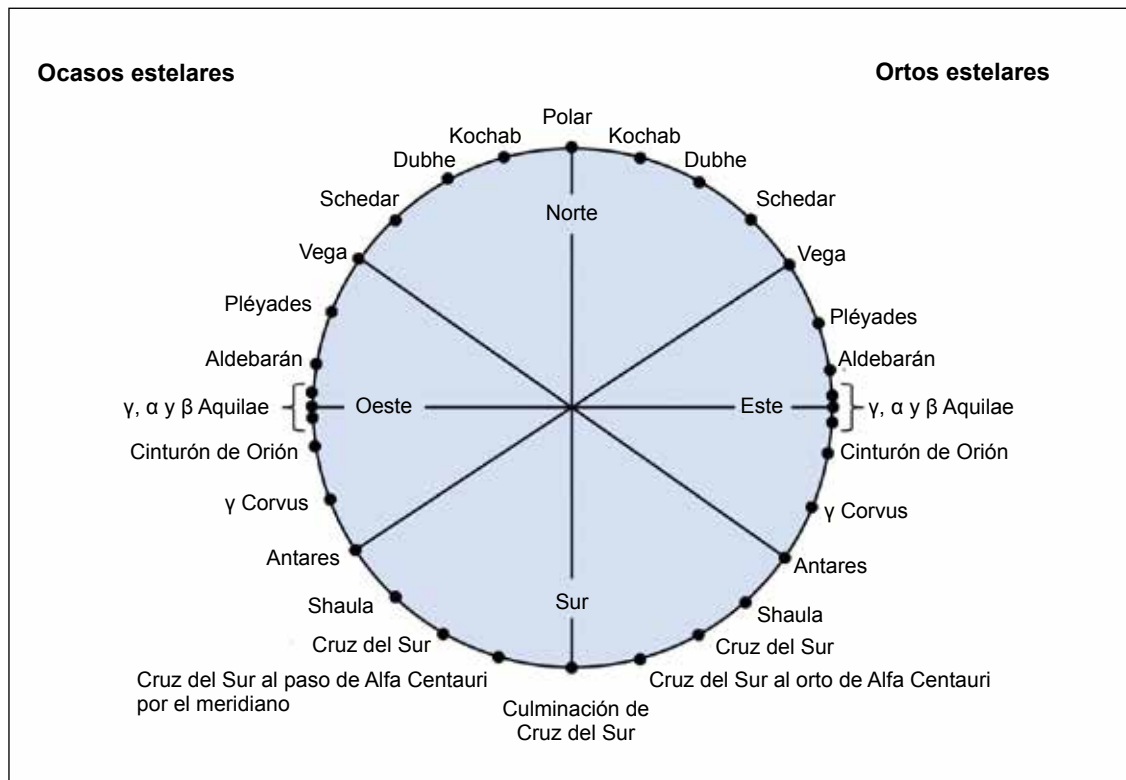


NOTAS: A. Para un navegante tradicional carolino, situado en las cercanías del ecuador terrestre, las estrellas trazan trayectorias que son casi perpendiculares con respecto al horizonte durante su movimiento sobre la bóveda celeste debido a la rotación de la Tierra, por lo que pueden utilizarse para seguir un rumbo de navegación durante varias horas. B. Para un observador situado a una latitud elevada (50° en el ejemplo mostrado, correspondiente a una latitud media en Europa) la trayectoria de las estrellas será oblicua con respecto al horizonte y no podrán usarse como indicadores de rumbo.

FUENTE: Elaboración propia.

FIGURA 5

BRÚJULA ESTELAR O SIDÉREA DE LAS ISLAS CAROLINAS



NOTA: Brújula estelar de 32 puntos basada en ortos, ocasos y culminaciones de estrellas o asterismos brillantes usada por los navegantes tradicionales de las islas Carolinas. Adaptada de Goodenough (1953, Figura 2).

FUENTE: Elaboración propia.

La primera referencia histórica acerca del uso de la brújula estelar entre los oceánicos proviene del padre jesuita Fr. Juan Antonio Cantova, que se encontraba en Guam en 1721 en el momento de la llegada de un grupo de náufragos provenientes de la isla carolina de Woleai. Los carolinos le informaron que aprendían astronomía como herramienta para la navegación y que usaban una esfera donde indicaban las estrellas principales que les servían para marcar los rumbos a seguir en el mar (Lewis, 1994, p. 112). En Polinesia también se utilizó una brújula estelar, aunque su uso se perdió tras la llegada de los europeos. Una descripción

sobre la utilización de estrellas entre los navegantes de Tahití la recoge José Ramón Andía y Varela, capitán y oficial mayor de uno de los buques de la Armada española que participaron en la segunda expedición a Tahití organizada por el virrey del Perú Manuel Amat y Junyent en 1774 (Mellén Blanco, 2011, p. 609).

Los navegantes carolinos, durante su aprendizaje en las «casas de canoas», memorizan el conjunto de estrellas que, durante la noche, según salen y se ponen, marcan el rumbo hacia cada una de las islas con las que mantienen contacto, así como toda la información que sobre vientos y corrientes marinas

han ido recopilando generaciones de navegantes. Por otra parte, no solo son capaces de seguir el rumbo apuntando su proa hacia una estrella guía, sino que, cuando esta no es visible por la presencia de nubes justo en la dirección hacia la que navegan, pueden utilizar cualquier otra estrella visible manteniéndola fija respecto a cualquier estructura de la canoa y con el ángulo apropiado en relación al rumbo prefijado. Todas estas prácticas muestran que los navegantes carolinos disponen de un conocimiento completo del firmamento en cada momento.

Según recoge Lewis (1994, pp. 287-289), los navegantes de Micronesia también utilizaron el concepto de estrella cenital. Es decir, establecían la estrella (o estrellas) que pasaba por el cenit de una determinada isla, cosa que depende de la latitud a la que se encuentre. Esto se establecía mediante la observación de la posición de las estrellas en relación con la punta del mástil a lo largo de la noche. Era también una ayuda para establecer la posición de la embarcación, sobre todo cuando se viajaba a lugares distantes.

En la navegación tradicional del Pacífico también se usan otros indicadores secundarios de rumbo. Por ejemplo, los puntos por donde sale o se pone el Sol también se utilizan en el momento del amanecer o el atardecer, pero, como su posición es variable a lo largo del año, esta se calibra con observaciones de estrellas la noche anterior o posterior. Desde la llegada de los europeos, la brújula magnética también se usa durante el día y cuando está nublado, pero también se comprueba con la posición de las estrellas. Otra técnica mucho más sutil y que requiere más sensibilidad táctil que visión es la estimación del rumbo en base al movimiento del mar de fondo, olas de pequeña amplitud y baja frecuencia que suelen tener una dirección constante en determinados lugares y momentos del año (Lewis, 1994, p. 130).

La incertidumbre que un navegante puede permitirse a la hora de establecer un rumbo depende de lo lejos que se encuentre el destino, así como de la distancia desde la que puede detectar la isla a la que se dirige. Si se trata de una isla baja o un atolón, esta solo podrá

divisarse cuando la canoa esté a 15 o 20 km de la costa, pero la distancia aumenta en función de lo alto que sea su relieve. Por ejemplo, una isla como Hawái, la más extensa del archipiélago del mismo nombre, que tiene montañas muy altas, como Mauna Kea, de 4.200 m de altura, puede divisarse desde la friolera de 150 km de distancia. Independientemente de la visión de la costa, hay otros indicios que permiten detectar la presencia de una isla o tierra a distancia, como, por ejemplo, la acumulación y las formas diferenciadas que adquieren las nubes cuando están sobre masas de tierra. Otro indicio más curioso es el avistamiento de aves, pues hay ciertas especies que se alimentan en alta mar y descansan en tierra. Por ejemplo, a los charranes podemos encontrarlos buscando comida a distancias de hasta 40 o 50 km de la costa y a los alcatraces los podemos ver incluso más lejos. Cuando un navegante distingue a una de estas aves tendrá la certeza de que la costa está cerca. Si las ve al amanecer, sabe que están volando desde la costa, pues habrán salido a buscar comida; si las ve al atardecer, su ruta le indicará la dirección donde se encuentra la tierra, pues estarán volviendo a descansar (Lewis, 1994, p. 209).

Desde hace casi 50 años, las técnicas de navegación y construcción de canoas tradicionales han experimentado un renacimiento en Oceanía, especialmente en Hawái, donde el antropólogo Ben Finney y otros profesionales y simples interesados en la cultura polinesia fundaron la *Polynesian Voyaging Society*, sociedad dedicada a la investigación y divulgación de las técnicas tradicionales de navegación oceánica. En 1975 construyeron una gran canoa de doble casco siguiendo métodos preeuropeos, la famosa *Hokule'a* («Estrella de la Alegría», el nombre hawaiano de la estrella Arturo, la más brillante de la constelación del Boyero). El viaje inaugural cubrió los 4.200 km que separan Hawái de Tahití, recorriéndolos en algo más de un mes, sin usar instrumentos modernos de navegación y aplicando únicamente técnicas tradicionales. Como en Hawái no quedaba nadie que dominara dichas técnicas, tuvieron que aprenderlas de nuevo de los navegantes

contemporáneos de los atolones micronesios, como el maestro Mau Piailug, de la isla de Satawal. Entre 1976 y 2009, la *Hokule'a* realizó una gran cantidad de viajes oceánicos de miles de kilómetros, partiendo desde Hawái y visitando Samoa, las islas Cook, Nueva Zelanda e incluso las costas de Japón, Canadá o Estados Unidos. En 2014, la *Hokule'a* y su canoa hermana *Hikianalia* (nombre hawaiano de la estrella Spica, la más brillante de la constelación de Virgo) emprendieron un viaje de tres años alrededor del mundo, visitando 26 países. Actualmente, la navegación tradicional se ha convertido en un elemento de reafirmación cultural y de confraternización entre los distintos archipiélagos de Polinesia y Micronesia, una relación que ya existía hace siglos, mucho antes de que llegaran los primeros europeos de la expedición Magallanes-Elcano y que se extendía a lo largo de extensas rutas oceánicas guiadas por las estrellas.

4. Conclusiones

La expedición Magallanes-Elcano puso en contacto, por primera vez, todas las principales áreas geográficas pobladas del planeta, estableciendo las bases del comercio global. Las técnicas de navegación astronómica fueron una herramienta estratégica en la expansión europea, especialmente la determinación de la latitud, que era la única coordenada geográfica que podía determinarse con cierta precisión en el siglo XVI. La expedición Magallanes-Elcano también contribuyó al mejor conocimiento del cielo austral por parte de los europeos, popularizando constelaciones como la Cruz del Sur o las galaxias que posteriormente se conocerían como Nubes

de Magallanes. Uno de los principales descubrimientos geográficos de la expedición que nos ocupa fue Oceanía, una vastísima colección de archipiélagos conectados por canoas pilotadas por hábiles navegantes con un conocimiento sorprendente del cielo. Estas técnicas de navegación tradicionales, que estuvieron a punto de ser olvidadas, resurgieron con fuerza desde mediados del siglo XX, convirtiéndose en un importante elemento identitario para las culturas oceánicas.

Referencias bibliográficas

- Finney, B. R. (1994). *Voyage of Rediscovery. A Cultural Odyssey through Polynesia*. University of California Press.
- Génova Sotil, J. y Vila Miranda, C. (1992). Notas sobre la náutica en los siglos XVI y XVII. En A. Landín (Ed.), *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Tomo I (pp. 43-86). Editorial Naval.
- Gladwin, T. (1970). *East is a Big Bird. Navigation and Logic on Puluwat Atoll*. Harvard University Press.
- Goodenough, W. H. (1953). *Native Astronomy in the Central Carolines*. The University Museum. University of Pennsylvania.
- Lewis, D. (1994). *We, the Navigators. The Ancient Art of Landfinding in the Pacific*. Second Edition. University of Hawai'i Press.
- Mellén Blanco, F. (2011). *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahiti 1772-1775. Manuscritos españoles del siglo XVIII*. Ediciones Gondo.
- Nieva Sanz, D. M. (2019). Panorama naval ibérico en los siglos XVI y XVII: desarrollo, innovaciones y guerra naval. *Revista Historia Autónoma*, 15, 71-91.
- Pereira, J. M. M. (2000). *Experiências com instrumentos e métodos antigos de navegação*. Academia de Marinha.
- Pereira, J. M. M. (2002). *East and West encounter at the sea*. Academia de Marinha.
- Pigafetta, A. (2012). *Primer viaje alrededor del globo*. Fundación Civiller.

EL SECTOR EXTERIOR EN 2021



La Secretaría de Estado de Comercio presenta un año más el número monográfico del Boletín de Información Comercial Española (BICE) dedicado al sector exterior español, con el fin de recopilar los datos más relevantes y las principales tendencias de los flujos comerciales y financieros tanto de España como a nivel mundial.

El estudio estadístico se estructura siguiendo la configuración habitual del BICE. En el primer capítulo se analizan las principales cifras macroeconómicas del sector exterior español, seguido, en el segundo, de un estudio sobre la evolución del comercio mundial de mercancías y servicios; en el tercer capítulo se analiza más profundamente el desarrollo del comercio exterior de España; el cuarto capítulo hace referencia a las inversiones exteriores directas; el quinto se centra en el estudio de la política comercial de la Unión Europea; y, el último capítulo analiza la política de apoyo financiero y de promoción comercial realizada por la

Administración. Concluye el estudio con un Apéndice Estadístico en donde se recopilan multitud de datos relevantes sobre el sector exterior español.



Francisco Javier Gómez Díez*

ARTICULACIÓN Y CONTROL DEL COMERCIO HISPÁNICO MUNDIAL EN EL SIGLO XVI

Este artículo pretende analizar los instrumentos políticos que la Monarquía Hispánica estableció para garantizar el desarrollo y la seguridad de un sistema interoceánico: la concentración del comercio en un único puerto peninsular, el de Sevilla; la creación de un sistema de flotas comerciales; la infraestructura de caminos, rutas y puertos; la defensa militar; la regulación legislativa y las instituciones, suficientemente flexibles, de gobierno; los canales de información, investigación e innovación tecnológica; la gestión de gastos y la imposición de tributos... en definitiva, todo aquello que hace posible el éxito de la Monarquía, que no se reduce a conquistar tierras y extraer recursos, sino a garantizar la convivencia. Como resultado, el proceso que hoy denominamos globalización se aceleró, al parecer, de forma irreversible.

Organization and Control of World Hispanic Trade in the 16th Century

This article aims to analyze the political instruments that the Hispanic Monarchy established to guarantee the development and security of an interoceanic system: the concentration of trade in a single peninsular port, Seville; the creation of a system of commercial fleets; the infrastructure of roads, routes and ports; military defense; legislative regulation and sufficiently flexible government institutions; information, research and technological innovation channels; the management of expenses and the imposition of taxes... in summary, everything that makes the success of the Monarchy possible, which is not reduced to conquering land and extracting resources, but to guaranteeing coexistence. As a result, the process that we now call globalization has apparently accelerated irreversibly.

Palabras clave: Historia Moderna, Globalización, Comercio Atlántico, Monarquía Hispánica.

Keywords: Modern History, Globalization, Atlantic Trade, Hispanic Monarchy.

JEL: N20, N40, N70.

* Universidad Francisco de Vitoria.

Contacto: j.gomez.prof@ufv.es

Versión de marzo de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7481>

1. Introducción

Bastaría una somera consulta a los mapas confeccionados en los diversos lugares del planeta a finales de la Edad Media europea para comprender la afirmación de Chaunu: en el siglo XIII ninguna civilización conocía más de un tercio del planeta y, cabría aclarar, lo conocía muy superficialmente. En tres siglos todo cambió. Unos barcos frágiles, unas tripulaciones osadas, unas técnicas rudimentarias y una cantidad de productos no inferior a las amenazas, permitieron construir una red comercial ultramarina y dibujar una imagen global del planeta.

Entre el gran navegante chino Zheng He y la multitud de guías indígenas casi anónimos sin los cuales muchas aventuras habrían fracasado, los protagonistas del proceso son tantos como variados. Lamentando los compartimentos estancos que favorecían la fabulación nacionalista, lo advirtió hace treinta años Hernández Sánchez-Barba (1992, p. 21): «hay que abandonar viejos tópicos y considerar los descubrimientos geográficos europeos de los siglos XV y XVI como un episodio importante, pero no único, en el tránsito de la humanidad, desde una etapa de cultura cerrada a otra de culturas abiertas y conexas entre sí». Hay que reconocer este hecho antes de analizar, como voy a hacer, el papel de la Monarquía Hispánica, su actuación y la forma en la que estructuró la defensa de sus intereses.

Las dificultades fueron ingentes. Desde nuestra perspectiva, el barco básico de la aventura atlántica —la carabela— era poco más que una cáscara de nuez. La vida a bordo era dura, sucia, peligrosa e insalubre. Con problemas de suministro de agua y una alimentación deficiente, la mortalidad en la mar podía triplicar el índice de la época (Pérez Mallaina, 1992). ¿Cuántas veces los exploradores se dejaron llevar por vientos y corrientes a la búsqueda de destinos solo imaginados? La ignorancia, sin connotarla negativamente, la religiosidad, radicalizada en todas sus formas por el miedo y la indefensión, y el ansia, más que de riqueza, de reconocimiento social, lo condicionaban todo.

Poco se sabía del tenebroso océano, de lo que en él habitaba y de lo que al otro lado cabría encontrar: el mar de los sargazos, las infranqueables regiones ecuatoriales, la aristotélica *zona perusta*, San Borondón, las siete ciudades, abismos, monstruos, amazonas y pigmeos, oro y fama (Gil Fernández, 1989) y, para desentrañar sus misterios, se contaba con una tecnología tan rudimentaria que los pilotos confiaban más en su experiencia y pericia. Aun así, la navegación se fue haciendo más densa, el mar se llenó de barcos y, con el paso del tiempo, esos pilotos debieron ser sustituidos por otros formalmente capacitados y hábiles en el uso de instrumentos. Y así, mientras en múltiples saberes el papel de España fue decisivo, el arte de marear, mezclando teoría y práctica, fue —como la medicina representada por Andrés Vesalio— uno de los puentes que acabaron con la separación, propia de la antigüedad clásica y el medioevo, entre ciencia y técnica.

2. La primera mundialización

La empresa atlántica de la Monarquía española fue precedida por las exploraciones portuguesas. Entre ambas predominó la competencia y, como siempre en tales situaciones, la indeseada colaboración: los avances de unos permitieron los de los otros. La estructura mercantil y financiera que, en las ciudades ibéricas, habían formalizado genoveses y mallorquines y, muy especialmente, la situación geográfica proporcionó una gran ventaja a la Península Ibérica. Un conjunto de vientos y mareas concentra en las costas portuguesas, andaluzas y marroquíes los puntos de partida y llegada naturales del Atlántico europeo. No fue nada fácil reconocerlo ni dominarlo, pero el sistema de los vientos alisios, soplando en la misma dirección todo el año, traza una curva del extremo noroeste de África al Caribe. La geografía —nos recordaba Braudel— no lo explica todo, pero ayuda a explicarlo mejor. En este caso es evidente: favoreció el primer impulso castellano portugués e impuso las rutas oceánicas.

Dichas estructuras mercantiles y esa posición geográfica impulsaron la vocación marinera de Portugal y de Castilla, donde, en principio, confluyen comerciantes, pescadores, cruzados y constructores de barcos y, posteriormente, exploradores, funcionarios de la Corona, misioneros, conquistadores, colonos y, por supuesto, rivales políticos, paganos e *indios*.

Si el Atlántico nororiental europeo había mantenido una actividad marítima importante a lo largo de la Edad Media y gozaba, al terminar esta, de una sólida integración, hacia el sur la inmensidad del océano permanecía en la oscuridad: se conocía la existencia, envuelta en misterios, de las Canarias, y Marruecos comerciaba con la Península Ibérica —trigo, cera, aceite y pescado— y, por medio de caravanas, con el interior de África.

Avanzar hacia el sur requería garantizarse la seguridad y superar la barrera del Cabo Bojador. La condición previa para el avance a lo largo de la costa africana, el dominio del Estrecho de Gibraltar para protegerse de los musulmanes, se alcanzó con la conquista de Ceuta en 1415. Tras más de una decena de expediciones fallidas, en 1453 Gil Eanes descubrió como superar dicho cabo. Abrió, así, la explotación económica de la costa de Guinea. En 1482 los portugueses fundan San Jorge de la Mina, su asentamiento más importante en la zona. A la par pudieron colonizar las islas vírgenes del Atlántico: Madeira, que pronto estructuró una economía en torno a la abundante y dura madera, básica para una flota en expansión, el trigo, en una época en la que Portugal tenía problemas para abastecerse en Marruecos, y, sobre todo, el azúcar; las Azores, que, junto a su ganadería e industria láctea, se convirtieron en un punto estratégico de la ruta atlántica; Cabo Verde, un punto de parada para los barcos que desde Europa se dirigían al Oeste y, posteriormente, el apeadero fundamental del comercio de esclavos; Santo Tomé y Príncipe, más lejanas y marginales. Mientras Castilla afirmaba su dominio sobre las Canarias.

El descubrimiento y la colonización de estas islas proporcionó una decisiva ampliación del conocimiento

y los recursos suficientes para financiar las nuevas aventuras. Se imponía un acuerdo para evitar que el enfrentamiento entre Castilla y Portugal pudiera entorpecer las expectativas que se abrían: en 1479, con el Tratado de Alcáçobas, ambas coronas se repartieron, por primera vez, el océano.

Como han desarrollado con detalle Abulafia (2021) y Fernández-Armesto (2006), terminando el siglo XV la expansión atlántica experimentó un salto decisivo por obra de Cristóbal Colón que, en 1493, estableció las rutas de ida y vuelta entre Europa y América; de Juan Caboto, que, en 1497, uniendo Bristol y Terranova, abrió —si bien para más adelante— una nueva zona de colonización en América y, por último, de Vasco da Gama, también en 1497. Los resultados del viaje de este último no deben exagerarse: los poderes y las rutas ya asentados en el Índico —javaneses, árabes y otomanos— se vieron escasamente afectados por la llegada de los portugueses. Estos se adaptaron al marco de relaciones ya existentes y hacia China se siguió dirigiendo la mayor parte del comercio de especias. Habrá que esperar a que los holandeses abran una nueva ruta por el Índico para que la situación comience a alterarse. El arribo portugués sí implicó, junto a un enriquecimiento de las economías europeas, una globalización del comercio asociado a la irrupción europea en el mercado más activo del planeta: el Índico. Cuando, en 1511, Ponce de León encontró en la costa de la Florida la Corriente del Golfo —desvelada la distribución de los vientos del Atlántico— quedaron conectadas Eurasia, África y América.

Una nueva etapa se inicia al comenzar el siglo XVI, marcada por la exploración y colonización de la zona antillana y caribeña, la incursión en el continente americano y el establecimiento de las rutas para cruzar el Pacífico. Significativamente, su conclusión coincide con las revisiones impulsadas por Felipe II a partir de la junta que convoca en Madrid en 1568.

La experiencia antillana y caribeña, asociada al trágico fracaso de un primer contacto con la población

indígena, despertó una sincera preocupación sobre la justicia de lo que estaba ocurriendo; consolidó la autoridad real frente a las pretensiones de Colón y de otros aventureros, mercaderes y soñadores; afirmó la viabilidad de ciertos asentamientos y estableció los puntos clave de la compleja red marítima que permitiría, durante varios siglos, cruzar con asiduidad el Atlántico.

Sin haber todavía afianzado su presencia en las Antillas, los españoles empezaron la exploración y ocupación continental: caen las tierras aztecas e incas, se inicia el lento avance hacia el norte de la Nueva España y la exploración de las principales rutas fluviales y, hacia 1530, la cartografía americana dibuja un continente; nada queda de la idea original de Colón.

El empeño cortesiano de establecer un vínculo entre el Atlántico y el Pacífico hacia la especiería (León Portilla, 1985) definirá, en su mismo origen, la condición transoceánica de la Nueva España, vinculada estrechamente a una economía marítima, y los dos ejes de comunicación que, sobre el vértice de Ciudad de México, la caracterizan: el eje norte – sur, que extrayendo la producción minera vitaliza toda la economía, y el eje este – oeste, entre Veracruz y Acapulco, que la inserta en un sistema mundo. No solo la inserta, debido a los impedimentos políticos para atravesar la zona de demarcación portuguesa, México se convierte en el centro geográfico del sistema. Siendo Madrid la metrópoli política, es México el eje de sustentación del comercio hispano. El Perú, pese a su ubicación, no tendrá posibilidad de establecer comunicación directa con el Extremo Oriente y, primero por la línea Panamá – El Callao y, posteriormente, por el Río de la Plata, se vuelca totalmente sobre el Atlántico.

La conexión de las dos orillas del Pacífico cerrará el sistema hispánico. Localizar las rutas factibles para dicha conexión fue muy complicado. Afectaba a una cuestión política —la demarcación de las zonas de influencia entre Portugal y Castilla—, se relacionaba con la ya larga discusión sobre las auténticas dimensiones del globo e implicaba un alto grado de osadía y una no menor necesidad de acumular experiencia.

El primer paso fue el descubrimiento, en 1514 por Vasco Núñez de Balboa, de la Mar del Sur. El segundo, la circunnavegación de Magallanes y Elcano. Improvisada en algunos aspectos (no se proyecta con la intención de dar la vuelta al mundo); fracasada, en otros (el estrecho que lleva su nombre estaba demasiado al sur como para ser una vía rentable a Asia) (Fernández-Armesto, 2006, p. 291), pero grandiosa, heroica y reveladora; con ella los mitos ptolemaicos mantenidos durante el Renacimiento se vinieron abajo.

Aun así, el Pacífico solo se había cruzado en una dirección. Establecer una ruta factible en ambas direcciones requirió asentarse en las Filipinas —descubiertas por Magallanes, pero solo incorporadas por Miguel López de Legazpi en 1565—, a las que, desde México se podía llegar con relativa facilidad. Desde allí, Andrés Urdaneta, como en otras tantas ocasiones, derrochando la osadía necesaria para navegar sin tener claro cuál sería el lugar de llegada, trazó un plan y su atrevimiento se coronó con el éxito. Desde entonces en Manila confluían los mercaderes chinos y japoneses y las redes comerciales lusas con las mexicanas e, indirectamente, las atlánticas. Aunque muchos fueran los comerciantes, muy poderosas las rutas no europeas y China fuese, sin duda, la mayor economía del momento, solo los buques españoles y portugueses constituían una red mundial que unía mercados asiáticos, europeos y americanos (Abulafia, 2021, p. 880).

3. El sistema hispano

Un rico comercio integraba los distintos territorios de la Monarquía. Se trató, lógicamente, de un mercado desigual construido en beneficio de la Corona y de sus objetivos políticos ecuménicos, pero no dejó de favorecer el desarrollo de las economías ultramarinas y su profunda transformación. Dicho comercio funcionó a partir de un puerto único de salida y entrada, el de Sevilla, y la combinación —para canalizar y defender el tráfico— de armadas, como grupos de barcos

con funciones militares o defensivas, y flotas, reunidas para el comercio.

Solo los primeros veinte años los buques navegaron libremente hacia las Indias. En 1522 la primera gran flota cruzó el Atlántico. Aunque en 1526 se ordenó por primera vez que los barcos mercantes, en su regreso a España, navegasen *en conserva*, durante décadas siguieron haciéndolo tanto flotas como barcos aislados. En 1543 se legisló el sistema de convoyes. En 1554 se prohibió la salida de cualquier navío suelto. Diez años después quedó el sistema definitivamente regulado. Una flota anual partía de la Península rumbo a las Indias, acompañada por una armada de protección; a la altura de Puerto Rico se dividían en dos, una se dirigía a Veracruz y la otra a Cartagena y Nombre de Dios. El regreso, tras reunirse en La Habana, se realizaba de la misma forma. Las únicas excepciones fueron los navíos *de aviso*, que garantizaban el adecuado intercambio de información, los barcos esclavistas y los que transportaban el imprescindible azogue para las minas de plata.

Pese a los inconvenientes, el deseo de garantizar la seguridad impuso lentamente esta navegación *en conserva*. Las fechas de salida se establecieron considerando unas distancias que no cabía medir en millas sino en tiempo y la necesidad de abandonar el Caribe antes de que la temporada de huracanes lo impidiera. El sistema era lento. A todos los barcos, con independencia de sus características y cargas, se les imponía una misma velocidad. Esperarse en los puertos podía ser excesivamente largo y, por lo tanto, costoso. No pocas amenazas y, muy especialmente, una meteorología hostil que llegaba periódicamente con el paso de los días podía hacer imposible que la flota zarpase. Especialmente en la segunda mitad del siglo XVII, la regularidad falló, pero el sistema se probó eficaz; funcionó hasta 1783.

El sistema lo completan una red de puertos y unos caminos terrestres que, conectando los asentamientos del interior, dotaron al mundo americano de su característico perfil urbano.

La ruta no es arbitraria y en muy escasa medida fruto de elección. Los barcos aprovechan las corrientes marítimas y los vientos que les permiten alcanzar su destino y dentro de estas posibilidades se establecen los puertos que, en muchas ocasiones, crecían o decrecían al ritmo de las ferias. Algunos cambios se habrían podido hacer, pero, conocida una ruta válida, no se encuentra motivos para explorar otras mejores. Solo la iniciativa obligada de competidores que han llegado tardíamente a los mercados en litigio impulsa, a veces, estas búsquedas.

Es evidente que las rutas —cuyo esquema voy a presentar— no se eligen. Se definen, se fortalecen, se avituallan y, muy especialmente, se defienden.

Hasta 1510 todas las expediciones salieron de Huelva, Cádiz y Sevilla. Ni Palos ni Moguer estaban en condiciones de asumir la empresa y, pese a la resistencia de Cádiz, Sevilla pronto se impuso. A las carabelas, relativamente pequeñas, no les representaba un problema insalvable la profundidad del Guadalquivir, y Sevilla era la ciudad más importante del suroeste peninsular. Al comenzar el siglo XVI tenía más de 40.000 habitantes. Contaba con un puerto protegido contra las tormentas atlánticas y los asaltos piráticos (los ataques de 1584 y 1596 contra Cádiz probaron su vulnerabilidad), con una estructura comercial y financiera mucho más sólida que la gaditana y con un mercado capaz de satisfacer las múltiples necesidades de la empresa. El alto Guadalquivir le proporcionaba maderas y su entorno era rico en vino, trigo, aceite, carne, cueros y lanas, todo lo imprescindible para avituallar y disponer los navíos.

Desde Sevilla la flota se dirigía a las Canarias. Recogía provisiones, géneros de exportación y emigrantes y se agrupaba para cruzar el Atlántico, unos barcos a la vista de otros para poder auxiliarse y protegidos por la Armada. Con el establecimiento de la Carrera de Indias la importancia, ya grande, de Canarias se multiplicó. A la par que crecía su población y se insertaba plenamente en una economía monetaria, el archipiélago se volcó en todas las actividades relativas a la

reparación de navíos y cubrió las necesidades básicas de las tripulaciones: agua, madera, pan, carne, pescado salado, vino... Dada la menor densidad poblacional de las islas, estos productos eran más baratos aquí que en la Península. Consciente de su importancia, la Corona se preocupó de mejorar y defender sus puertos.

Impulsados por los vientos los barcos cruzaban entre Trinidad y Guadalupe para entrar en el Caribe, donde la flota se dividía: parte, surcando por la costa sur las Antillas mayores, cruzaba entre Cuba y Yucatán con destino a Veracruz; la otra parte se dirigía, por el norte de la actual Venezuela, hacia Cartagena de Indias.

La Flota de Nueva España atracaba en un islote llamado San Juan de Ulúa, a seis kilómetros de Veracruz, protegido de los vientos del norte. Desde comienzos del siglo XVI una gran preocupación de la Corona fue proteger este punto de entrada y determinó fortificarlo. Nunca fue un puerto de fácil acceso, pero la profundidad de sus aguas hacía posible que fondearan y fueran reparados barcos de gran calado.

Transportada la mercancía en barcas de fondo plano hasta Veracruz, desde aquí y a través de México se repartía por todo el virreinato. En su costa pacífica, el importantísimo comercio con oriente hizo de Acapulco, pese a su aparente inhabitabilidad, un rico centro de comunicaciones, consumo y demanda.

Entre febrero y abril el Galeón partía de Acapulco y, por las islas de Guam y Sama y el estrecho de San Bernardino, llegaba en el mes de junio o julio a Manila. Las Filipinas ponían en contacto México, Perú, China —a través de Macao—, Japón y, como señala Abulafia (2021, pp. 846, 866), pese a la inveterada hostilidad que reinaba entre los colonos españoles y los portugueses, las redes del comercio luso de las especias. Intercambiando plata, seda, porcelana, lino, algodón, grano, carne en salazón, pescado y fruta, Manila se convertía en el último pilar del sistema: punto de contactos con los mercados portugueses y trampolín para impulsar las relaciones con el mundo asiático.

Se salía de la bahía de Manila entre junio y julio antes de que la época de los vendavales lo hiciera imposible. Por el estrecho de San Bernardino se llegaba al puerto de San Jacinto, al este de Ticao, o al de Sonsohon y, tras avituallarse, se internaban en el Pacífico. Navegando hacia el norte para alcanzar la corriente del Kuro Shivo que permitía, en poco más de un mes, avistar las *señas* en las proximidades de Nueva España, donde la corriente de California empujaba al cabo de San Lucas y, cinco o seis meses después de haber zarpado de Filipinas, a Acapulco.

Cruzando Nueva España en sentido inverso, Acapulco – México – Veracruz, en esta última ciudad embarcaban nuevamente con destino a La Habana, donde se reunirían con el resto de la flota antes de adentrarse en el Atlántico camino de Europa.

Como ya señalé, al entrar desde Europa en el Caribe otra parte de la flota se había dirigido, por el norte de la actual Venezuela, a Cartagena de Indias. Aquí se descargan las mercancías destinadas al Nuevo Reino de Granada. Pese a los problemas de saneamiento y a la dificultad para aprovisionarse de agua, la importancia del lugar residió en la capacidad de prolongar, si necesario fuere, las ferias más de lo que era posible en Panamá, en el desarrollo temprano de una industria de construcción naval y, sobre todo, en su condición de base militar. La proximidad del río Magdalena, vía hacia el interior del continente, redundará en el rápido desarrollo de Cartagena: tercera ciudad, después de México y Lima, con la mayor colonia extranjera y, desde 1610, tribunal de la inquisición.

Cuando Francis Drake atacó la ciudad en 1586, Felipe II comisionó a Juan de Tejada y a Juan Bautista Antonelli para que proyectaran un sistema defensivo. La ciudad siguió fortaleciéndose durante toda la época española hasta la construcción, en 1769, del castillo de San Felipe. Pese a la competencia comercial de otros enclaves, Cartagena siempre mantuvo su posición estratégica y su importancia defensiva en el conjunto continental.

Desde ella la flota continuaba a Tierra Firme, alcanzaba Nombre de Dios y sus mercancías cruzaban el

istmo a lomo de mula. Nombre de Dios, pantanoso e insalubre, era básicamente un asentamiento estacional que adquiriría actividad con la llegada de la flota. Destruída por Drake, en 1595, fue reemplazada por Portobelo, un puerto algo mejor, pero igual de insalubre, que fue protegido con múltiples fortificaciones. Al otro lado del istmo, igual de insalubre era Panamá. Su puerto deficiente y la proximidad de los dos océanos dificultaba su defensa. Aun así, todos los intentos por cambiar su emplazamiento chocaron con la resistencia de los habitantes. Convertida en el punto final de la ruta por el Pacífico de la plata peruana, la ciudad de Panamá adquirió una importancia comercial superior a la de cualquier otro núcleo urbano centroamericano. Desde ella la Armada del Mar del Sur llevaba las mercancías hasta Guayaquil, desde donde se abastecía el reino de Quito; Paíta, donde descargaban los destinados al Alto Perú y Buenos Aires; El Callao, el puerto de Lima; y, por fin, Chile.

En sentido inverso comenzaba el retorno: salían de El Callao, hacían escala en Trujillo y Paíta. En tres semanas estaban en Panamá y, cruzando el istmo, llegaban a Portobello. Todo embarcado se dirigían a La Habana, uniéndose a la Flota de Nueva España. El establecimiento de la Flota de Indias y el origen de la corriente del Golfo impulsaron, contra la prioridad inicial de Santo Domingo, el desarrollo de La Habana. Al socaire de la carrera, su prosperidad reposa sobre la naturaleza del Atlántico, sobre la necesidad, que asume Felipe II de reforzar sus defensas y sobre la construcción naval.

El regreso, que, por transportar plata, era lógicamente más peligroso, comenzaba entre Cuba y Florida. Impulsados por la corriente del Golfo y, posteriormente, los vientos del oeste del Atlántico Norte pasaban por las Azores y enfilaban hacia el Guadalquivir.

La dinámica comercial de las flotas exigía la existencia de sistemas auxiliares que se encargaran del reparto regional de los productos: una flota en el Caribe comunicaba los puertos de este mar; otra en el Pacífico septentrional, con base en Acapulco, donde

confluían los productos que llegaban en el Galeón de Manila con los procedentes de América central y, por último, la del Pacífico meridional, con base en El Callao, que unía los puertos entre Panamá y Chile.

4. La acción de la Monarquía

La irregular regularidad de los viajes es sorprendente, como lo es la precisión de las rutas pese a los problemas que dieron los hombres, las flotas, los barcos y los puertos. El sistema debía protegerse frente a la piratería, frente al contrabando, a la falta de circulante y, por supuesto, frente a la naturaleza; frente a esos perturbadores elementos.

La vinculación de las distintas piezas de la monarquía no puede dejarse al albur de marineros, comerciantes y aventureros. La cohesión —impulsada y controlada por la Monarquía— pasa por la construcción de una red de comercio, información y cultura articulada por medio de leyes, prácticas, técnicas, instituciones, modos de vida, funcionarios reales y, siendo en ocasiones imposible distinguirlos, eclesiásticos. Construir esto desde un foco de autoridad en la Península (la Casa de Contratación y el Consejo de Indias) y otro en Ultramar (de los gobernadores que sustituyen a Colón a la institucionalización de los virreinos).

En 1499 los reyes comprendieron que era necesario modificar el régimen inicial de monopolio colombino. Acelerando el proceso descubridor, autorizaron la multiplicación de las expediciones (Ojeda, Guerra, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Vélez de Mendoza, Rodrigo de Bastidas), pero su objetivo iba mucho más lejos. Si en el proceso descubridor los reyes orientan la empresa hacia el conocimiento del territorio y la construcción de un argumento que legitime la transmisión de la soberanía y, por lo tanto, la coherente integración de las nuevas tierras, hecho esto, su objetivo —donde se integra la configuración, control y protección del sistema comercial— será gobernar y juzgar sin barreras señoriales a través de una burocracia y una magistratura numerosa, mentalizada acerca de ser

moderno el realengo y lo señorial, arcaico, consciente de su papel vertebral en el sistema, profesionalizada y liberada de conflictos de competencia con los señores jurisdiccionales (Pérez Prendes, 1989, p. 19).

En las Indias, el proceso rápidamente caminó hacia la sustitución de Colón por gobernadores. El primero fue Francisco de Bobadilla, en 1500, nombrado juez pesquisador. Lo sustituyó fray Nicolás de Ovando, en 1501, como gobernador de las islas y tierra firme. Mientras se iban nombrando otros funcionarios (tesoreros, veedores, factores, escribanos de minas...) la gobernación de las Indias se fue dividiendo: Alonso de Ojeda asume el mando de Coquibacoa y, en 1508, Ojeda y Nicuesa son nombrados gobernadores de Urabá y Veragua. Este lento proceso implicaba el establecimiento de la soberanía territorial de la Corona, asociada a tres preocupaciones: garantizar un gobierno firme, fomentar la producción para hacer posible la subsistencia autónoma de la colonia y el incremento de la hacienda real y establecer la Iglesia y expandir la fe.

Desde el segundo viaje de Colón hasta 1516 las tareas indianas se encomendaron a Juan Rodríguez de Fonseca. En su persona se concentraron las dos funciones —la gestión de la empresa y el consejo— que posteriormente darían lugar a la Casa de Contratación, la institución que organizó y canalizó el monopolio (Acosta Rodríguez *et al.*, 2003) y al Consejo de Indias.

Conservando Fonseca toda su influencia como consejero de los reyes, la Casa se estableció el 20 de enero de 1503. Era un órgano colegiado constituido por un tesorero, Sancho de Matienzo, responsable del dinero, metales y joyas procedentes de las Indias y custodio de las Cajas Reales y de los libros de la Hacienda Regia; un contador, Jimeno de Brivesca, que actuaba también como secretario; y un factor, Francisco Pinelo, encargado del almacén de mercancías y lo relacionado con el avío de flotas y armadas.

Mientras las sucesivas órdenes reales fueron estableciendo la forma de proceder y perfilando y ampliando sus funciones, estos oficiales empezaron a tomar decisiones. Una de las primeras, quizás relacionada con el

fracaso económico del segundo viaje colombino, fue aconsejar que el comercio atlántico recayese en navíos particulares bajo supervisión de la Casa y no, como hasta el momento, directamente en los de la Corona. En una línea semejante, se dio licencia general a todos los habitantes del reino para ir a las Indias, previo registro en la Casa de Contratación. Pese a algunas dudas en el reinado de Felipe II, que llegó a considerar que la Corona asumiera el monopolio del comercio indiano, la Casa sevillana se alejó del precedente portugués (la *Casa da Guiné e Mina*): sería solo un organismo de control y no de organización del comercio.

Cuando en 1508 se instituye el cargo de piloto mayor, la Casa asume, entre otras funciones, la confección de cartas de marear. En 1510 se convierte, además, en un centro de recepción, clasificación, uso y archivo de noticias y datos referentes tanto a la realidad americana como al Gobierno indiano; en 1514 asume el control del correo y, en 1519, de la cartografía. Todo esto permite calificarla de gran agencia de información al servicio del Estado (Pérez Prendes, 1989, p. 91). En 1511 recibió plena jurisdicción civil y criminal en cuanto estuviera relacionado comercial y navalmente con América. Las facultades judiciales de la Casa también se fueron delimitando, afectando a cuestiones sobre emigración ilegal, tráfico ilícito, embargos, navegación, vida a bordo, contabilidad, impuestos. En 1552, se creó en la Casa de Contratación la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía. De este modo, gradualmente se fue convirtiendo en un órgano económico, jurisdiccional, náutico, militar y de información. Esta progresiva asunción de funciones manifiesta su misma condición. En buena medida, la perdurabilidad del sistema colonial se deberá a su agilidad y eficacia, siempre en permanente actitud de búsqueda de la adaptación más oportuna (Pérez Prendes, 1989, pp. 91, 195).

Información, conocimiento y pensamiento compartido

Los marinos españoles fueron delineando una nueva realidad geográfica. El proceso se acelera

cuando el rey, tras las Juntas de Navegantes de Toro (1506) y Burgos (1508), crea el cargo de piloto mayor, en el que se sucederán Américo Vespucio, Juan Díez de Solís, Sebastián Caboto y Alonso de Chaves, con la misión de preparar a los tripulantes para la dirección de navegaciones a Indias —al menos desde 1529 este último impartía clases diarias sobre el uso de los diversos instrumentos de navegación—, examinar a todos aquellos que pretendiesen tripular una nave rumbo a América, confeccionar cartas de navegación y elaborar un *Padrón real*: una gran carta donde se iban incorporando las noticias sobre las nuevas tierras que se iban descubriendo. Los brillantes cosmógrafos y pilotos, más o menos vinculados a la Casa de Contratación, se suceden: Andrés de San Martín, Juan Díaz de Solís, Diego Ribeiro, Alonso de Santa Cruz, Andrés de Morales, Nuño García de Toreno...

Se impulsó una tradición científica asociada a la necesidad de determinar el meridiano de Tordesillas, fijar con claridad las mejores rutas de navegación y conseguir la más útil representación cartográfica. Esta tradición, que culminó en 1552 con el establecimiento de una cátedra de Cosmografía y Náutica, la primera escuela de navegación de Europa, arrumbó toda una serie de fantasías y ayudó al desarrollo científico en los más diversos campos.

Diego García de Palacios publica en 1587 una auténtica enciclopedia de temas navales, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traza* (1587), y Tomé Cano el primer libro dedicado exclusivamente a la fabricación de naves, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos* (1611). Con anterioridad, la Corona no había autorizado la publicación de los textos de Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes* (c. 1520) y de Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (c. 1575), por contener información delicada sobre la navegación a Indias que era mejor que ignoraran los enemigos de la Monarquía (Martínez Ruiz, 2022, p. 50). Teniendo en cuenta el lógico sigilo que toda potencia ha establecido siempre sobre su información

delicada, no cabe ignorar que uno de los mayores botines que cabía obtener en el asalto a un barco enemigo eran sus cartas de navegación.

Pese a las restricciones que la Corona puso a la publicación de algunos textos, Europa aprendió a navegar en libros españoles, como los de Martín Fernández de Enciso, *Suma geográfica que trata largamente sobre el arte de navegar* (1519), Martín Cortés, *Breve compendio de la esfera y del arte de navegar* (1551), Pedro de Medina, *Regimiento de navegación* (1552), Rodrigo Zamorano, *Compendio del arte de navegar* (1581) y, muy especialmente, Francisco Falero, que, vinculado a la Casa de Contratación, publicaría *Tratado de la espera y del arte de marear con el regimiento de altura: con algunas reglas nuevamente escritas muy necesarias* (Sevilla, 1535).

Si estos textos fueron básicos en el mantenimiento de las comunicaciones periódicas entre las dos orillas del océano, no fueron la única fuente de información de la que dispuso la Corona. Con una intención mínima de sistematizar hay que considerar a los informadores y las informaciones impulsados y recabadas por la Monarquía, a los que, yendo mucho más allá de lo pedido, responden a este impulso dirigiendo al monarca a más amplias descripciones —este sería el caso de Muñoz Camargo— y, por último, a todos esos autores que, de manera espontánea, ayudan a incrementar el conocimiento.

En el primer grupo la empresa más significativa fueron las *Relaciones geográficas de los pueblos de España* encargadas por Felipe II. Pretendía ofrecer una descripción detallada de todos los asentamientos poblacionales de los reinos que gobernaba. Fue un proyecto entre muchos: Francisco Hernández, nombrado por Felipe II médico general de las Indias, dirige la primera expedición científica a las Indias y, tras seis años en México, redacta su *Historia Natural de Nueva España*; Francisco Domínguez y Ocampo, geógrafo al que Felipe II envía a México a redactar una descripción y medición de la Audiencia mexicana; Juan López de Velasco, cronista mayor de Indias durante el reinado

de Felipe II y autor de *Geografía y descripción universal de las indias*; etc.

Un caso particular —y no pretendo construir un listado, sino únicamente establecer la diversidad de los casos— es el de Pedro Sarmiento de Gamboa, nombrado cosmógrafo general del Perú por el virrey Francisco Álvarez de Toledo. Al servicio de este redactará la *Historia Índica*, una geografía del territorio, una historia de los incas y una legitimadora historia del descubrimiento y conquista de los españoles hasta 1572; es decir, un instrumento al servicio de la institucionalización administrativa del virreinato.

Entre el segundo grupo, como ya he señalado, el caso más interesante es el de Muñoz Camargo y su *Historia de Tlaxcala* (1592) que, si en principio nace de la petición asociada al cuestionario real, terminó siendo mucho más. Otro caso sería Martín de la Cruz, un médico indígena que, dedicándose a Felipe II, escribe *Libellus de medicinalibus Indorum herbis* (1552).

Incorporando a todos los autores que de manera espontánea ayudan a incrementar el conocimiento, se va constituyendo una información conjunta que, sobre la experiencia y la institucionalización académica, llegó a construir una integración cultural solo parcialmente europea, que abarcó del arte a los manuales universitarios. Aquí encajan perfectamente las obras de los americanos Alonso de la Vera Cruz y Antonio Rubio.

Barcos y defensa

Todo este saber permitió viajar, descubrir y asentarse, pero también mejorar los barcos adecuados —recordemos a Tomé Cano— y fortificar las defensas.

Durante los siglos XV y XVI la flota española fue la mejor. Una flota diversificada y abierta a las necesarias innovaciones. No fue solo una cuestión de número, también se pusieron en marcha todos los procedimientos posibles, como prueban las numerosas juntas de expertos impulsadas por la Corona a lo largo de todo el siglo XVI, para mejorar la navegabilidad y seguridad de los barcos (Mira Caballos, 2019, pp. 50-51, 89-90). La

carabela que, por sus pequeñas dimensiones y maniobrabilidad, fue ideal para la exploración y los descubrimientos, fue pronto sustituida por barcos de mayor capacidad de carga. Los distintos tipos de galeones se impusieron en la navegación atlántica (Martínez Ruiz, 2022, p. 28).

Todo Estado debe garantizar tanto la conservación del territorio como la seguridad, no solo personal, de sus súbditos y para hacerlo debe organizar cuerpos policiales y militares, garantizar la defensa territorial y asegurar el ejercicio de las comunicaciones. En este sentido actuó la Corona española: impuso a todos los barcos que hacían la carrera de Indias la obligación de ir convenientemente artillados; incorporó un contingente de soldados a todos los que constitúan una armada; organizó más de quince armadas permanentes para defender sus intereses en los más diversos mares; mantuvo barcos portuarios, que vinculados a diversos puertos, aparte de actuar como batería móvil en caso de un asedio, garantizaban la vigilancia de la costa y la comunicación con otras plazas cercanas; resolviendo problemas muy complejos de cimentación submarina, dragados, diques o espigones, construyó puertos y los fortificó, muy especialmente en los pasos estratégicos para la navegación: San Agustín en La Florida, La Habana, Puerto Rico, Veracruz, Panamá, Cartagena, El Callao o Acapulco. Estas fortificaciones alcanzaron, bajo la presión de los ataques de John Hawkins y Francis Drake, un espectacular desarrollo. Juan Bautista Antonelli dirigió personalmente las obras de San Juan de Puerto Rico, La Habana y Cartagena. Cristóbal de Rojas, *Teórica y práctica de la fortificación* (1598), dio origen a una escuela de fortificaciones portuarias, prolongada por Adrian Boot, José Hidalgo, Juan Bautista Randacao o Francisco de Tessa y otros tantos ingenieros.

Para entender el éxito defensivo de la Corona, tan incuestionable como limitado, hay que tener presente que carecía de potencial demográfico para ocupar todos los territorios americanos y, de este modo, sus enemigos y competidores pudieron instalarse en

diversos enclaves marginales del Caribe; que, establecido el Imperio, su objetivo era defensivo frente a los puntuales pero inevitables ataques piráticos y, por supuesto, que la inmensidad del océano no permitía, con la tecnología de la época, hacer otra cosa.

Real Hacienda, gastos e impuestos

Los recursos extraídos de Indias fueron un medio capital para el mantenimiento de la política hegemónica de la Corona. Para lograrlo debió desarrollar instrumentos de reequilibrio territorial, como el *situado* (una fórmula de equilibrar las cajas reales de mayores ingresos con las que tenían menos, a fin de darles liquidez con la que afrontar los gastos defensivos de su zona) y un amplio sistema impositivo.

Al margen de las contribuciones especiales, los principales ingresos de la Hacienda fueron el producto de los monopolios y los tributos (impuestos, contribuciones fiscales y tasas), de carácter personal, como los de indios y el diezmo, y de carácter real, como la *sisa*. Entre los impuestos indirectos destacan las *aduanas secas* o terrestres, como las establecidas en Córdoba en 1626 con la intención de que no resultase competitivo el comercio por el Río de la Plata; los beneficios asociados a la participación del Estado en la trata de esclavos; la *tonelada* (un gravamen de real y medio de plata por cada tonelada de carga) y, sobre todo, el *almojarifazgo*, una tasa aduanera de origen medieval, que gravaba los productos que salían o entraban en el reino; el de Indias, establecido en 1543, osciló entre el 7 y el 15 % del valor de las mercancías. Además de otras muy diversas fuentes de ingresos (el tercio de lonja, el quinto minero, los beneficios asociados a monopolios, la cantidad recibida por el monarca por la acuñación de moneda, etc.), en la Carrera de Indias fue fundamental la *avería*.

En su origen pretende cubrir cualquier gasto extraordinario para la conservación de los barcos y sus cargamentos. Si podía incluir la necesidad de arrojar, por causa de una avería o de una tormenta, parte de la

carga al mar para no perderla toda, el mayor riesgo para la navegación a Indias pronto fueron los ataques enemigos. Se pagaba en función del precio de la mercancía y variaba de unos años a otros, según las circunstancias. El monto medio impositivo debió estar en torno al 15 %. Pérez Prendes la calificó como contraprestación remuneratoria de un arrendamiento obligatorio de servicios de protección contra un riesgo específico, la piratería. No puede ser impuesto, ya que obligaba al Estado, ni tasa, pues ni el Estado presta el servicio ni recibe el importe recaudado, ni seguro, por carecer plenamente de sentido reparatorio de daños; pero sí contribución especial (Pérez Prendes, 1989, p. 197). Su gestión fue una de las mayores responsabilidades de la Casa de Contratación.

5. Efectos y conclusiones

Si la escasez de especias y sus altos precios habían impulsado la aventura atlántica, al coordinarse las redes internacionales portuguesas, castellanas, europeas, musulmanas y asiáticas, entre la transformación de las mentalidades y la profunda mutación económica, una sociedad planetaria intercambiaría los más variados productos. El océano dejó de ser misterioso y, enfrentados los miedos que despertaba, fue elemento de conocimiento, de expansión y de dominio. Se transformó la mentalidad humana y se superó la concepción antigua del mundo, que pudo contemplarse como un campo de conquista para la osadía, la eficacia y el conocimiento, abriendo el camino hacia la revolución científica (Soler, 2003).

Se generó una profunda mutación económica asociada a un comercio global; a la difusión de una ganadería y una agricultura de origen europea en América; a la implantación de nuevos cultivos en las cuatro partes del mundo; a todas las alteraciones implicadas por la difusión de hierro y de nuevos tipos de herramientas y, por supuesto, a todo lo implicado por la plata. Los metales preciosos fueron motores del desarrollo comercial a ambos lados del océano. Permitieron un

comercio mundial cada vez más complejo y monetarizado (Carmagnani, 2021).

Las transformaciones empezaron a experimentarse rápidamente. Los primeros barcos castellanos llevaban de regreso oro antillano. Pronto añadirían el cuero producido en las islas por la rápida aclimatación del ganado europeo. El sistema de flotas permitió la exportación de mercurio, básico para el amalgamamiento de la plata, esclavos, cochinilla, índigo, palo brasil, azúcar, perlas, cueros, seda, zarzaparrilla, jengibre, ámbar, tabaco, etc. La gran contrapartida a los metales preciosos americanos fue el hierro, que, a través de los más diversos objetos, instrumentos y armas, revolucionó los modos de vida y la economía del Nuevo Mundo. La plata americana dinamizó también los mercados orientales y estos proporcionaban mercancías tan exóticas como deseadas: sedas, especias, piedras preciosas, porcelana, marfiles... Junto al azúcar se intercambiaron hombres, libres unos, y forzados otros y, como ha expuesto Gruzinski, arte, cartas, libros, ideas, objetos materiales e inmateriales de todo tipo que definieron el surgimiento de un mundo radicalmente nuevo (Gruzinski, 2010).

Los productos transportados dependieron mucho de la relación entre el tamaño, el peso y el precio, pero también de la posibilidad de traer de vuelta productos quizás no del todo rentables, pero preferibles a regresar con las bodegas vacías, y de la capacidad de conservarlos en buen estado durante los largos viajes. Pese a las restricciones, más o menos exitosas, de las autoridades peninsulares se generó un comercio interamericano. El desarrollo de la sociedad americana y los límites y las necesidades de la europea condujeron a que los territorios ultramarinos se fueron autoabasteciendo de diversos productos. Del mismo modo, las flotas estimularon una industria de reparación y construcción de naves en el Pacífico y, posteriormente, en el Caribe.

Si sería prácticamente imposible elaborar un listado de todo lo intercambiado, unas líneas de MacGregor (2012, p. 584) describen gráficamente como los reales de a ocho —y con ellas, la Monarquía— dieron lugar, como mercancía y como moneda, a un cambio

fundamental en el comercio mundial: «En la colección de monedas del Museo Británico hay una vitrina que ofrece una idea maravillosamente clara del papel mundial de los reales de a ocho acuñados en las cecas hispanoamericanas. Una de las monedas ha sido regrabada por un sultán de Indonesia, mientras que otras fueron grabadas por los propios españoles para usarlas en su provincia de Brabante, en la actual Bélgica. Otras de nuestras monedas tienen inscripciones realizadas por comerciantes chinos, y una moneda de Potosí, procedente de un barco que formó parte de la Armada Invencible y naufragó en 1588, fue entrada cerca de Tobermory, en las islas Hébridas, frente a la costa oeste de Escocia. Los reales de a ocho incluso llegaron a Australia en el siglo XIX. Cuando las autoridades británicas se quedaron allí sin moneda, compraron reales de a ocho españoles, borraron el retrato del rey español y los regrabaron...».

El siglo XVII implicó la inserción exitosa de los competidores del norte de Europa, la defensa de modelos radicalmente distintos de actuar —entre la legitimación que pretende ser la obra de Grocio (1609) y éxitos como el holandés en Japón, alejados de cualquier pretensión evangelizadora (Abulafia, 2021, pp. 943-948)— y la afirmación del peso creciente de la ciencia, cuando Europa se convierte en coordinadora del conocimiento global (no cabe ignorar el peso que en este sentido tuvieron los jesuitas). Los holandeses, que a finales del siglo XVI controlaban el vital comercio de bacalao salado y arenque, asumieron, como lo haría Inglaterra, que el comercio español no era vencible a través de una piratería que solo arañaba la superficie del sistema. Buscaron establecer enclaves permanentes en el sistema para poder introducirse en él; enclaves clandestinos en Sevilla, en las islas caribeñas (Jamaica, Curaçao, etc.) o, y muy especialmente, en el mercado de esclavos. Aun así, esto no permite ignorar que el sistema construido por la Monarquía Católica, sufriendo diversas alteraciones, se mantuvo y mantuvo la solidez ultramarina de la Monarquía hasta la imprevista crisis revolucionaria asociada a la invasión francesa (Pérez Vejo, 2019).

Referencias bibliográficas

- Abulafia, D. (2021). *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*. Crítica.
- Acosta Rodríguez, A., González Rodríguez, A. y Vila Vilar, E. (2003). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Universidad de Sevilla.
- Carmagnani, M. (2021). *Las conexiones del mundo y el Atlántico, 1450-1850*. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Fernández-Armesto, F. (2006). *Los conquistadores del horizonte. Una historia mundial de la exploración*. Destino.
- Gil Fernández, J. (1989). *Mitos y utopías del descubrimiento*. Alianza.
- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Hernández Sánchez-Barba, M. (1992). *El mar en la historia de América*. Mapfre.
- León Portilla, M. (1985). *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Cultura Hispánica - Instituto de Cooperación Iberoamericana (ICI).
- MacGregor, N. (2012). *La historia del mundo en 100 objetos*. Debate.
- Martínez Ruiz, E. (2022). *Las flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*. La esfera de los libros.
- Mira Caballos, E. (2019). *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*. La esfera de los libros.
- Pérez Mallaina, P. E. (1992). *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación de Sevilla.
- Pérez Prendes, J. M. (1989). *La Monarquía Indiana y el Estado de derecho*. Asociación Francisco López de Gómara.
- Pérez Vejo, T. (2019). *Elegía criolla. Una reinterpretación de las guerras de independencia hispanoamericanas*. Crítica.
- Soler, I. (2003). *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*. El Acantilado.

SUSCRÍBETE A LA NEWSLETTER DE REVISTAS ICE
Y RECIBE TODAS LAS NOVEDADES EN TU CORREO



PACTOS Y HEGEMONÍA HISPÁNICA

La expedición de Magallanes-Elcano es eminentemente comercial, pero se produce en un contexto político y social extraordinariamente complejo. Para el éxito, una de las claves serán los pactos con los reyezuelos locales, que no son una genialidad de Elcano, sino una política definida y uno de los pilares de la hegemonía en la Monarquía Hispánica (salvo si la religión y la dinastía están en juego).

Pacts and Hispanic hegemony

The Magellan-Elcano expedition is eminently commercial, but it takes place in an extraordinarily complex political and social context. For success, one of the keys will be the pacts with the local petty kings, which are not Elcano's genius, but a definite political one and one of the pillars of hegemony in the Hispanic Monarchy (except if the religion and the dynasty are at stake).

Palabras clave: aislamiento cultural, reencuentros y colisiones, pactos transoceánicos, hegemonía global.

Keywords: cultural isolation, reunions and collisions, transoceanic pacts, global hegemony.

JEL: N4.

1. Introducción

No está de sobra hablar del viaje de Elcano-Magallanes. Fue la primera travesía del planeta y se tardó en hacer tres años. En muchos aspectos fue una síntesis más de usos medievales (la capitulación, la financiación, la presencia del rey, pero también del esfuerzo de los particulares), que tendrían que ir abandonándose porque un nuevo mundo se abría paso ante sus ojos. Todo ello hace que el análisis de la expedición en sí misma sea apasionante. Pero lo es también la exégesis de los documentos, de los casi 300 documentos que se han publicado de aquella expedición.

En las páginas de este monográfico se trata de diversas maneras la cotidianeidad del viaje, desde la lingüística a la logística; desde la recreación de los derroteros, a las pesadumbres que tuvieron; desde la financiación en Castilla, a los trueques en Oriente. A todo ello me gustaría añadir alguna reflexión general más. Es lógico, objetivamente lógico, que cuando se escribe sobre la expedición, se hable sobre ella. Pero llevamos tanto tiempo haciéndolo que acaso se ha distorsionado la percepción de la realidad que podemos tener sobre aquellos tres años.

2. El viaje Elcano-Magallanes. Antecedentes

Efectivamente, a más de uno le puede quedar la idea de que la soledad en que vivían era la soledad que acompaña al argonauta. Sin embargo, lo que ellos no conocían, no lo conocían porque estaban lejos de lo que acaecía en los escenarios continentales-europeos. Imaginémoslos saliendo de Sevilla sin

* Profesor de investigación en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y académico correspondiente de las Reales Academias de la Historia y de San Telmo.

Contacto: alfredoalvar@yahoo.es

In memoriam Máximo A. Villegas, generoso, recto y audaz (1930-2022).

Versión de julio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7482>

noticias, o casi sin noticias, o con noticias confusas que decían que su rey había sido elegido Emperador. ¿Qué sería para ellos eso de un Emperador, sino un potentísimo monarca de Centroeuropa? Largaron velas con un rey que corrían rumores que acababa de ser elegido Emperador. Tres años después volvieron y se encontraron con que aquello era verdad, su rey era un Emperador consolidado, pero no exento de problemas en sus territorios. Muchos problemas, e inimaginables para ellos, que habían nacido en los años en que Isabel y Fernando acababan de haber sido proclamados reyes de Castilla y Aragón.

Ahora se encontraban con que aquel Emperador, que a fin de cuentas era su rey, como su reina era su madre doña Juana, tenía un enorme galimatías en sus territorios del norte, lo cual a los del sur ni les iba ni les venía porque estos tenían para defender la ortodoxia religiosa a la Inquisición, que velaba sobre todo porque no hubiera apóstatas del cristianismo hacia la ley de Moisés, religión que reabrazaban muchos con demasiada frecuencia por culpa de sus antiguos correligionarios que eran la tentación de la apostasía en vivo y en caliente. Pero ahora lo que pasaba en Centroeuropa no tenía nada que ver con herejes de apostasía, sino que eran herejes de una secta nueva, que empezarían a llamarla con el nombre de su heresiarca, Martín Lutero, y a ellos luteranos y luego «protestantes» por protestar en una dieta imperial. Este fray Martín, que, si se pronunciaba su apellido Lutero, más parecía estar se mentando al mismísimo Diablo, este fray Martín era un monje agustino que había malinterpretado todo lo que leía y cuanto defendía. Había estudiado Teología y había estado en Roma. De su experiencia intelectual y viajera, más su propia soberbia, o su alma convulsa, habían salido unos escritos, sintéticos y muy provocadores, que él tal vez no quiso difundir, pero los suyos sí que lo hicieron, y esas *Noventa y cinco tesis* se expandieron como la pólvora porque se podía hacer gracias a la imprenta y porque comoquiera que atacaban a la Iglesia romana, tenían un cierto aire vernaculista que gustaba. Quien le siguiera a él, que incluso tradujo la

Biblia al alemán, se oponía frontalmente a Roma. ¿No había cierta intención protonacionalista (sabiamente manejada por Lutero) en esta guerra ideológica? Claro que no perdamos de vista que el ataque al romanismo (o a sus propiedades) no era ni nuevo, ni exclusivo de estos herejes alemanes. Ya vendrían la expoliación de los conventos de Enrique VIII, o ya se había hecho con el maestrazgo de las Órdenes Militares Fernando el Católico.

El caso es que la reforma luterana, cuyos principios fueron ampliándose y madurándose con el paso del tiempo, las circunstancias históricas, las desavenencias con el Emperador y el transcurso del tiempo, planteó una serie de novedades o de problemas ya expuestos con anterioridad, pero que ahora no se acallaron, de entre los cuales el de la libertad del creyente, o el libre albedrío, fue uno de los más espinosos. La salvación del alma quedaba sujeta a la predestinación: ni la voluntad del hombre (permanente pecador) ni su libertad de acción o sus buenas obras le podían redimir. Precisamente, el libre albedrío marcó la ruptura del luteranismo con otros movimientos humanistas que no estaban dispuestos a tan tajante resolución de sus problemas de fe, como ocurrió con el erasmismo.

A lo que voy: si leyéramos el testamento de Juan Sebastián Elcano, testamento cargado de ansias de redención, de obras caritativas y pías, de recuerdos de su pasado pecador, pero de ferviente arrepentimiento, pronto comprenderíamos que ni Juan Sebastián Elcano, hombre de profunda fe, ni cuantos pensaran como él, o vivieran como él la religión, podrían aceptar el luteranismo. Enfrentados, pues, los ortodoxos romanistas con los reformadores, si por medio mediaran armas y guerra, no habría lugar al entendimiento.

Por ende, cuando aquel día en medio del océano Pacífico se iba redactando aquel testamento-inventario de bienes tan sobrecogedor, el testador, sin saberlo, estaba manifestándose como súbdito de un Emperador católico, como creyente en una idea de la Cristiandad que nada tenía que ver —o muy poco— con otra idea que se estaba fraguando en la Europa

germanohablante. Elcano nunca podría haber sido un hereje luterano.

Más cerca de casa, en Castilla primero y en Valencia después, hubo alzamientos contra ese nuevo Emperador (el siglo XIX dejó su fascinante impronta interpretativa de sendos movimientos; de poco sirven, en ocasiones, las ediciones documentales si está bien anidada una idea política en la mente de los novelistas y del común de los mortales). Porque, con precisión, la «guerra, rebelión, revuelta o revolución» de las Comunidades fue un movimiento castellano y más aún —casi— solo castellano leonés, quiero decir que no afectó, o apenas lo hizo, a otros territorios de la Corona de Castilla, como la cornisa cantábrica o Andalucía. Así se puede restringir el ámbito geográfico de aquella revolución. Igualmente, podemos explicar sociográficamente que no fue un movimiento popular, o como se pretende, una revolución proletaria. Fue, como otras rebeliones de la época, un movimiento promovido y dirigido en su mayor parte por las hidalguías urbanas —que no vivían solo de sus rentas, que incluso acaso no las tuvieran, sino que vivían del tráfico manufacturero, de la producción o del comercio—, que se vieron apoyadas, o que supieron arrastrar hacia su causa, a amplias capas de población artesanal. Socialmente, por ende, fue un movimiento complejo y mixto.

Pero ellos perdieron y sobre ellos se impuso la visión imperial de la Cristiandad, del poder de Carlos V, de la hegemonía de la Casa de Austria sobre las libertades forales de los reinos.

También se nos habla de que Carlos V, ahora ya sí Carlos V y no Carlos I, o no tan solo Carlos I, tras las Comunidades acabó con las libertades de las ciudades castellanas. El modelo ideal con el que acabó Carlos V habría sido el del reinado de Isabel la Católica, el de los Trastámaras castellanos, estos sí, ardientes defensores de las libertades de Castilla y defensores de su grandeza frente a cualquier intromisión extraña, o extranjera. Puede que sea verdad. Pero entonces, no sé qué hacer con los corregidores, o presidentes de los ayuntamientos más importantes de Castilla (y

no de la Corona de Aragón) impuestos por Isabel I. Los corregidores presidían los ayuntamientos en nombre del rey y ejercían justicia en primera instancia en nombre del rey. Si en las reuniones municipales algún representante de alguna de las familias poderosas de una ciudad, o los procuradores del común, maldijeran algo del rey, o de su política, pronto se enterarían el Consejo Real y la reina Isabel, ardua defensora, pues, de las libertades urbanas castellanas con un delegado en las cien ciudades más importantes para ejecutar sus designios o enterarse de qué tal iban las cosas por su reino.

Y hablando de las libertades urbanas en tiempos de Isabel la Católica, andaba por ahí una institución desde 1478 predispuesta a examinar en procesos, eso sí, secretos, a quienes se desviaran de la verdadera religión abrazando alguna herejía, fundamentalmente la de apostasía. Se da la circunstancia de que la Inquisición fue brutal en tiempos de Isabel I y de Fernando V contra los conversos de judíos o sus primeros descendientes, que judaizaban. Al parecer estos eran, en su mayor parte, burgueses o algo similar. Así que la Inquisición se cebó con la medianía social, fundamentalmente urbana (no hace falta aclararlo) y dedicada a artes «viles y mecánicas», es decir, de dinero, finanzas, artesanía, comercio y demás. Se ve que ya en tiempos de Isabel I se arremetió contra las clases urbanas de mediano pasar y aún más ricas de las ciudades de Castilla, es decir, de los grupos oligárquicos bien por plutocracia, bien por linaje de hidalgos, o por ambas cosas. Y eso que Isabel pensaba en Castilla.

Si, visto lo visto hasta ahora, alguien pensara en simplicidades interpretativas sobre las Comunidades, más le valiera imaginarse que su mito tal vez lo construyó el liberalismo romántico del siglo XIX, necesitado de mitos nacionales castellanos para contraponerlos a los de otras regiones de aquella España nacional en construcción, o que aquellos pioneros de la democracia liberal necesitaban también de encontrar sus héroes que se enfrentaron a reyes tiranos (como Carlos V o Felipe II), o que acaso el republicanismo

tenía en estas represiones la encarnación de la tiranía de los Austrias y a renglón seguido la estulticia de sus hijos Felipe III, Felipe IV y Carlos II; y que si el análisis histórico entraba en contradicciones, mejor no profundizar o pasarlas por alto.

Así se construye y mantiene un mito.

Porque tras la exaltación de la inmaculada pureza de los comuneros y, por ende, el menosprecio monumental hacia los Austrias, venía el siguiente argumento que aún hoy hay quien lo defiende, de que a los Austrias no les interesaba España, sino solo robar en España, o idioteces similares, porque eran —incluso— «alemanes».

Con todos estos caldos, no es de extrañar que la gesta de Elcano pueda pasar desapercibida, e incluso desconocida para muchos.

3. España en la década de 1520

El caso es que, como vemos, en España en la década de 1520 pasaron más cosas que solo la rebelión de las Comunidades; y en Europa pasaban mientras también otras cosas: porque de lo que no cabe duda es que la década de 1520 fue de las más convulsas porque se estaban ventilando las consolidaciones del poder imperial sobre el papal; del imperial o del real sobre las fragmentaciones de los poderes urbanos; se estaba imponiendo una nueva antropología del ser del hombre; se estaba viendo que todo lo conocido casi ya no servía. Y mientras todo esto pasaba, o estaba pasando, o iba a pasar, aquellos 300 individuos empezaban una travesía que iba a poner en entredicho el mundo geográfico conocido desde siempre. Como para no pensar que estaba en marcha un cambio formidable entre dos mundos, el de los antiguos y el de los modernos. Eran tiempos de encrucijada histórica.

Esta es la clave. Todos, a la altura de 1520 eran tan antiguos como modernos. Porque en 1520 la Cristiandad estaba en una crisis social, religiosa, económica e institucional que no se conocía acaso desde mediados del siglo XIV. No se puede decir que la Cristiandad estuviera

en paz: cambio de Emperador, inicio de la ruptura religiosa, movimientos comunitaristas (que no comunistas) y milenaristas al calor de la reforma religiosa, disturbios populares en España, Inglaterra y Francia (y aun en otras partes); gran Guerra de los Campesinos de Alemania contra la que se despachó a gusto Lutero y que fue aplastada por la aristocracia imperial. En definitiva, a la altura de 1520 en efecto, la Cristiandad estaba afligida y las crisis sociales la agitaban, pero las novedades ideológicas eran más bien pocas, porque eran hombres muy apegados a sus *pasados normativos*. El que se abrieran postigos y escotillas por aquí y por allá es lo que hizo aquellos tiempos tan inestables y su estudio tan fascinante.

Mientras tanto, unos cuantos iban dando la vuelta al mundo ajenos a todo ese monumental galimatías, pero llevando lo suyo a cuestas: en la noche del 19 al 20 de abril de 1521, Carlos V redactó el Edicto de Worms por el que se declaró proscrito a Lutero; el 23 de abril de 1521 tuvo lugar la batalla de Villalar; ¡el 27 de abril de 1521 Magallanes murió en la reyerta de Mactán!

Desde el 30 de septiembre de 1519, en que zarparon de Tenerife, hasta mediados-finales de diciembre de ese año en que echaron pie a tierra en la Bahía de Sepetiba, no vieron a ningún ser humano. Y ni que decir tiene que en adelante no volvieron a ver a ninguno que supiera nada de Carlos V, de Lutero, de los hombres blancos, ni nada por el estilo. La soledad cultural, así como la personal se antoja demoledora. Por ende, la fortaleza psicológica inconmensurable. Que hubiera algún motín, o alguna desertión, tampoco tiene por qué extrañar.

La recogida de un patagón, acaso un *selkman*, con el que se atravesó el Estrecho y gracias al cual Pigafetta fue configurando un léxico, como era de esperar de un humanista de entonces, es un capítulo digno de reconocimiento. El pobre gigante murió de escorbuto en la travesía del Pacífico.

Pero de esta manera —y aun con datos peores— fueron atravesando el Océano (el mar del Sur) durante más de tres meses, pasando todas las calamidades que se pueda imaginar, desde las enfermedades

(el escorbuto hizo estragos) al hambre. Pigafetta se extiende en contar qué comieron y cómo; también cómo iban muriendo los unos y los otros. No es de extrañar que afirme: «No pienso que nadie en el porvenir ha de querer emprender semejante viaje».

Al fin trabaron contacto con otros seres humanos, al otro lado del mundo. Pero fue poco afortunado, pues fue con unos salteadores de sus barcos. Por ello llamaron a esa isla «de los Ladrones», que hoy es Guam. Estos individuos, dijo Pigafetta «no habían conocido hasta entonces más hombres que los habitantes de sus islas».

Por fin, el 16 de marzo de 1521 entablaron pacífica conversación con otros indígenas de Homonhon, y después del 28 de marzo en que plantaron la primera cruz en Mazava fueron encontrándose con sociedades complejas. Los relatos de Pigafetta y de Francisco Albo dejan testimonio de cómo fueron cumpliendo uno de sus cometidos: cristianizar a los pueblos con los que se encontraran. Y así lo fueron haciendo. Pigafetta narra el levantamiento de la primera cruz y cómo Magallanes, gracias a la interpretación del famoso Enrique de Malaca, explica el valor de ese símbolo, así como que la erigía por mandato del Emperador. La escena no tiene desperdicio. Ni el imaginar qué llegaron a interpretar los naturales.

Las jornadas siguientes fueron de frenética actividad, de intercambios, pactos y muertes espantosas: la de Magallanes, la de la emboscada en la cena siguiente, la del abandono en la playa a manos de sus capturadores de Juan Serrano... Pusieron rumbo al sur y en la costa de Bohol abandonaron la Concepción, pues no había hombres suficientes para gobernar las naves que quedaban. De allí buscaron avituallamiento en Borneo y, aunque las fechas no coinciden plenamente en todas las fuentes, podemos pasar a manejar a partir de aquí ese fabuloso resumen de las paces que se fueron firmando en adelante.

Porque, efectivamente, uno de los cometidos era el de trabar alianzas con los reyes que encontraran. Y las alianzas solo se pueden firmar con soberanos a los que se les reconozca su soberanía y se tenga por

efectivo su poder en su territorio. Existe en el Archivo de Indias «el libro que trajo la nao Victoria de las amistades que se hicieron con los reyes de Maluco, año de 21» (Archivo General de Indias, 1528), que fue extractado por Juan Bautista Muñoz y este extracto se puede consultar hoy fácilmente (Fernández de Navarrete, 1837). Lo que no es tan fácil es leerse el manuscrito original (como se ha hecho para estas breves páginas).

4. Pluán/Poloán

Esas «paces y amistades» las firmaron el 30-IX-1521 Gómez de Espinosa y Elcano con el señor de Pluán (también Poloán)¹, «moro», a bordo de la Victoria, «teniendo cautivos a dicho señor de la dicha isla y a un hermano e hijo suyo y otros que con ellos venían en un junco de la ciudad de Burney para la dicha isla de Pluán». El señor era Tuan Mahamud, vasallo del rey de Burney. La paz se firmó ofreciendo a cambio de la «amistad del Emperador de Castilla» (¡esto era lo que entendían por Emperador después de haber salido de Sevilla!) se le daría «carta de seguro» para que ninguna nao de Castilla le hiciera daño, a cambio de que este tal Tuan les avituallara las naves (Trinidad y Victoria). Tuan lo tuvo por bien y se comprometió a entregar en ocho días «cuatrocientas medidas de arroz, veinte cabras, veinte puercos, ciento y cincuenta gallinas». Esta vez el intérprete fue «un moro que se tomó en la isla del rey de Lozón, que entendía algo el castellano» (su nombre era Pacecalán, o algo semejante). Por vez primera quedaba claro que de alguna manera había habido contactos culturales previos y que no solo Enrique podía actuar de intérprete.

5. Bachán (ante el rey de Tidori)

Cuando llegaron a tierra se enteraron, pues de ello se quejaron los naturales de Bachán, que los portugueses les hacían muchos «desaguisados» y les

¹ La narración está duplicada desde el folio 14 antiguo, 1-bis moderno.

«decían muchas palabras injuriosas y soberbias» y, además, les quitaban gallinas y los portugueses tenían advertidos a los moros y a los cafres que, si se quejaban, los maltrataban. Estaban en la seguridad de que, si hubieren ido a quejarse a su rey, este les diría que los portugueses pronto se irían de allí, que dejaran pasar todo aquello y que, además, tenía buena amistad con el rey de Portugal. Elcano y el contador inquirieron de nuevo al rey de Bachán sobre si quería que le llevaran alguna noticia más al Emperador y respondió que no, que todo lo dicho era verdad. Pero no todo debió quedarse en un altercado verbal porque el rey de Bachán, amigo del Emperador y rey de Castilla, «porque supiese cómo él no era culpado en la muerte de los portugueses, que así mismo él se temía que los portugueses habían de venir sobre él y destruir su isla de Bachán». Por ende, como era amigo del rey de Castilla pedía una carta «de favor y de seguro» *así como una bandera de armas del Emperador para que nadie, ni siquiera los portugueses, se atrevieran a hacerle mal o daño en su tierra*. Las peticiones le fueron aceptadas, al tiempo que él se comprometía a entregar una carta a los navegantes para que les sirviera de protección en aquellas islas. Elcano y los suyos les hicieron saber que los portugueses no osarían hacerles mal, pero que, no obstante, como en Tidori habían quedado cuatro castellanos, si los necesitaran, que los llamaran que les defenderían, aunque quedaban convencidos que tan pronto como los portugueses supieran que habían estado por allí ofreciendo su protección, que no se atreverían a acercarse y molestarles: «así lo tenía él por cierto [el rey de Bachán] que siendo él amigo del rey de Castilla, que los portugueses no le habían a él de hacer enojo alguno».

Al tiempo quedó claro que uno de los portugueses muertos en alguna de las aludidas reyertas era un mercader, Simón de Corria (Correa), cuya carga no superaba los 500 bahares de clavo y otras mercaderías menudas, «nosotros, como oficiales del rey de Castilla nuestro señor le requerimos como amigo del rey de Castilla que aquellos quinientos bahares de clavo de

giroflé que tiene del capitán Simón Correa y de los otros portugueses que fueron muertos en la dicha isla de Bachán, que los guarde y los tenga en sí, e no los dé a persona alguna hasta tanto que el Emperador y rey de Castilla nuestro señor envíe a mandar lo que se haga de los dichos quinientos bahares de clavo, por cuanto todos los bienes de los dichos portugueses son perdidos y pertenecen al rey de Castilla, nuestro señor, por haber entrado en los términos y límites de la Demarcación del rey de Castilla nuestro señor, lo cual les es defendido [¿] y les es notorio a los dichos portugueses u que por ser oficiales del rey somos obligados procurar cualquier hacienda que le pertenezca, que por eso le requerimos esto».

El rey de Bachán aceptó convertirse en guardián de la carga de clavo a la espera de recibir las órdenes del rey de Castilla. Toda la escena anterior se celebró ante el rey de Tidori, y participaron varios intérpretes o «lenguas», los moros Celín y Arabí, ambos vecinos de Tidori y un tal Ají (¿?) que era criado de uno de los capitanes —ya muerto— de la expedición, «el cual entendía lengua arabia». Los testigos fueron Francisco Albo, Bartolomé Sánchez, escribano y un tal Martín, marino de la Victoria. El caso es que, tras la negociación, se firmó el pacto el 1 de octubre de 1521, se recibieron las vituallas el día 7 y se volvieron a sus casas los naturales, 88 hombres, en el junco «que en él venían». La entrega de los animales se completó con la de una carta del señor Tuan Mahamud (que frisaba los 18 años de edad), para Carlos V. En señal de buena voluntad se le devolvieron «unas lombardeas de bronce que se le habían tomado en el junco», así como unas ropas de sedas, paño y demás.

Los documentos se juraron, por un lado, con un crucifijo apellidando por Dios y por Santa María y por una señal de la Cruz; por el otro, «poniendo el dedo en la boca y luego en la cabeza» según uso y costumbre de los «moros».

Cuando el rey local cumplió con lo pactado (en el caso de Tuan Malamud, entrega de víveres), se consideró ya «amigo» del Emperador y rey de Castilla.

6. Tidori

Más adelante, el 8 de noviembre de 1521, ambas naves llegaron a Tidori, «donde hay clavo y girofle». El rey de la isla, Zuratán Manzor, mandó dos emisarios para saber quiénes eran los recién llegados; «respondieron que eran enviados del Emperador a hacer paz y tratar las mercaderías de Castilla con el clavo y el girofle y otras mercaderías de la tierra» según extractó J. B. Muñoz, y según el documento original «que las naos y gente que en ellas venía eran del Emperador y rey de Castilla don Carlos, nuestro señor» que les había mandado por clavo y girofle desde Castilla al Maluco. Se fueron los enviados. Volvieron con nuevo recado de su rey: que él holgaba mucho de tener al Emperador y rey de Castilla por amigo al que «ya él sabía que era tan gran rey». Tras tal reconocimiento se pusieron las naos al servicio del rey de Tidori, pues así lo mandaba el Emperador y rey de Castilla... Al día siguiente solicitó subir a bordo de las naos, sin armas, porque «donde hay paz y amistad no ha menester traer armas». Ante tal actitud, lo aceptaron «como verdadero amigo del Emperador y rey de Castilla, nuestro señor». Cuando al día siguiente apareció de nuevo en su canoa, y sus acompañantes en las suyas y subió a la Trinidad, fue cuando les dijo «que él era amigo del Emperador y rey de Castilla que así lo tenía», «que ya tenía noticia él del rey de Castilla que era gran señor que dos años había que sonó [¿?; ¿soñó?] de estas naos que venían a su isla y que después lo sacó por astrología y por la luna cómo estas naos habían de venir a su isla por lo cual daba gracias a Dios que así lo había hecho y traerlos así a su isla...».

En nombre del Emperador le hicieron obsequio al rey y a los suyos de ropas, cosas de seda y otras zarandajas.

El 10 de noviembre saltaron a tierra «el contador y el piloto Juan de Caravallo, *que entendía algo la lengua de la tierra*» [¿la habría ido aprendiendo a bordo para matar el hastío con Enrique?]. La intención, ratificar lo pactado, como así se hizo. En cualquier caso, el

rey de Tidori pidió al contador, que como estaba escribiendo todo lo que acontecía que escribiera al rey de Castilla para que fuera «sabidor» (palabra que volverá a aparecer en la carta de Elcano a Carlos V cuando regresan a Sanlúcar) que ayudaría a todos los que en su nombre aparecieran por allí y que sentía mucho no tener clavo para darles en el acto, pero que les mandaría a donde recalaran.

Unos días más tarde, el día 13, fueron a su casa del Cano y Martín Méndez —el contador— y Carvallo y le contaron «los trabajos y cosas que habían pasado» al tal Zuratan Manzor y cómo la armada había llegado a la isla de Zubu, buscando las del Maluco, y allí habían muerto a su capitán general y demás circunstancias que rodearon a la expedición desde lo de Mactán hasta ahora, con las capturas conocidas, pero que le querían entregar a ciertos cautivos para que los devolviera a sus tierras, excepto dos hombres de Mindanao «que queremos llevar a Castilla»; asimismo, le darían tres mujeres que llevaban a bordo, para que las devolvieran a sus tierras porque la voluntad del Emperador era tener paz y amistad «con quien la quiere tener con él». Tras esto, el rey manifestó su enorme alegría y amistad y que tenía al rey de Castilla y a aquellos navegantes en su corazón y que les mandaba el clavo a donde les alcanzara... El 14 de noviembre se le entregaron las mujeres y los hombres para que los devolviera a sus tierras. El rey de Tidori se comprometió a ello, escribiendo al rey de Mindanao para que mandara un junco que los recogiera. Él, en persona, le escribiría al otro describiéndole «el gran poder del rey de Castilla y la mucha amistad y paz que con él tenía» y que, además, si aparecieran por su ciudad naos del rey de Castilla, que les hiciera gran honra porque el rey de Castilla así lo hacía con sus amigos.

El 15 de noviembre volvió a subir a bordo para decirles que mandaba a pedir el clavo prometido y aprovechó para solicitar «ciertas cosas» que le debieron gustar de las que había a bordo, «las cuales le fueron dadas».

El 27 de noviembre hubo una nueva entrevista: «enviamos a decir al rey de la isla de Tidori con Vzmán

[sic, «Osmán»] vecino de la dicha isla de Tidori que *entendía la lengua castellana algo*» (había tardado varias semanas en localizar a este sujeto) que comunicara al rey que estaban inquietos porque se echaba el tiempo encima y que querían volverse ya a Castilla y no esperar por el clavo. El rey de Tidori pidió quince días de prórroga en la espera porque él quería mantener la amistad con el rey de Castilla, que no preparaba ninguna traición y que si se iban sin el clavo se sentiría afrentado. Se le tranquilizó; se le habló de que no se desconfiaba de él y se aceptó esperar esos quince días pedidos. El rey moro juró sus compromisos sobre un Corán que mandó traer de tierra. Lo propio hicieron los mandos de la armada, sobre un Crucifijo.

A continuación, Zaratán pidió que, si se le diera una bandera con las armas reales del rey de Castilla y alguna carta con la firma del mismo rey, lo tendría como acto de amistad. Se le dio la bandera con las armas del rey de Castilla y se le dio la carta que pedía, «una carta en que estaba la firma del Emperador y rey de Castilla nuestro señor y el dicho rey [de Tidori] la recibió con mucho placer». Es evidente, pues, que de Sevilla salieron con documentos en blanco, firmados por el Emperador... ¿o falsificaron aquel día la firma de Carlos V para darle contentamiento a Zaratán?

Aún más: pidió que se quedaran cuatro hombres con él, uno de ellos que supiera escribir para hacer relación de las mercaderías y sucesos que fuera menester, así como armas de fuego. Se convino, en efecto, en dejarle cuatro hombres, una lombardeta, algún falconete y algo más porque, desde ese día, él tenía la isla como del rey de Castilla. Los castellanos le hablaron de cómo estas cosas no se hacían si no había paz y amor entre reyes, a lo que Zaratán respondió que él llevaba al Emperador en su corazón (o así más o menos). Al parecer, el 9 de diciembre se hizo acto de entrega de los tiros, que fueron finalmente, cuatro lombardetas de bronce, un falconete y un pasamuros. Tal vez se quedaron cuatro hombres en Tidori, pero en la documentación de este pacto no constan sus nombres. A la semana siguiente se entregó para el Emperador

en un par de cajas varios caracolutos cosidos y diez pájaros del paraíso terrenal: cuatro papagayos y otras aves de las que hay en el Maluco.

7. Giloló (con Tidori)

Mientras todo lo anterior ocurría, el sábado 16 de noviembre de 1521, subió a la Trinidad el rey de Giloló. Quería entablar relaciones con el rey de Castilla y ofrecer a sus naves lo que necesitasen. Advirtió, eso sí, que no tenía clavo pero que estaba dispuesto a plantar árboles para que en siete u ocho años lo hubiera. También ofrecía hombre para la guerra que el rey de Castilla determinara, pues «puede mandar su isla o tierra de Gillo como suya propia», y que estaba dispuesto a mandar una carta firmada al rey de Castilla diciéndoselo del mismo modo que pedía la correspondiente contrapartida, como le fue confirmada: las naves y sus hombres se ponían a su servicio. El 19 de noviembre envió al Emperador y rey de Castilla una carta de amistad, un papagayo colorado, clavo y girofle advirtiéndole de que no mandaba más, porque no tenía más. El obsequio fue bien recibido por los cristianos.

También el 19 de noviembre subió a bordo el rey de Maquián, Quichil Vinar (¿) el cual, en presencia del rey de Tidori expresó su voluntad de querer ser amigo del rey de Castilla y que daría todo el clavo que hubiera en su isla. Los capitanes aceptaron que subiera a bordo de la Trinidad junto al rey de Tidori.

8. Terrinate

El 11 de noviembre apareció en su canoa Chichildernes, el hermano del rey de la isla de Terrinate que era por aquel entonces Aboayat, y venía para comunicar a los capitanes que eran amigos del Emperador y rey de Castilla y que podía mandar en la isla de Terrinate como suya propia; que, de hecho, les iba a dar todo el clavo que hubiere en la isla y que aunque «en la isla de Terrinate siempre hacían mucha contra a los extranjeros, que a nosotros e a las naos por ser del rey de

Castilla nos harían mucha más honra». A ello se le respondió que se le agradecía la merced que les hacía y que a él y a los demás reyes del Maluco se les tendría por amigos del rey de Castilla, que a este se le haría «sabidor» de todo ello, y que —por otro lado— tendría que zarpar pronto porque hacía mucho que habían salido de Castilla y, por ello, no podrían ir a otro lugar, pero que, sin embargo, otras naos seguro que sí irían a Terrinate. Se le dieron ciertas cosas de Castilla en prueba de paz y amistad.

Unos días después, el 4 de diciembre de 1521, aparecieron ante la Trinidad y la Victoria todos los hermanos de Aboayat (que tenía unos diez años de edad), Quichildarnes, Chiliprosi, Rajalilil y Guayiquo (o como quiera que transliterara sus nombres el escribano), que querían que la isla de Terrinate la usara el rey de Castilla como suya propia. Y continuaron con su interesantísimo parlamento antropológico: «que la madre del rey de Terrinate, su hermano y el rey de Terrinate están en casa del rey de Tidori, en la dicha isla de Tidori, por cuanto el rey de Tidori, es padre de la reina madre de Terrinate, madre del rey de Terrinate». Los cristianos pusieron las naos a servicio de la madre y del hijo, con el beneplácito del rey de Castilla, «nuestro señor que así lo mandaba y que él holgaría mucho de tener por amigo al rey de Terrenate y a todos los reyes y señores de las islas de Maluco» y que si fuesen por allí otras naos de Castilla se obraría igual. Luego les dieron algunos artículos como obsequio, que les gustaron. Terminada la entrevista, Elcano y el contador Martín Méndez (que en toda esta historia era el único que escribía estas relaciones) bajaron a tierra, a la casa del rey de Tidori a ver a la reina de Terrinate y a su hijo, el rey Aboayat. Y vieron que era de edad de diez años. La madre confirmó que ella, el rey y la isla estaban al servicio del rey de Castilla, al que tenían por amigo. Lo mismo respondieron Elcano y Méndez, que pusieron a su servicio las naos presentes y las venideras y entregaron ciertos artículos en señal de paz y amistad. El 17 de diciembre el hermano Quichildarnes trajo la con sabida carta para el rey de Castilla.

Ese mismo día, 17 de diciembre de 1521, el rey de Bachán (que nos habíamos olvidado de él) entregó una carta para el Emperador, un esclavo de once o doce años, dos bahares de clavo (y no más porque las naos estaban «muy cargadas») y dos «plumajes» en testimonio de amistad para el rey de Castilla. Elcano y el contador le devolvieron el obsequio con una bandera con las armas reales, así como una «carta de la paz y amistad que tenía con el Emperador».

De la lectura de tan significativo documento, uno de los pocos (si no el único) que se conserva, que volvió a bordo de la Victoria, se desprenden varios datos de interés: en primer lugar, además de lo expuesto, que los cristianos negociaban, pactaban y firmaban en nombre del «Emperador y rey de Castilla», títulos que se repiten reiteradamente.

En segundo lugar, hay un mundo intrahistórico, el de la transmisión de la noticia que tiene el máximo interés: las naos cristianas debían impresionar, como de hecho hacían, a aquellos individuos que se movían en canoas. Inquietos ante la novedad de semejantes máquinas flotantes, seguro que entre ellos se contaban cosas o se respondían a sus inquietudes.

Aquellos hombres, que mejor no imaginárselos físicamente, ni en sus formas ni olores, despertaban sensación de miedo, pero también de protección a quienes se sumaran a esa —imaginable— larga lista de reyes amigos que debía haber por todas partes. Es muy curioso el sentido gregario, la necesidad de pactar so color de paz y amistad que tiene y siempre ha tenido el *homo sapiens*.

Además, quien se pusiera a la sombra de la bandera del Emperador y rey de Castilla, sabía que se podía sentir seguro porque ese lejano hombre poderoso capaz de enviar naos tan lejos para cargarlas de clavo iba a ser su protector contra, ni más ni menos, que los portugueses.

La hegemonía de Carlos V en aquellas islas, en el legendario Maluco, estaba en las manos de aquel hombre tosco, Juan Sebastián Elcano y de sus acompañantes, que dejaban en tierra a compañeros para

manejar la artillería, que se movía en esas imponentes canoas: la hegemonía se conseguía gracias a importantes tratados de paz y amistad, resguardados por cañones y velas.

Como en Europa.

Lo que estaba ocurriendo durante aquellas semanas entre reyezuelos de alejadas islas del Maluco tendría una importancia mundial, aunque ellos solo vieran tratados de paz y amistad entre indígenas y el Emperador rey de Castilla, y sus representantes metidos en dos naos, nada más.

Una de ellas, la Trinidad, intentó el viaje de vuelta hacia las Indias, pero fracasó en el intento.

La otra, la Victoria, se lanzó a la épica aventura de dar la vuelta por occidente, siguiendo la ruta de los portugueses, pero más al sur para no entrar en su demarcación pactada en Tordesillas. A la altura de Cabo Verde ya no pudieron más y hubieron de atracar, disimular, huir, poner rumbo hacia el norte.

Confirmada la primera vuelta al mundo, ya desde la carta de Elcano a Carlos V y, confirmada, asimismo, la «redondez» de la Tierra como escribió en su tosco lenguaje el capitán superviviente, había que tomar decisiones.

Una de las primeras fue la preparación de una segunda expedición al Maluco, de marcado carácter comercial de nuevo, pero también científico, por decirlo de alguna manera, porque empezaron los viajes para marcar los límites del Tratado de Tordesillas al otro lado del planeta. Mediciones exactas que no se pudieron fijar hasta el siglo XVIII.

A su vez, vistas las riquezas en clavo que trajo Elcano, que con solo su cargazón se pagó toda la expedición que había salido tres años antes y con cinco naos, se decidió doblar la Casa de la Contratación: una en Sevilla, para el tráfico con Indias, otra en La Coruña, para el tráfico con el Maluco.

Así las cosas, en 1527 zarpó la segunda expedición, comandada por fray Jofré de Loaysa y con su segundo capitán, Elcano. El viaje fue un desastre y ambos, amén de otros muchos, murieron durante la travesía; los pocos

que quedaron a salvo en tierra, cautivos por los portugueses, no regresarían a España hasta 1536.

Al mismo tiempo, Hernán Cortés, envió otra expedición, la de Álvaro de Saavedra, que aunque alcanzó algunas islas del mar de la China, hubo de dar la vuelta y regresar a Méjico, muerto el propio Saavedra durante la expedición.

A su vez, los portugueses confirmaban su presencia en aquella parte del planeta. Y, a su vez también, las noticias que llegaban a la Corte de Carlos V sobre todo aquello, sobre esa pléyade de infortunios que ni traían clavo, ni buenas esperanzas, indujo a tomar una decisión lógica. Si las riquezas las daban con seguridad las Indias, ¿a qué desgastarse con un nuevo imperio oriental que debilitaría la hegemonía del Emperador pues habría que invertir recursos y desplazar soldados a aquellas partes del mundo?

Y, además, el cálido lecho que ofrecía la bellísima Emperatriz Isabel a su esposo, el Emperador Carlos V, propició que se cerraran negociaciones, que para eso estaban las reinas, para trabar paces y alianzas entre los reyes. En Sevilla se habían casado en aquellas memorables jornadas andaluzas de 1527; en Zaragoza, en 1529, se rubricó el Tratado de Zaragoza por el cual se vendían las posesiones en el Maluco a Portugal a cambio de la formidable suma de 350.000 ducados.

La aventura oriental quedaba zanjada. La hegemonía planetaria, se abandonaba oficialmente y de momento.

Porque quisieron las circunstancias que un joven grumete de los que fue en la expedición de fray Jofré, y que de hecho firmó como testigo en el testamento de Elcano, un tal Urdaneta, animado por un increíble espíritu de observación, y tras avatares existenciales propios de aquellos tiempos, dio con la corriente del Kiro-Siwo, o lo que es lo mismo, se podía salir de Méjico (¡de la Nueva España!) llegar a los mares de la China y volver sin tocar posesiones portuguesas, como de hecho así se hizo. Así se llegó a Filipinas y el sueño del imperio oriental se revivió. Corría el año de 1542.

Al mismo tiempo, justo al mismo tiempo, en 1543 los portugueses llegaron por vez primera a un puerto en

Japón, Kyushu y poco después, en 1549, llegaba a Kagoshima otro barco de carga, que llevaba ideas, pues a bordo iba Francisco Javier.

Desde un punto de vista institucional, a lo largo de los siglos XVI al XVIII hubo dos «tipos» de Imperio hispánico. Por un lado, un Imperio, que era formalmente tal, el Sacro Imperio Romano, cuyas coronas ostentó Carlos V y, tras su abdicación y muerte, un Imperio propiamente español, sin las adherencias (por decirlo *grosso modo*) germánicas. Desde la separación en dos ramas del gobierno patrimonial de la Casa de Austria, la una gobernada desde Viena-Praga y la otra desde Madrid, se consolidó un modelo hegemónico en Europa que tuvo su punto de arranque en la batalla de San Quintín y la posterior paz de Cateau-Cambresis. El éxito de este modelo imperial se basó en aspectos de eso que se ha llamado el *soft power* y el *hard power*.

Los reyes de la Casa de Austria, sus consejeros, «primeros ministros» y validos fueron grandes maestros de la aplicación de mecanismos de propaganda, gestión, socialización y adoctrinamiento, administración, diplomacia y exaltación de la Monarquía y los logros de sus vasallos.

Al mismo tiempo, las aristocracias castellanas y españolas, así como el excedente demográfico enrolado en ejércitos o en galeones, expandió el poder militar por donde fuera menester.

Si institucionalmente se trató de un imperio de agregados territoriales con una única cabeza —el rey— y con una única religión —la católica (y en donde esta última premisa falló, hubo guerra)—, ello fue posible gracias a una permanente política a todos los niveles (quiero decir desde los más altos, a los más populares) de pactos: pactos con las oligarquías territoriales, a las que se les mantenían sus instituciones locales, o con las que se casaban los castellanos y españoles, o a quienes se atraía al sistema de gobierno central de los Consejos (Aragón, Italia, Flandes...) o pactos con las gentes menudas, sin las cuales no había posibilidad de expansión, consolidación del poder real, e incluso

derrota de los enemigos de esos nuevos «amigos» bien fuera en la Nueva España, en el Perú, o en el Maluco.

Pero si la capacidad de pacto es una lección monumental de habilidad política en la que —a su manera— todos creían (hasta que Castilla se agotó por servir a los demás), no es menos legendaria la impactante lección de la lealtad hacia la dinastía y la religión. No pensemos, porque es absurdo, que en el ejercicio del poder no hubiera disensiones. En ese caso, ni existirían el Derecho, la Inquisición y la estratificación social del propio poder. Sin embargo, el ejercicio de la gracia real y su traducción tangible en mercedes reales, era un buen acicate, o una buena recompensa dada por el monarca, para aquellos que destacaran en su servicio.

Por tanto, existía un sistema cultural, en su acepción más lata, de pertenencia a una comunidad, articulada en diversas formas, según las funciones sociales y los papeles que hubiera que desempeñar. Todo se aprendía en casa —con un respeto casi divino hacia el linaje o su vómito en el caso del marginado social al estilo de Lázaro de Tormes—, en la escuela —desde Quintiliano, Nebrija, o todo lo demás— aquellos que iban a la escuela y que no eran pocos porque no solo las había municipales, sino aristocráticas, episcopales, parroquiales, conventuales; en la convivencia cotidiana, con gentes todas sabedoras de pertenecer a un inmenso imperio..., también injusto, agotador y cuantas sombras se quieran proyectar.

Y los pactos con las oligarquías territoriales se mantuvieron firmes. Una de las bases del pacto era la recta administración de la Justicia. Carlos V asumió plenamente su papel.

En las instrucciones a los virreyes, se reiteraba el no hacer novedad, el tratar con gracias y mercedes a las familias significadas. Al príncipe Felipe le había dicho Carlos V que «las leyes y ordenanzas hechas sean muy bien guardadas y cumplidas y que no innoven, ni permitáis ser innovado». Los problemas saltaban cuando los pactos no se conseguían, o se rompían los preestablecidos, los que hoy llamaríamos constitucionales de la Monarquía.

Cuando Juan Sebastián Elcano entregó la bandera con las armas de Castilla al nuevo rey amigo del Maluco, le estaba entregando no un paño de recuerdo, ni aun un símbolo, sino una realidad ingente entonces, incomprensible para muchos hoy: era el acto por el cual se adscribían a todo aquel fabuloso sistema de valores.

9. Conclusión

En este trabajo se analizan varias situaciones «externas» a la propia expedición, pero que resulta importante plantearse. Se trata sobre todo de la «desconexión» del mundo que abandonaron y su posterior «conexión». Teniendo en cuenta que surcaron mares y rutas desconocidos, así como que pasaron meses y meses sin ver a ningún cristiano, pero que tan pronto como hallaron seres humanos con organizaciones sociales complejas, firmaron con ellos pactos de paz, amistad y protección, ¿cómo se produjo el cambio de su percepción del mundo y cómo o por qué aquellos naturales se decidieron a pactar con ellos y su rey, al que reconocían reiteradamente su poder? Sin duda, porque el

desfase tecnológico entre las naos, los cañones y las velas, frente a las canoas, los remos y las flechas, era una razón más que suficiente para querer formar parte de un poder hegemónico, viniera de donde viniera. Se ha transcrito por vez primera el «Libro que trajo la nao Victoria de las amistades que se hicieron con los reyes de Maluco, año de 21», que se conserva en el Archivo General de Indias... y que llegó a bordo desde el Maluco a Sevilla sin perderse por el camino.

Referencias bibliográficas

- Archivo General de Indias, Indiferente. (1528). n. 1. *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestro Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della*. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/304065?nm>
- Fernández de Navarrete, M. (1837). *Colección de los viajes y descubrimiento que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, Tomo IV, doc. XXVII, pp. 295 y ss.

Enrique Martínez Ruiz*

CONSECUENCIAS DEL VIAJE DE ELCANO. CIENCIA, COMERCIO Y GUERRA

Las consecuencias de la primera circunnavegación abrieron amplios horizontes a la ciencia y al comercio, al tiempo que la rivalidad por la posesión de las islas de las especias desencadenaría la primera guerra colonial y los tratados de paz que afectarían a aquellos espacios del océano Pacífico, que se convirtió en el «lago español», donde España mantuvo una posición hegemónica hasta fines del siglo XVIII, prácticamente.

Consequences of Elcano's voyage. Science, trade and war

The consequences of the first circumnavigation opened wide horizons for science and trade, while rivalry for possession of the spice islands would trigger the first colonial war and the peace treaties that would affect those areas of the Pacific Ocean, which became the "Spanish lake", where Spain maintained a hegemonic position until practically the end of the 18th century.

Palabras clave: siglos XVI-XVIII, navegación, océano Pacífico, hegemonía española.

Keywords: 16th-18th centuries, navigation, Pacific Ocean, Spanish hegemony.

JEL: N0, O1.

1. Introducción

Nada más recibir la carta que Elcano le escribió al arribar a la península en 1522 de regreso del viaje emprendido en 1519, Carlos V reclamó su presencia con dos de sus compañeros en Valladolid, donde estaba la Corte. Allí se presentaron él, el piloto Francisco Albo, autor de un derrotero de la navegación iniciado en el cabo de San Agustín (Brasil) y Hernando Bustamante, que se enroló como barbero y fue uno de los más estrechos colaboradores de Elcano desde que este asumió el mando de la expedición. También acudió a la ciudad castellana Antonio Pigafetta, que había escrito

un minucioso diario del viaje con multitud de noticias y detalles de cuanto había sucedido en su transcurso. Los cuatro fueron quienes proporcionaron al Emperador la más completa información de la expedición y de sus resultados, abriendo amplias perspectivas para la ciencia, el comercio, la guerra y la paz, cuya transformación y progreso empezaría de inmediato¹.

2. Los progresos de la ciencia

Por lo pronto, el viaje vino a demostrar la «eficacia» de la construcción naval peninsular, pues los barcos portugueses y españoles estaban recorriendo todos los mares soportando temporales y huracanes, pasando privaciones, padeciendo enfermedades y realizando las singladuras más largas, no exentas de novedades,

* Catedrático de Universidad (E) Historia Moderna.

Universidad Complutense.

Contacto: enrimart@ucm.es

Versión de abril de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7483>

¹ Para el viaje y sus consecuencias, Martínez Ruiz (2016a, 2019a).

evidencia clara de los progresos realizados en todo el entorno naval: cartografía, tratados, tablas, derroteros, instrumentos, construcción y navegación². En este sentido, la circunnavegación supondrá un gran impulso para la geografía, pues no solo demostró la redondez de la tierra, de la que se tiene desde entonces conciencia de sus auténticas dimensiones, sino también se consumaron los dos viajes más largos sin repostar realizados hasta entonces: el del Pacífico (desde el 28 de noviembre de 1520 hasta el 6 de marzo de 1521; era la primera vez que se cruzaba ese mar, a lo que parece que contribuyó El Niño, uno de los fenómenos climáticos más importante) y el del Índico (desde el 8 de febrero de 1522 hasta el 19 de mayo de 1522; en el que Elcano abrió una ruta nunca transitada hasta entonces: la del Índico sur, al arrumbar directamente desde Timor al Cabo de Buena Esperanza).

En esas singladuras tuvieron que afrontar otro problema: el firmamento. Los que ya habían navegado por el hemisferio sur y ahora los tripulantes de la armada pudieron comprobar que las estrellas no eran las mismas que las del hemisferio norte. Perder de vista la Estrella Polar al rebasar el Ecuador, obligó a buscar alguna referencia similar en el sur que permitiera orientarse en la noche austral y pronto encontraron referencias orientadoras. El mismo Pigafetta se refiere a la que hará las veces de la Polar en el hemisferio austral y a la que con toda probabilidad él mismo le puso el nombre con el que la conocemos: la Cruz del Sur. Como era lógico, el italiano va dando diariamente las medidas relativas a la navegación (con sus observaciones se pudo hacer una estimación de la velocidad que desarrollaron los navíos expedicionarios: unos 2,5 nudos por hora). Pero en cuanto a las medidas de navegación, es más preciso Albo, un experto piloto, que no se interesa por ninguna cuestión del viaje que no sean sus aspectos técnicos. Ni siquiera relata la muerte de Magallanes. Las medidas que tomó son de una sorprendente exactitud, pues hay

gran coincidencia de ellas con las tomadas en la actualidad (Figura 1).

El reto del Pacífico

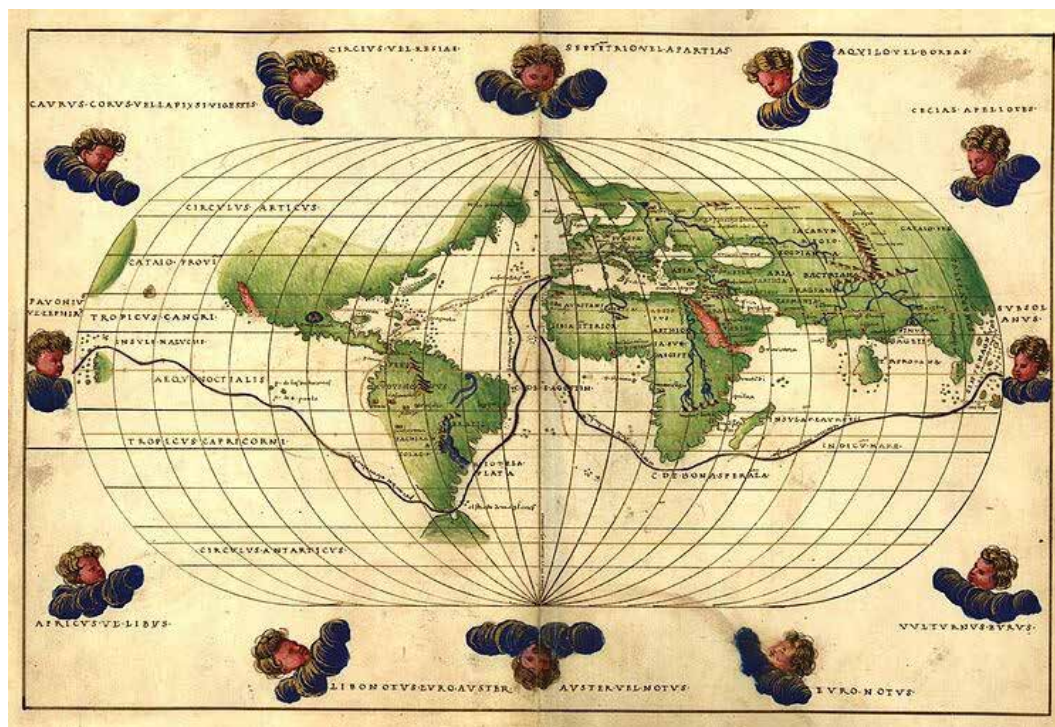
Desde que dejaron atrás el Río de Solís (actual Río de la Plata), todo fue nuevo para los expedicionarios, que comprobaron la geografía de América del Sur, descubrieron el estrecho de Magallanes y salieron al Pacífico, además de descubrir nuevas especies animales (los pingüinos y los guanacos) y tratar con los naturales, una especie de gigantes, a los que llamaron patagones. Aspectos todos superados por lo que les reportó la navegación en el Pacífico, que abrió un mundo desconocido, del que dio un amplio anticipo el relato de Pigafetta, el más famoso de las narraciones del viaje, reeditado en numerosos idiomas, que constituyó una fuente de información de múltiples aspectos, pues nos da noticias sobre geografía (refiere las diversas islas en las que tocan, como Guam, con especial referencia al archipiélago de San Lázaro, desconocido para los europeos, que luego cambiaría su nombre por el de Filipinas), botánica (coco, arroz, taro, mangostino, mango, papaya, clavo, canela, nuez moscada...), zoología (aves como la espátula rosada, pescados, cerdos, gallos, cabras...), etnografía (describe la apariencia física de los naturales, sus costumbres, sus armas...), incluso esboza diccionarios de algunos dialectos (castellano-tehuelche, castellano-cebuano).

Durante las escalas y estancias de los expedicionarios en las diferentes islas, se produjeron numerosos intercambios, trueques y rescates (operaciones de compra-venta), que preludiarán un complejo sistema comercial que irá desarrollándose posteriormente. Además, con la primera circunnavegación también llegaron a las Filipinas y a las Molucas la guerra y la paz. En la guerra, se enfrentaron los recién llegados con los poderes autóctonos y salieron victoriosos estos, pues el jefe expedicionario, Magallanes, murió en el choque. La paz se tradujo en los resultados diplomáticos de los

² Para todas estas cuestiones, Martínez Ruiz (2019b).

FIGURA 1

DERROTA DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO



FUENTE: *Atlas Portulano* (1548) o *Atlas de Carlos V*, de Battista Agnese.

pactos que se firmaron con los jefes de algunas islas (Poluán, Tidore, Gilolo, Maquián y Ternate), en los que se reconocían vasallos de Castilla.

Sin embargo, la presencia de los castellanos en aquellas latitudes, donde ya se encontraban los portugueses, provocaría un enfrentamiento entre ambos, desencadenado a raíz de la llegada de la segunda expedición enviada por Carlos V para determinar la posición exacta de las Molucas. La expedición zarpó el 24 de julio de 1525, al mando de fray García Jofré de Loaysa con Elcano como segundo. Ambos murieron en el Pacífico y de los 7 barcos que componían la expedición, solo uno llegaría a las Molucas; sus tripulantes trataron de resistir, pero fueron derrotados y apresados por los portugueses, que reclamaban la propiedad de las

Molucas, que les fue reconocida por compra ajustada en el tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529), que se pactaba simultáneamente a la guerra que se desarrollaba en las Molucas (ha sido llamada la primera guerra colonial, con participación de los naturales en ambos bandos) y dejaba para los españoles el archipiélago de las Filipinas.

También durante el primer viaje de circunnavegación, una de las naves, la *Trinidad*, intentó infructuosamente encontrar la ruta de vuelta por el Pacífico hacia América. Su necesidad marca el comienzo de las exploraciones españolas en ese océano, que culminan con el descubrimiento del tornaviaje cuarenta años después, si bien tal descubrimiento tuvo pródigas consecuencias, pues la acción española se agigantó

y recorrer tan vasta superficie marina para descubrir qué había en sus aguas fue el objetivo de la Corona y el desarrollo de numerosas expediciones. Son años jalonados por unas tentativas que fracasan y que presentan la novedad de tener su origen en América y no en España. En cierto modo es una especie de racionalización en los planteamientos y en el empleo de los recursos. Por otro lado, se precisaba conocer mejor a ese desconocido que era el Mar del Sur o el Pacífico, que despertó plenamente para la historia de Europa en 1522:

«Aunque persistía el anhelo por el *estrecho dudoso*, el “estrecho dudoso”, cuando el *Victoria* regresó a Sevilla... los sondeos por el norte de Panamá y el sur de México estrechaban el espacio en el que confiaban hallarlo; y pequeños astilleros empezaban a afirmar la presencia española en la costa este del Pacífico, un dominio que, en términos de territorio, no se vio seriamente amenazado (pese a la Nueva Albión de Drake y a la presencia rusa en el lejano Norte) hasta la crisis de Nootka en 1790» (Spate, 2006, p. 103).

A la postre, el reto que supuso el Pacífico fue superado por la Monarquía, al establecer unas bases en sus dos orillas y explorar su inmensidad acuática. La empresa la llevó a cabo en dos momentos y con dos soluciones diferentes, aunque con el mismo denominador común. En el caso de América, la conquista fue autorizada más que dirigida por la Corona, toda vez que las huestes de varios cientos de hombres que se desplegaron y ocuparon las islas del Caribe, México, el istmo y el Perú en unos cincuenta años, eran «empresas privadas» que actuaban con licencia real, donde figuraban las líneas de actuación marcadas por la Corona, pero los fines inmediatos los marcaban quienes las dirigían, por lo que el negocio tenía un papel importante y explica que la expansión fuera excepcionalmente rápida, ocupando en torno a 3.000.000 de Km², desde México hasta el Perú, antes de penetrar en Chile y antes de que mediara el siglo XVI. Un despliegue tal fue protagonizado por segundones de la nobleza y soldados más o menos profesionales, que

esperaban mejorar su suerte en la empresa indiana³; pero acabaron pasando a un segundo plano, pues la Corona concedió a muy pocos un poder administrativo real, ya que no estaban hechos ni preparados para desempeñar funciones burocráticas.

También en Filipinas, la conquista la llevaron a cabo gentes de armas, que tampoco pudieron mantener su protagonismo mucho tiempo, pues el mantenimiento del dominio español descansó en gran medida en los frailes, que levantaron una amplia red misional, muy costosa de mantener, tanto por la dispersión isleña como por las agresiones de musulmanes, chinos, japoneses y holandeses. Como defensa se organizó un sistema compuesto por elementos diversos; por un lado, fortalezas con guarnición del ejército colonial, pocas, pagadas por la Corona, ubicadas en las grandes ciudades y en puntos estratégicos; por otro, fortificaciones comunales, que constituían un variado conjunto de torres vigías, iglesias fortificadas, ciudades amuralladas y fuertes pequeños, que en unos casos estaban a cargo de las milicias locales con soldados nativos y oficiales españoles, en otros casos era la comunidad indígena la que tenía el reducto a su cargo y en las iglesias fortificadas, los frailes españoles eran los directores de las obras y quienes conseguían la colaboración de los nativos en el momento de defenderse de ataques enemigos (Gomà, 2014).

Hernán Cortes se convirtió en un decidido impulsor de expediciones tanto hacia el oeste como hacia el norte de la costa americana. Para tratar de encontrar noticias de la *Trinidad*, la capitana de la expedición de Magallanes cuya suerte se ignoraba, y para saber lo ocurrido con la expedición de Loaysa, Hernán Cortés preparó, obedeciendo a Carlos V, una expedición de tres barcos que explorara el Mar del Sur, al mando de su primo Álvaro Saavedra, quien zarpó de Zihuatanejo (Guerrero) a finales de 1527; en marzo del año siguiente solo llegó uno de los navíos a Tidore,

³ Para la caracterización de la hueste indiana, Morales Padrón (1962, pp. 271-290).

contactó con los supervivientes de la expedición de Loaysa, pero Saavedra fracasó en la tentativa de regresar a Nueva España en julio de 1528 y cuando lo intentó por segunda vez al año siguiente, murió y sus hombres regresaron al Maluco, siendo capturados por los portugueses. Tras el fracaso de la expedición de su primo Diego Hurtado de Mendoza, que debía explorar y tomar posesión de la costa del Pacífico e islas más allá de Nueva Galicia, Cortés se estableció en Tehuantepec para supervisar la organización y preparación de nuevas expediciones, montando una red de transporte que le permitía llevar víveres y materiales desde Veracruz a Acapulco y en 1533 ya tenía preparada una nueva expedición de dos barcos, uno de los cuales alcanzó una de las islas de las Revillagigedo y regresó a Acapulco en los inicios de 1534. Poco después envió a Hernando de Grijalva en socorro de Pizarro, pero cuando llegó, este ya había resuelto la situación a su favor; Grijalva entonces decidió continuar la expedición explorando por su cuenta, con el consiguiente descontento de la tripulación, acabando el viaje en un completo desastre.

Entre los años 1539 y 1540 se completó el descubrimiento de California como península y en 1542, con los auspicios de D. Antonio de Mendoza, virrey de Nueva España, zarpó una expedición al mando de Ruy López de Villalobos hacia el oeste con cuatro navíos, en uno de los cuales iba como piloto Ginés de Mafra; al cabo de una semana descubrieron la isla de Santo Tomé y en las jornadas siguientes otras que formaban parte del archipiélago que llamaron del Coral. En enero encontraron otro grupo insular que llamaron de los Jardines, más tarde descubrieron la isla de los Matalotes o de San Ildefonso y en febrero de 1543 anclaron en Mindanao, que por su extensión fue bautizada como Cesárea Karoli, en honor a Carlos V. Una vez en Leyte —a la que llamaron Filipina— decidieron regresar a Nueva España, fracasando en los dos intentos que hicieron y tras descubrir Nueva Guinea, volvieron a las Molucas, siendo apresados por los portugueses. Villalobos murió en su celda en abril de 1546 (más detalles sobre estas expediciones, en Martínez Ruiz, 2022a).

«Los resultados negativos de la expedición de Villalobos fueron la causa de que el Emperador Carlos perdiese todo interés por continuar con nuevos descubrimientos en el Pacífico. Y será ya, el nuevo monarca Felipe II, quien en 1559 se vuelva a interesar por las lejanas islas que llevaban su nombre» (Cabrero, 1999, p. 159).

Felipe II ordenó en 1559 al entonces virrey de Nueva España, D. Luis de Velasco —otro de los convencidos de que se podía navegar en el Pacífico de oeste a este— que preparase una expedición que, sin tocar en las Molucas, alcanzara el archipiélago de San Lázaro o las islas del Poniente y hallara la ruta de regreso a Nueva España, fiando en que esas islas reportarían en el comercio de las especias las mismas ganancias que las Molucas. Los preparativos de la expedición fueron muy laboriosos, porque no se trataba solo de una expedición de descubrimiento o exploración: el rey quería incorporar las islas Filipinas a la Corona, lo que suponía una expedición de conquista y colonización. La zarpada, al mando de Legazpi, se produjo el 21 de noviembre de 1564. Llegados a las Filipinas, la isla de Cebú fue conquistada en abril de 1565. Pudo entonces pensarse en el viaje de retorno, cuestión que asumió Fr. Andrés de Urdaneta, zarpando el 1 de junio de 1565 y arribando a Acapulco el 8 de octubre: el tornaviaje había sido posible y ya era una realidad. Enseguida empezaría el establecimiento de las relaciones entre Acapulco y Manila; el Galeón de Manila sería una especie de prolongación de la Carrera de Indias hasta Asia a través de América y el Pacífico.

«Esta ruta transpacífica tardó algún tiempo en organizarse. Si bien puede darse la fecha de 1593 (para la que se habla incluso de la constitución a través de varias cédulas reales de un *reglamento de 1593*) como la de la aparición de una regulación que iba a servir de base a todo el comercio posterior, esta norma fue sufriendo correcciones y modificaciones a lo largo de sus más de doscientos años de duración» (Cervera, 2001, p. 66).

Con el establecimiento del Galeón quedaban conectadas las Filipinas, las Marianas y las Carolinas con Nueva

España; también se había avanzado mucho en el conocimiento del nordeste del Pacífico con la exploración de California y tierras más al norte. Pero quedaba un gran espacio pendiente de explorar: el Pacífico al sur del ecuador y esa empresa se va a llevar a cabo desde los puertos del virreinato peruano a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI y primeras décadas del siguiente, siendo de destacar la expedición (1567-1569) de Álvaro de Mendaña y del cosmógrafo Sarmiento de Gamboa, que establece la ruta a la Polinesia desde el Perú y había descubierto nuevas islas, incluidas las Salomón.

3. Globalización económica y avance científico

El sistema del galeón de Manila (la Nao de la China o el galeón de Acapulco) se mantendría hasta 1750-1754, cuando se introdujeron unas novedades, complementadas por las de 1769 que hicieron del comercio del Galeón una práctica diferente de la existente en relación a las Indias, pues va a ser un «comercio de tránsito intercolonial» (Bernal, 2004), que redujo la contratación colonial española en Filipinas a un comercio de intermediación. El interés económico de la corona española sobre Filipinas se centró en el comercio de especias y en los productos orientales, sobre todo chinos, tal del gusto de entonces. Por otra parte, los galeones que hacían esta ruta estuvieron con frecuencia librados a sus propias posibilidades, en una estructura similar a la implantada por España en otras partes del imperio: «junto a la Armada de Filipinas compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses» (Baudot Monroy, 2019, p. 167). Estos últimos lo más que consiguieron fue incendiar un galeón en 1587 y no lograron capturar ningún otro en el siglo XVII, si bien en 1605 expulsaron a los portugueses de Tidore, Ternate y Amboina, pero las dos primeras fueron recuperadas por los españoles, que reaccionaron desde Filipinas e impusieron en ambas islas la soberanía española.

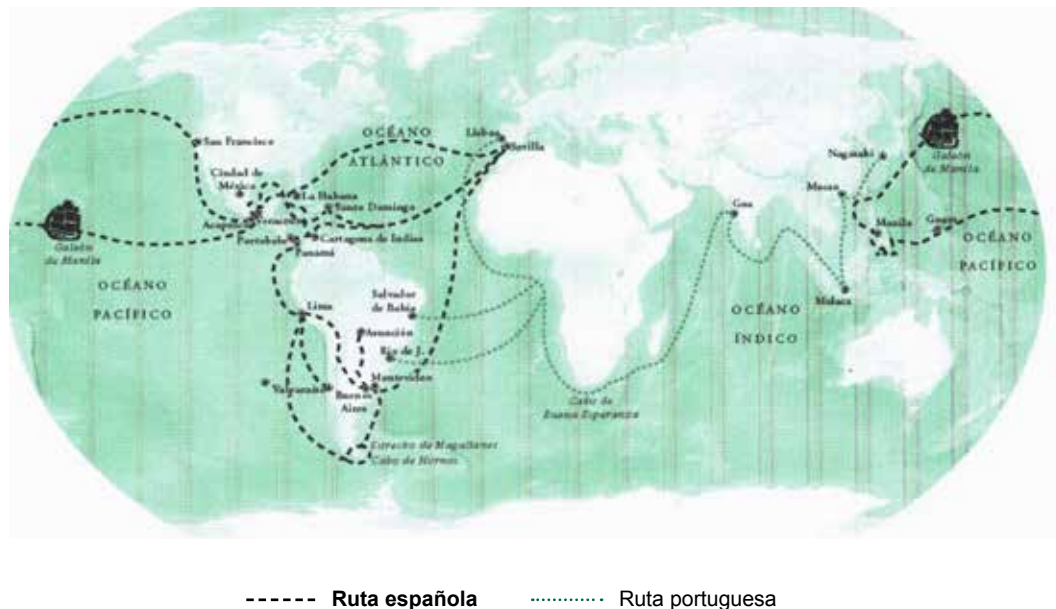
Además, la existencia del galeón se convirtió en una referencia económica de primer orden, pues hizo de Acapulco uno de los centros de la globalización económica establecida por la Monarquía Hispánica, que de 1580 hasta 1640 incluía tanto el imperio español como el portugués y un gran eje económico de ida y vuelta funcionaba desde Sevilla hasta Cartagena de Indias y Veracruz, sostenido por las Flotas de Indias; en Veracruz los productos que llegaban de Europa cruzaban Nueva España hasta Acapulco, donde embarcaban con la plata peruana hacia Manila, que conectaba con Ternate y Macao, enlazando de esta forma con las rutas portuguesas asiáticas y africanas (Martínez Ruiz, 2022b). Pero los recursos militares españoles no daban para mucho más, por lo que se renunció a una política expansiva para concentrarse en el mantenimiento de las Filipinas y su significación comercial, proceder que se mantuvo después de que Portugal recuperara su independencia. En cuanto a España, si pensamos en las expediciones que movilizó y en los asentamientos que estableció a ambos lados del Pacífico, se comprende que este océano durante más de dos siglos, pese a ataques y amenazas, fue el «lago español»⁴ (Figura 2).

La exploración y el significado de este «lago» subió de punto en el siglo XVIII, tanto por la persistencia española en él como por la aparición en sus aguas de marinos europeos que recorren sus islas en unas expediciones eminentemente científicas, que duraban varios años y a su regreso al país de origen daban cuenta de unos descubrimientos que los españoles habían realizado con dos siglos de antelación⁵. Son los momentos, por ejemplo, de La Condamine (1735-1744), de Byron (1764-1766), de Bougainville (1766-1769), de Carteret (1769), de La Pérouse (1785-1788) y de los viajes de Cook (1768-1771; 1772-1775; 1776-1779). Pero este tipo de exploraciones habían comenzado mucho

⁴ Una panorámica en Martínez Shaw (1988). También en Prieto (1972), Bernabéu (2000) y el ya citado Spate.

⁵ Una visión general, Parias (1967-1968).

FIGURA 2
LA GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA



FUENTE: Martínez Ruiz (2022b).

antes⁶. Ya en el siglo XVI, Felipe II encargó la primera expedición científica española a Francisco Hernández, Protomédico General de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, que entre 1570 y 1577 recorrió gran parte de Nueva España (véase, por ejemplo, Pardo Tomás, 1999), pero sería en el siglo XVIII y sobre todo con Carlos III cuando se produjo el gran momento de las expediciones españolas ilustradas con finalidades diversas: geodésicas, botánicas, mineralógicas, de límites, sanitarias, etc.⁷ En aras del progreso y con la finalidad de rentabilizar mejor los recursos y sus posibilidades, la Corona fomentó y financió unas iniciativas, a cuyo frente en muchas ocasiones iba personal de la Armada y del Ejército.

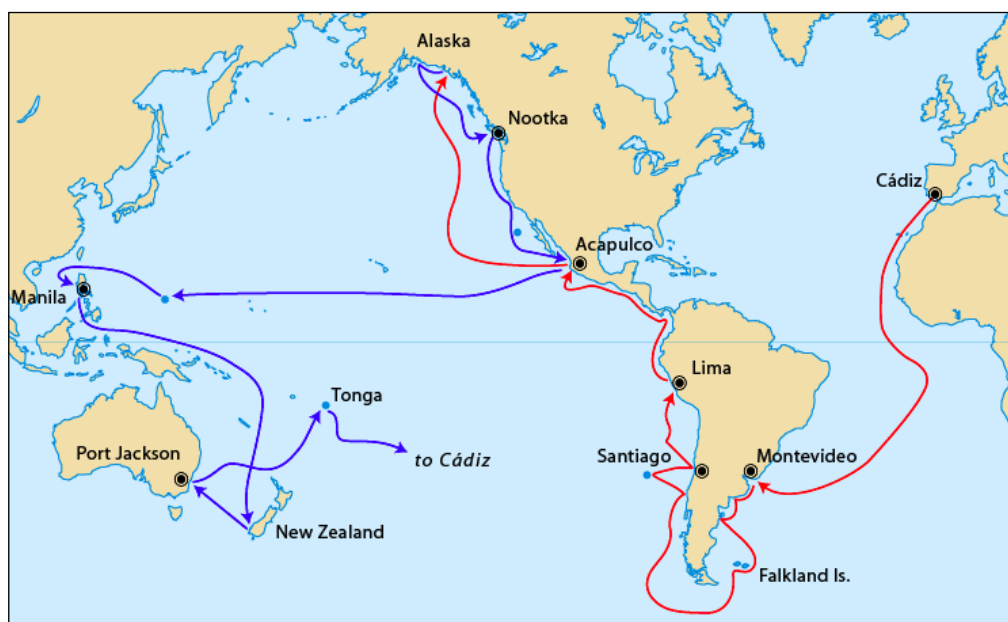
Un variado panorama del que se puede destacar la expedición geodésica franco-española al reino de Quito (1735-1739) para medir el meridiano lo más cerca posible al ecuador, en la que estuvieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa (Lafuente y Mazuecos, 1987). Entre las botánicas, son de mención obligada la de Hipólito Ruiz y José Pavón al Perú (1777-1815) (véase González Bueno, 1988), la de Celestino Mutis al Reino de Nueva Granada (1783-1816)⁸ y la de Martín Sessé a Nueva España (1787-1803) (De San Pio Aladrén y Puig-Samper, 2000); en cuanto a las de límites, la expedición al Orinoco (1754-1756), fue muy significativa, al mando de José de Iturrriaga y con el botánico sueco Pehr Löfling entre el personal (Lucena

⁶ Una panorámica general en Carrasco *et al.* (2016).

⁷ Sobre la cuestión, Martínez Ruiz (2003).

⁸ Véase, entre otros, Pinto Escobar y Díaz Piedrahita (1983). También, De San Pio Aladrén (1992) y Martín y Vila (2008).

FIGURA 3
EXPEDICIÓN DE MALASPINA



The route of Alessandro Malaspina in the corvette Descubierta, 1789-1794

— Ruta de ida: Cádiz-Alaska — Ruta de retorno a Cádiz

FUENTE: Autor Pfly, Wikipedia (CC by SA 4.0). <https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:MalaspinaRouteMap.png>

Giraldo, 1993). La expedición de la vacuna dirigida por Francisco Javier de Balmis, zarpó en 1803 para llevar este remedio (descubierto por Jenner en 1796) a América y Filipinas (véase, entre otros, Ramírez Martín, 2002). En el conjunto de tales viajes y descubrimientos, destaca la expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794)⁹, de múltiples objetivos (políticos, científicos, marítimos, geográficos...), que por el cabo de Hornos pasó del Atlántico al Pacífico, recorrió el litoral oeste de América de sur a norte, cruzó el Pacífico y navegó desde Manila hasta Nueva Zelanda; tras tocar

en Australia, regresó a América y por el itinerario de la ida volvió a España.

En el origen del proceso secular que hemos esbozado tan sintéticamente —y en el que hemos omitido las expediciones al noroeste americano— hay que situar lo realizado por los nautas de la primera circunnavegación, cuyo legado abrió horizontes y perspectivas insospechadas en 1520 y que posibilitaron que España se adelantara en determinadas áreas del saber, estableciera rutas antes desconocidas mantenidas durante siglos y ratificara con la primera globalización comercial su posición hegemónica en espacios extraeuropeos. Si el viaje culminado por Elcano fue el comienzo, el de Malaspina puede considerarse la culminación (Figura 3).

⁹ El viaje de Malaspina cuenta con una valiosa obra colectiva: (1987-1999). Colección de *la Expedición Malaspina 1789-1794*, 9 tomos, de la editorial Lunwerg y una amplia bibliografía en Aguerre Core (2013).

FIGURA 4

LAS FORTIFICACIONES EN EL CARIBE



FUENTE: Martínez Ruiz (2022b).

4. Y la guerra

La distribución espacial y territorial del imperio español suscitó envidias, rivalidades y pugnas con los consiguientes enfrentamientos y ataques. Asentado sólidamente en América merced a una rápida progresión conquistadora y colonizadora (al tiempo que se realizaba la primera circunnavegación, Hernán Cortés conquistaba el imperio azteca, uno de los poderes autóctonos más importantes del continente americano; una década después, Pizarro iniciaba la conquista del otro gran imperio, el incaico y para entonces, el Caribe ya era un ámbito controlado y administrado por los castellanos), el Pacífico tenía a los españoles establecidos en la orilla oriental, mientras la occidental contaba también con emplazamientos, a los que se sumarían los de los portugueses cuando Felipe II es reconocido rey de Portugal y de su imperio. Tal predominio y la intensa actividad exploradora que hemos señalado explican esa consideración, ya aludida, de calificarlo hasta fines del

siglo XVIII como el lago español. De la misma forma, el esfuerzo fortificador realizado por la Corona en el Caribe para defender las ciudades y la ruta de las Flotas de Indias fue tan ingente, que ese espacio ha sido calificado como el lago de piedra —véanse Segovia Salas (2006) y Gutiérrez (2005)— (Figura 4).

Hasta finales del siglo XVII, los protagonistas de los ataques a las posesiones españolas fueron los corsarios y piratas esencialmente, que tenían el Caribe como escenario principal de sus acciones, con algunas incursiones al Pacífico¹⁰. Sin capacidad para atacar las flotas, sus objetivos eran los galeones que pudieran quedar aislados, los navíos que realizaban la comunicación entre las islas, entre las islas y el continente y las ciudades del litoral, siendo en estas últimas donde sus ataques fueron más duros y sangrientos: Cartagena de Indias,

¹⁰ Piratas, corsarios y similares han suscitado un amplio eco historiográfico. Veamos solo unas muestras: Moreau (2012), Lucena Salmoral (2005), Armero (2003), García de León (2014) y Cruz Barney (1999).

Portobelo, Veracruz, Campeche, Ríohacha, Maracaibo y un largo etc. fueron saqueadas y Nombre de Dios y Panamá, entre otras, destruidas. En la segunda mitad del siglo XVII los ataques piráticos fueron más duros y frecuentes, pues no en vano esa época es considerada la edad de oro de la piratería, que es la que ha proporcionado esa imagen tan distorsionada —por lo idealizada— de los piratas, imagen que ha tenido tanta acogida en la literatura y en el cine.

Por otro lado, a medida que se consolidaba la presencia española tanto en América como en Filipinas, hubo que racionalizar esfuerzos y hacerlos más eficientes, lo que supuso que el interés se centrara en espacios productivos y estratégicos, dejando marginados —prácticamente abandonados— aquellos otros que no lo eran tanto. Una realidad que se hizo sentir en Filipinas y en América. En Asia, la dinámica la impusieron los musulmanes y los chinos, luego también los holandeses. En América, los espacios marginales fueron los que aprovecharon los enemigos europeos para establecer asentamientos desde los que contrabandear o atacar las posesiones españolas, asentamientos esencialmente isleños, donde se establecieron ingleses (Barbada, Jamaica...), holandeses (Tobago, Curasao...) y franceses (Martinica, la mitad de La Española...), con algún que otro enclave continental, como Belice (inglés) y la Guayana (holandés).

Después de la guerra de sucesión española, las potencias europeas ya no quieren a los piratas como aliados y en la segunda década del siglo, comienzan a poner coto a su actividad al tiempo que el corso español supone para ellos otro obstáculo nada desdeñable —véase, por ejemplo, Paz Sánchez (2015) y Rodríguez González (2020)—. En cualquier caso, el final de la piratería estaba cerca. Sus representantes más importantes por entonces eran, por ejemplo, Benjamín Hornigold (actuó entre 1712 y 1719), Charles Vane (que lo hace en 1718-1720), San Bellamy (activo en 1716-1719) y el más famoso de todos, Barbanegra (murió en 1718); como podemos comprobar, su vida como piratas era muy corta.

Es entonces cuando se producirá un giro decisivo en la dinámica antiespañola, pues en el siglo XVIII, serán las armadas nacionales las que se enfrenten en los conflictos que van jalonando el siglo¹¹ y que son sensibles sobre todo en el Atlántico, pues el Pacífico es, esencialmente, el escenario de las expediciones científicas, a las que hemos aludido más atrás. De lo que no cabe duda es de que, en el siglo XVIII, Europa le da a sus intereses y objetivos un alcance auténticamente mundial y en esa proyección, batir al imperio español sigue siendo primordial. Si pensamos en el rasgo dominante en los conflictos, podemos hablar de guerras de sucesión, coloniales y de revancha, si bien la dimensión colonial ya aparece en la primera guerra de sucesión, la española (1702-1713). La segunda guerra de sucesión, la polaca (1733-1738), es un conflicto eminentemente europeo, pero en 1739 empieza una contienda anglo-española, denominada la de la Oreja de Jenkins, en la que la dimensión colonial es clara (véase, por ejemplo, Sáez Abad, 2010).

En América, donde franceses e ingleses se han asentado en el norte, la guerra marcará las pautas de la acción, con episodios muy destacados en el concierto internacional. Uno de los más importantes es el que acabamos de referir, originado por las discrepancias en la interpretación de lo acordado en la paz de Utrecht¹² sobre el asiento de negros y tuvo lugar en Cartagena de Indias, donde el almirante inglés Vernon se presentó con su armada con la esperanza de que la conquista de tan emblemática ciudad fuera el colofón glorioso de su incursión caribeña (había fracasado en Cartagena de Indias y La Habana, aunque había saqueado Portobelo), pero cosechó un soberbio fracaso (1741), que pone fin en la práctica a la llamada guerra del Asiento, pues inmediatamente la atención se centrará en la guerra de sucesión austriaca (1740-1748) (Anderson, 2014).

¹¹ Una panorámica general en Anderson (1990) y un resumen en el cap. 9,3 de Martínez Ruiz (2016b).

¹² Tanto la guerra de sucesión de España como la paz de Utrecht han generado una gran profusión bibliográfica, pero solo citaremos a Albareda Salvadó (2010).

La pugna colonial quedó aún más manifiesta en la guerra de los Siete Años (1756-1763), de la que Francia y España salen malparadas y con deseos de revancha, sentimiento dominante en la diplomacia española y francesa desde el inicio, en 1775, de la guerra de independencia de las Trece Colonias inglesas de Norteamérica, que ambas monarquías decidieron aprovechar ayudando a los rebeldes sublevados contra Londres. En realidad, la paz de Aquisgrán (1748) no había sido considerada nada más que una tregua, tanto en América como en la India (escenario principal este del enfrentamiento anglo-francés, donde las hostilidades, realmente, no habían cesado cuando estalla la guerra en 1756). Los ingleses barren literalmente a los franceses en Norteamérica (se apoderan de Quebec, el lago Champlain y Montreal, 1760) y en la India, Clive se impone a los galos culminando su ofensiva con la conquista de la colonia francesa de Pondicherry (1761). En América, las consecuencias para España —aliada de Francia por el Tercer Pacto de Familia, 1761— fueron igualmente negativas, pues si los ingleses abandonaron La Habana, que habían conquistado, en la paz de 1763 tuvo que ceder La Florida a Inglaterra, aunque Francia le compensó con una parte de La Luisiana.

Las Trece Colonias inglesas de Norteamérica consiguieron su independencia de Londres en la paz de Versalles de 1783 (Barnes, 2014); ayudadas por Francia y España, para ambas monarquías fue una triste compensación, pero fue el anuncio de que se estaba produciendo un cambio.

5. A manera de conclusión

Normalmente, al referirse a la primera circunnavegación del globo culminada por Elcano, se enfatiza especialmente en que permitió conocer las verdaderas dimensiones de la tierra. Pero como hemos apuntado a lo largo de estas páginas, ese viaje supuso mucho más, tanto para la Corona que auspició ese viaje como para todo el continente europeo.

Por lo pronto, permitió conocer la dimensión longitudinal, de norte a sur, del continente americano, en el que se estaba asentando Castilla, una valiosa información para poder plantear con fundamento la progresión de su penetración en América. Igualmente, enfrentó a la Corona con las dimensiones tremendas del Pacífico y desplegó un gran esfuerzo expedicionario para conocer tanto su interior como sus orillas, donde fue ampliando sus establecimientos y abriendo rutas que tendrían una gran proyección de futuro. A nivel internacional el viaje originó una nueva geoestrategia que se mantendría durante mucho tiempo.

Una geoestrategia que con la llegada de Felipe II al trono portugués, convierte a la Monarquía Hispánica en la potencia hegemónica en los espacios recorridos por los protagonistas del primer viaje hasta el punto de delimitar unos espacios, prácticamente exclusivos, como lo sería el Pacífico y eficazmente defendidos, como lo fue el Caribe, mientras los enemigos de la hegemonía española —ingleses, holandeses y franceses— van situándose en los espacios marginales, sin que la geoestrategia global experimente cambios significativos, de manera que en una simplificación —matizable, pero expresiva— se puede considerar que la primera expedición que dio la vuelta al mundo agigantó los escenarios por donde discurría la historia europea y la geoestrategia que se va generando a partir de entonces y el desarrollo científico y comercial, en la que la Corona española va en vanguardia, se mantendrá hasta finales del siglo XVIII, cuando en América aparece una nueva nación independiente de las metrópolis europeas, los Estados Unidos, que irá creciendo protagonismo creciente en el continente y aparezca por el noroeste una nueva potencia europea, cuyas ansias expansionistas la llevan a pasar el estrecho de Bering, penetrar por Alaska y presentarse en el entorno de la bahía de Nutka, donde España ya tenía unas bases y había realizado las oportunas exploraciones.

No creemos exagerado, pues, considerar que a partir del último tercio del siglo XVIII se produce el cambio

de la situación que había propiciado el desarrollo de las perspectivas abiertas por la circunnavegación de Elcano.

Referencias bibliográficas

- Aguerre Core, F. (2013). Del Atlántico al Pacífico: reflexiones del Diario de Viaje del Teniente de Navío D. Francisco Xavier de Viana. *Humanidades: revista de la Universidad de Montevideo*, XIII, 149-178.
- Albareda Salvadó, J. (2010). *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Crítica.
- Anderson, M. S. (1990). *Guerra y Sociedad en la Europa del Antiguo Régimen, 1618-1789*. Ministerio de Defensa.
- Anderson, M. S. (2014). *The War of Austrian Succession 1740-1748*. Routledge.
- Armero, Á. (2003). *Piratas, corsarios y bucaneros*. Libsa.
- Barnes, I. (2014). *The Historical Atlas of the American Revolution*. Routledge.
- Baudot Monroy, M. (2019). La construcción de la real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII. *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Historia Moderna*, 32, 163-192.
- Bernabéu, S. (2000). *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Lunwerg.
- Bernal, A.-M. (2004). La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias. En L. Cabrero Fernández (Ed.), *España y el Pacífico*, Vol. 1 (pp. 485-526). Legazpi, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales (SECC).
- Cabrero, L. (1999). Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico. En L. Cabrero Fernández (Coord.), *Historia General de Filipinas* (pp. 119-168). Agencia Española de Cooperación Internacional.
- Carrasco González, M.^a G. Gullón Abao, A. J. y Morgado García, A. J. (2016). *Las expediciones científicas en los siglos XVII y XVIII*. Síntesis.
- Cervera, J. A. (2001). Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico en el siglo XVI. *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 24(49), 59-87.
- Colección de *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. 9 tomos. Lunwerg.
- Cruz Barney, O. (1999). *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*. Oxford University Press.
- De San Pio Aladrén, M.^a P. (Ed.). (1992). *Mutis y la Real Expedición Botánica del Nuevo Reyno de Granada*. 2 Volúmenes. CSIC y Lunwerg.
- De San Pio Aladrén, M.^a P. y Puig-Samper, M. Á. (Coords.). (2000). *El águila y el nopal: la expedición de Sessé y Mociño a Nueva España (1787-1803)*. Real Jardín Botánico de Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Lunwerg y Caja Madrid Obra Social.
- García de León, A. (2014). *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*. Era.
- Gomà, D. (2014). Estructuras militares y control del territorio en la última colonia del imperio: la red de fortificaciones en la Filipinas española. En Q. Bonastra, P. M. Vasconcelos y M. Tapia (Eds.), *Actas del XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control* (pp. 1-7). Universidad de Barcelona.
- González Bueno, A. (Ed.). (1988). *La expedición botánica al Virreinato del Perú, 1777-1788*. Lunwerg.
- Gutiérrez, R. (2005). *Fortificaciones en Iberoamérica*. Ediciones El Viso.
- Lafuente, A. y Mazuecos, A. (1987). *Los caballeros del Punto Fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*. Serbal-CSIC.
- Lucena Giraldo, M. (1993). *Laboratorio tropical. La expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. CSIC.
- Lucena Salmoral, M. (2005). *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Síntesis.
- Martín, C. y Vila, F. (2008). *El viaje de Mutis: 1732-1808: un botánico entre dos mundos*. Diputación de Cádiz. Libro-Catálogo de la exposición homónima organizada por la Diputación de Cádiz en 2008, con motivo del bicentenario de José Celestino Mutis.
- Martínez Ruiz, E. (2003). Delimitación de espacios y apertura de horizontes: las expediciones españolas del siglo XVIII. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 43, 43-65.
- Martínez Ruiz, E. (Dir.). (2016a). *Desvelando Horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Ministerio de Defensa y Fundación Museo Naval. Hay traducción inglesa (2020). *Unveiling horizons I. The circumnavigation of Magellan and Elcano*. Ministerio de Defensa.
- Martínez Ruiz, E. (2016b). *Historia militar de la Europa Moderna*. Síntesis.
- Martínez Ruiz, E. (Dir.). (2019a). *Desvelando Horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Ministerio de Defensa y Fundación Museo Naval. Hay traducción inglesa (2020). *Unveiling horizons I. The circumnavigation of Magellan and Elcano*. Ministerio de Defensa.
- Martínez Ruiz, E. (Dir.). (2019b). *Desvelando Horizontes III. El arte de Marear*. Ministerio de Defensa y Fundación Museo Naval.
- Martínez Ruiz, E. (2022a, 21 de octubre). *La navegación por el Pacífico: de la nao Trinidad al tornaviaje de Urdaneta y sus consecuencias* [Sesión de conferencia]. LXIV Jornadas de Historia Naval. V Centenario de la Expedición de Magallanes-Elcano (III). Madrid.
- Martínez Ruiz, E. (2022b). *Las Flotas de Indias*. La Esfera de los Libros.

- Martínez Shaw, C. (Ed.). (1988). *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*. Ministerio de Asuntos Exteriores.
- Morales Padrón, F. (1962). *Historia General de América*. Espasa-Calpe.
- Moreau, J.-P. (2012). *Piratas. Filibusteros y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Antonio Machado Libros.
- Pardo Tomás, J. (1999). La expedición de Francisco Hernández a México. En E. Martínez Ruiz (Dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica* (pp. 391-410). Actas.
- Parias, L. H. (Dir.). (1967-1968). *Historia Universal de las exploraciones*. 4 vols. Espasa-Calpe.
- Paz Sánchez, M. (2015). *El corsario de Dios. Documentos sobre Amaro Rodríguez Felipe (1678-1747)*. Gobierno de Canarias.
- Pinto Escobar, P. y Díaz Piedrahita, S. (1983). *José Celestino Mutis, 1732-1982*. Universidad Nacional de Colombia-Instituto de Ciencias Naturales.
- Prieto, C. (1972). *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Alianza.
- Ramírez Martín, S. M.^a (2002). *La salud del Imperio. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna*. Doce Calles.
- Rodríguez González, A. R. (2020). *Corsarios españoles*. Edaf.
- Sáez Abad, R. (2010). *La Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, 1739-1748*. Almena.
- Segovia Salas, R. (2006). *El Lago de Piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*. El Áncora.
- Spate, O. H. K. (2006). *El Lago Español*. ANU, SEEI y Casa Asia.

TÍTULOS PUBLICADOS EN 2021



Librería virtual y venta www.mincotur.es
Panamá, 1. 28046 Madrid
Telf. 91 349 43 35
www.revistasice.com
CentroPublicaciones@mincotur.es

ORDEN GLOBAL Y POTENCIAS HEGEMÓNICAS: VALORES Y RECURSOS

Con la crisis del orden de posguerra, los atributos de las potencias hegemónicas han cambiado. Solemos asociar hegemonía y poder militar. La relación no es espuria pero la correlación no alcanza el valor máximo, no es perfecta. No hay potencias hegemónicas sin un Ejército fuerte, pero igualmente, tampoco hay potencias hegemónicas sin recursos exclusivos o valores y creencias propias y firmes. El texto analiza, en perspectiva histórica, la relación entre democracia, legitimidad, unidad y hegemonía.

Global order and hegemonic powers: values and resources

With the crisis of the post-war order, the attributes of the hegemonic powers have changed. We usually associate hegemony and military power. The relationship is not spurious but the correlation does not reach the maximum value, it is not perfect. There are no hegemonic powers without a strong Army, but equally, there are no hegemonic powers without exclusive resources or their own firm values and beliefs. The text analyzes, in historical perspective, the relationship between democracy, legitimacy, unity and hegemony.

Palabras clave: hegemonía, legitimidad, Estados Unidos, poder, democracia, relaciones internacionales.

Keywords: hegemony, legitimacy, United States, power, democracy, international relations.

JEL: F5.

1. Introducción: hegemonía, poder y legitimidad

El término hegemonía lo asociamos en Teoría Política a Gramsci, que se remonta a Maquiavelo —lo recuperó después el teórico del populismo Ernesto Laclau (Gramsci, 1975; Laclau y Mouffe, 2015)— y es de uso común en Relaciones Internacionales para analizar dinámicas, estrategias y actitudes que trascienden las visiones más estáticas, jurídicas o institucionales. El concepto resulta muy útil, revelador y complejo, pero por eso

mismo, también impreciso. La hegemonía tiene que ver con la capacidad para influir y condicionar los comportamientos de otros actores, controlar las estructuras internacionales y contribuir al orden y equilibrio pretendido —que en el fondo es un desequilibrio—. De otro modo: si el sistema internacional puede ser analizado como una unidad, cuerpo, organismo u objeto, el actor hegemónico es el catalizador del proceso relacional. En torno a la potencia hegemónica pivota el orden global. Debe quedar claro que la hegemonía, tal y como la entendemos después de la Segunda Guerra Mundial, no incluye la intromisión en asuntos internos y de gobierno; tampoco la conquista, ocupación o colonización.

La hegemonía es una suerte de estatus adquirido y genera el consentimiento y aquiescencia del resto

* Universidad Francisco de Vitoria.

Contacto: javier.redondo@ufv.es

Versión de junio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7484>

de los actores; es prevalencia, preeminencia; no exige sumisión, pero deriva en aceptación tácita y explícita. Antoniades (2008) sugiere que es liderazgo. Este matiz es controvertido porque requiere asociar unos atributos o cualidades con connotaciones positivas a la noción de hegemonía, los mismos que caracterizan el liderazgo desde una perspectiva simbólica más que posicional. Por ejemplo, resulta menos polémico y más concreto afirmar que China es la potencia hegemónica del momento que decir que ejerce el liderazgo internacional¹. De hecho, el llamado «nuevo desorden mundial» obedece, entre otras razones, a la falta de un liderazgo definido. El liderazgo es imitativo, la hegemonía no tiene por qué serlo.

En Ciencias Humanas, liderazgo no significa simplemente estar a la cabeza o al frente de algunos *rankings*, por eso evitaremos asociar hegemonía a liderazgo, aunque indudablemente, liderazgo implica superioridad. Ser primero no es lo mismo que ser actor indispensable u ocupar una posición central en un diagrama radial de relaciones entre Estados. Aunque ser primero —en la generación de determinados recursos, exportaciones, inversiones o capitalización de los recursos de otros (en este caso, me refiero a la capitalización que hace China y provecho que obtiene de los recursos naturales en determinadas regiones de África)²— ayuda a erigir hegemonía. En términos muy llanos: hegemonía es posición ganada y reconocida en razón de los recursos propios y/o disponibles y aceptados por otros como decisivos o necesarios. Dicho de otro modo, la hegemonía se sustenta sobre la base de

incentivos materiales o creencias sustantivas, a las que nos referiremos en seguida de otra manera. Hoy, la hegemonía es una noción íntimamente asociada a las relaciones comerciales y se sustenta sobre la disponibilidad de recursos fundamentalmente naturales o la compra de los mismos mediante inversiones millonarias. Una potencia se convierte en hegemónica si genera dependencia de otras, por acumulación de influencia.

Nos detenemos en este punto para reparar en Nye (2005). Su aportación es decisiva en el orden contemporáneo. Introdujo la noción de «poder blando», definida como la habilidad de obtener lo que uno pretende mediante la «atracción», que sustituye a la «coerción» y esquiva el sistema de «recompensas». Para Nye, la combinación de poder duro y blando generará «poder inteligente». El poder blando surge del atractivo de la cultura de un país, de sus ideales y de sus políticas. Para Nye, legitimidad es poder. Lo cual justifica el enfoque histórico que adoptamos en el apartado siguiente. Mientras Estados Unidos ha sabido mostrarse como el imperio de la libertad, le ha sido más fácil ejercer su hegemonía. Estados Unidos fue el ejemplo en el que se miró, por ejemplo, Tocqueville (2010), que encontró en América algo nuevo, un sistema innovador y verdaderamente democrático y ponderado: en América «puede decirse rigurosamente que es el pueblo quien gobierna». En este sentido, la imagen que se proyecta resulta importante para ejercer liderazgo internacional. La cuestión que planteamos aquí, y sobre la que volveremos después, es si el poder blando construye hegemonía. China, Rusia o las teocracias y petro-Estados del Golfo Pérsico no proyectan una cultura, ideales o políticas atractivas para el mundo libre, pero son hegemónicas. Tienen aquello de lo que otros Estados carecen, pero necesitan. No pretenden ser amables. De tal modo que en este nuevo orden de hegemonía sin liderazgos, hegemonía es fundamentalmente poder, dominio y, también de alguna manera, colonización de espacios lúdicos —se habla mucho, últimamente, de la influencia de las teocracias árabes sobre el fútbol y el deporte en general: los clubes-Estado o los

¹ Introduzco una reflexión controvertida: para tratar de controlar la COVID-19 empleamos métodos y prácticas utilizadas en China, contrarias a nuestros usos, valores, costumbres y tradición constitucional. Sin embargo, las aceptamos e interiorizamos. Lo cual nos plantea una duda que pudiera, aunque nos pese, dar la razón a Antoniades: China, ¿ejerce la hegemonía?, ¿el liderazgo?, ¿podemos usar hegemonía y liderazgo como sinónimos?

² «Entre 2000 y 2014, los préstamos chinos permitieron que se invirtieran unos 20.000 millones de dólares en la construcción de carreteras y líneas férreas por toda África, y una cantidad similar en centrales y redes eléctricas y oleoductos. En palabras de un comentarista, “los préstamos chinos están construyendo un continente”» (Frankopan, 2019, p. 113).

grandes acontecimientos deportivos celebrados últimamente en Rusia, China y, próximamente, en Qatar; por otra parte, una filial de Al Jazeera se hizo con la emisión de los derechos de emisión de la Liga española en Estados Unidos en 2012 (Saiz, 2012)—.

Para Tocqueville, la estadounidense no es una sociedad perfecta pero se fundó, sostiene el diplomático francés, sobre las creencias correctas. Y eso que Tocqueville escribe cuando Estados Unidos no se había asomado al mundo, aunque ya se había pronunciado de cara al exterior con la Doctrina Monroe³, que no fue ni mucho menos una advertencia. Estados Unidos no tenía un Ejército poderoso que pudiera disuadir a las grandes potencias europeas. La Doctrina Monroe era una declaración, un programa de acción basado en dos valores universales, «paz y justicia», y que contó como aliado con Gran Bretaña. Por fin, los intereses de ambos países coincidían. La Doctrina Monroe se convirtió en la piedra angular de la política exterior estadounidense. Estados Unidos se erigió en el protector del continente, cuyos países trasplantaron su sistema político tras sus respectivos procesos de independencia. Estados Unidos era ya una potencia hegemónica: exportó un modelo y diseñó un marco de actuación, propuso un equilibrio que contó con la aquiescencia del resto de potencias.

No es esta una cuestión menor y por eso nos remontamos a la Revolución americana en el apartado siguiente. A diferencia de otras —inglesa, francesa o rusa—, la corriente historiográfica dominante en Estados Unidos la identifica como una verdadera

revolución liberal de la que surgió una democracia duradera sin conocer una fase o periodo de involución. Los valores que la promovieron resultaron, a fuer de avanzados, incontestables. Su sistema fue innovador y, a pesar de forjar una república —no fue una decisión baladí pues, *a priori*, a un primer magistrado o jefe del Ejecutivo se le podían cerrar las puertas de Palacio; es decir, podía ser preterido o desdeñado por los reyes—, o precisamente por hacerlo, la nación se recubrió y dotó de atractivo y legitimidad.

La legitimidad es una noción nuclear en Ciencia Política. La disciplina surgió en el contexto de la Segunda Posguerra Mundial y la descolonización. Se centró en el estudio de los procesos, comportamientos e instituciones: cómo hacer viable una democracia, cómo consolidarla y cómo protegerla de sus adversarios. A principios de siglo, Weber (2016, pp. 69-74)⁴ había definido legitimidad bajo unos parámetros propios de su tiempo: buscaba las razones que propiciaban la obediencia. Para nosotros, la potencia hegemónica no dicta órdenes específicas, pero genera obediencia o seguimiento, por tanto, nos vale su primera aproximación, sociológica, a la noción de legitimidad. Para los estudiosos de la política de la década de los 50, la legitimidad era un atributo basal de las democracias que conecta con la noción de eficacia (Lipset, 1959). Sin legitimidad, la viabilidad y continuidad institucional está permanentemente en entredicho. Por tanto, la legitimidad es un requisito de la hegemonía. Trasciende los límites de este trabajo, pero la cuestión es, en la línea de lo argumentado en este apartado, qué relación podemos establecer entre legitimidad —y cómo definimos legitimidad— y hegemonía en el mundo de hoy si asumimos que China es una potencia hegemónica. Para algunos autores que interpretan el auge de China en relación con el declive —o repliegue— norteamericano y de los valores occidentales,

³ El quinto presidente de los Estados Unidos fue James Monroe, quien definió su política exterior con la doctrina que lleva su nombre: «América para los americanos». El resto de presidentes la mantuvo. El primero en mostrar su disposición a quebrarla fue Theodore Roosevelt. La Doctrina Monroe data del 2 de diciembre de 1823. Ese día, en su mensaje anual a la nación, el presidente Monroe declaró que la política exterior americana se ceñiría únicamente al continente americano, concretamente al hemisferio occidental. Estados Unidos se abstendría de tomar parte en asuntos europeos, incluido el conflicto en Grecia por su independencia del imperio Otomano. Mientras, el viejo continente debía olvidarse de cualquier intento de intervención o recolonización de América. Durante la Presidencia de Monroe, Chile, Perú, Guatemala, El Salvador, México, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Brasil declararon su independencia.

⁴ Weber identifica dominación con probabilidad de que las órdenes encuentren obediencia; y toda dominación requiere alimentarse de legitimidad.

más que de unos atributos que doten de legitimidad a la hegemonía china hemos de hablar de la decadencia o descomposición del orden de posguerra.

2. Primacía y debilidad: los desatinos del rey Jorge III

Tras la Guerra de los Siete Años (1756-1763) librada contra Francia, el Parlamento de Inglaterra y el rey Jorge III impusieron tributos y medidas coercitivas a las 13 colonias del Norte de América por razones económicas —el coste de la contienda disparó la deuda británica—, pero también por una cuestión de orden, jerarquía y primacía: consideraban que las colonias estaban al servicio del imperio, que se reivindicó en sus propios territorios. Se entiende mal, aunque lo explica muy bien Tuchman (2013), que una victoria contra un enemigo tradicional en otro continente derivara en la desmembración de parte del imperio. Ningún imperio o nación hegemónica muestra síntomas de debilidad interna. Pasó con el Imperio romano de Occidente, que no solo encomendó, por ejemplo, en Hispania, la protección de sus ciudades a los pueblos bárbaros, sino que atravesó severas crisis intestinas y de poder antes de sucumbir. De algún modo, ha pasado recientemente con la hegemonía estadounidense: una interpretación de su declive, como sugeríamos unas líneas más arriba, se asocia a la crisis social, de valores y política que arrastra al país. Como apuntábamos también al comienzo, la unidad es un requisito para poseer y exhibir hegemonía. La polarización interna, que algunos especialistas fechan a comienzos de la primera década de los años 2000, afectó a la consideración y prestancia de Estados Unidos en el mundo.

Son de sobra conocidas las leyes del timbre, del té, del azúcar... (designadas por el principal producto que gravaban, aunque incluían muchos otros). La primera de ellas provocó, en 1764, el primer motín y levantamiento significativo de los colonos de Massachusetts y gestó el primer ensayo de unión y actuación conjunta de las colonias en torno al Congreso de la Ley

del Timbre. La ley tenía un fuerte componente simbólico, pues no solo encarecía el envío de documentos y papeles, sino que fue considerada como una intromisión y limitación en la libertad de imprenta y de difusión de ideas.

Sin embargo, hay otros preceptos menos nombrados y considerados tanto o más ominosos por los colonos: la Ley de Pinos Blancos —que limitaba la tala y la supeditaba a las necesidades de la Armada británica— y, sobre todo, la Ley de Acuartelamiento, que permitía a los casacas rojas apostar en el interior de las ciudades y edificios particulares —no exclusivamente en los pasos fronterizos para proteger a los colonos de los indios y franceses— y, de paso, supervisar el tráfico o acopio de mercancías. El publicista proindependencia Thomas Paine, que en breve aparecerá de nuevo, había sido recaudador de impuestos en Inglaterra —sancionado por negligencia— y sabía que, en el fondo, la misión de los soldados de la Corona era la inspección, control y vigilancia de los súbditos del Rey. El refuerzo de la presencia militar de los británicos en las colonias mermó su legitimidad. La hegemonía británica se resentía en la medida en que se cuarteaba su legitimidad. Asimismo, surgía una nueva legitimidad, revestida, además, de los valores y principios de independencia, representación y libertad.

El final de la Guerra de los Siete Años puso fin a la política del descuido saludable, según la cual, los colonos se organizaban y regulaban a su modo en cada colonia con la única obligación de dar cumplida cuenta de sus decisiones al gobernador correspondiente y no subvertir la Constitución inglesa. De hecho, en 1755, los colonos habían hecho oídos sordos a un mandato real sobre tasas al tabaco y no había tenido consecuencias. De repente, la voracidad impositiva los había convertido en sospechosos de pirateo y contrabando a ojos de la metrópoli. Inopinadamente, desde 1763, la Corona impuso en las 13 colonias del Norte de América las leyes de navegación británicas y estableció límites a la expansión territorial de las colonias —siguiendo la línea de los Apalaches—, pues no quería verse

envuelta en sangrientas, lejanas, costosas batallas y escaramuzas. Igualmente, para asegurar los territorios conquistados en Canadá, destinó tropas adicionales al valle de Ohio y el río San Lorenzo, hecho que los americanos interpretaron como una amenaza. Los «mandatos de asistencia» facultaron a oficiales y funcionarios británicos a registrar almacenes, casas y talleres en busca de productos de contrabando. Los ministros del Gobierno pensaron que los americanos «debían soportar los costes de la expansión del imperio antes que aprovecharse directamente de sus beneficios». Desde entonces, a los colonos se les prohibió comerciar con las colonias francesas de Centroamérica; tampoco podían intercambiar prisioneros por melaza.

El Parlamento y el Rey se hicieron presentes en las colonias. La lealtad de sus súbditos americanos se transformó en recelo y desconfianza. Apenas diez años antes, George Washington había luchado al servicio de la Corona contra los franceses en Quebec. Ahora, los patricios de Virginia, y comerciantes y profesiones liberales de Massachusetts y Pensilvania —también muchos oportunistas: Samuel Adams, primo de John Adams, y el propio Paine— únicamente percibían la arrogancia británica. Los británicos ejercieron su poder sobre los colonos, pero perdieron autoridad, es decir, legitimidad: capacidad para imponer decisiones que sean ampliamente aceptadas por sus destinatarios. Un imperio o nación puede ser hegemónico únicamente si su autoridad no es internamente cuestionada. Este apunte es importante porque el XVIII fue el siglo de la protesta, el de la conversión del súbdito en ciudadano, lo cual alteró las bases sobre las que se construye la hegemonía: el pueblo ejercía influencia en la medida en que podía provocar inestabilidad. La hegemonía está asociada al orden y en el último tercio del siglo XVIII, las bases del orden comenzaron a alterarse considerablemente.

Decíamos al comienzo que la metrópoli dio un giro a su relación con sus colonias norteamericanas por una cuestión de orden, jerarquía y supremacía; lo cual tiene, como apuntamos, una lectura interna y otra

externa. En cualquier caso, ambas lecturas están relacionadas con el objeto de esta reflexión: la hegemonía. En el ámbito interno, los colonos norteamericanos exigieron, una vez que estuvieron dispuestos a aceptar los gravámenes menos lacerantes y onerosos, dos condiciones: por un lado, la justificación y reciprocidad de los tributos. Los *tories* norteamericanos, los últimos inclinados a romper con la madre patria, consideraban que la Corona estaba en su derecho de reorientar su política con respecto a sus colonias, pero, en todo caso, carecía de motivo que los aranceles y otras medidas se impusieran únicamente sobre los colonos del Norte de América: si el pretexto era el maltrato estado de las arcas públicas, no había razón para no cargar también a otras colonias. No siendo así, los colonos norteamericanos tenían razones para creer que estaban siendo sometidos a expolio. Por otro lado, los colonos más aguerridos reclamaron la representación real —concesión que los *tories* estaban dispuestos a pasar por alto— en el Parlamento de Inglaterra. Bajo el lema popularizado por James Otis, «todo impuesto sin representación es tiranía», los colonos querían que se contara con ellos en Westminster. Edmund Burke, entonces en la bancada *whig*, respaldó la demanda. No obstante, no solo era inviable operativamente, sino que hubiese neutralizado los principios que guiaron la nueva relación: orden, jerarquía y supremacía.

Asimismo, una segunda lectura en clave interna que enlaza directamente con la lectura en clave externa tiene que ver con los síntomas de decadencia mostrados por el Parlamento británico. Lo muestra el filósofo John Pocock en *El momento maquiavélico* (2008) y lo demuestra el historiador Bernard Bailyn⁵ en *Los orígenes ideológicos de la Revolución norteamericana* (2012). Pocock narra el proceso de descomposición del principio representativo y las crecientes

⁵ Bernard Bailyn es el precursor de la mejor generación de historiadores de la Revolución americana: Gordon S. Wood, Jack P. Greene y Jack Rakove.

prácticas corruptas y, por tanto, la subversión del parlamentarismo. Bailyn, que referencia hasta 10.000 textos que circularon durante la Revolución norteamericana, desgrana y extrae los principios y motivaciones que la guiaron, entre ellos, la recuperación de la integridad, la honestidad y la virtud, atributo este último que entronca con los valores republicanos de las ciudades-Estado italianas que adoptaron como propios los ideólogos de la revolución.

En suma, Inglaterra se impuso a Francia en la Guerra de los Siete Años, pero el rol internacional que desempeñaba no era el mismo. La hegemonía británica languidecía. La hegemonía la tratamos en estas páginas no como mera superioridad; incluye un esfuerzo y ejercicio constante de reivindicación de la misma, de demostración. Mantenemos la secuencia terminológica hegemonía-legitimidad-aceptación. La hegemonía no radica en la capacidad para imponer sino en la predisposición del resto de potencias a aceptar las implicaciones de ese rol. Visto así, la hegemonía es un papel que los actores internacionales conceden.

Si bien, como el poder, la hegemonía se ejerce, sino resulta inútil. Por regresar al presente. Cuando Estados Unidos ha dejado de ejercerla, la ha perdido: primero, porque asumió compartirla —con China—; luego, porque renunció al coste de mantenerla —la consumación de la retirada de Afganistán en verano de 2021—. Como el poder, no es una cuestión de acumulación —de territorios o recursos— sino de ubicación, de rol, desempeño. Inglaterra contaba con la armada más poderosa —y la Ilustración escocesa precedió a la francesa (Wences, 2016, 2018)—, pero a finales del siglo XVIII ya no era el centro del mundo, que se había fragmentado más que desplazado. Los puertos de Ámsterdam y Frankfurt eran ya los principales europeos. De hecho, frente al francófilo Jefferson, el anglófilo Adams fue a Holanda a pedir dinero para el Congreso Continental. Francia tampoco era la potencia de hasta hacía poco.

Paine —decíamos previamente que volveríamos sobre él— lo vio claro. En 1776, formuló un alegato

despiadado y rotundo contra el Rey que influyó en la Declaración de Independencia, que luego rebajó el tono contra Jorge III. Su *Sentido Común* arengó a las tropas de Washington al comienzo de la guerra. Si lo hizo con tal saña y contundencia fue porque olió la sangre. *Sentido Común* era un panfleto (Paine, 2020), aunque era mucho más que un alegato por la independencia; era la reivindicación y constatación del advenimiento de una nueva era. Los estados unidos de América⁶ estaban llamados a sustituir las hegemonías británica y europea. Paine resumió el propulsor de hegemonía: «nuestro plan es el comercio». Los estados unidos de Norteamérica no estaban en disposición —ni debían tener intención, en razón de los principios republicanos de gobierno— de dominar el mundo por la fuerza de las armas. La hegemonía adquiriría un nuevo rostro, obedecía a un nuevo argumento. Estados Unidos tardó más de un siglo hasta que asoció hegemonía comercial y militar.

3. Conclusiones: hegemonía, unidad y democracia

Sugeríamos como hipótesis que los países o potencias divididas difícilmente pueden ejercer la hegemonía. No debe extrañar que parte de la guerra híbrida mantenida por Rusia en los últimos años consista en generar división en Europa. Este apunte abre otra veta de análisis: la relación entre desinformación y hegemonía o, mejor dicho, pérdida de hegemonía. La Unión Europea (UE) no ha advertido que realmente estaba en guerra con Rusia porque no consideró suficientemente las implicaciones, importancia y consecuencias

⁶ Lo escribo deliberadamente en minúscula porque hasta la ratificación de los Artículos de la Confederación (1781) prefiero distinguir que los estados luchaban unidos en torno al Congreso Continental y a su comandante en jefe, pero no constituían una unidad política en sentido contemporáneo o nación. Sus ejércitos eran milicias estatales articuladas por el Congreso —Ejecutivo y Legislativo—. Las colonias se proclamaron estados en 1776 y decidieron permanecer unidas. El 4 de julio de 1776 se proclamaron o surgieron los estados unidos, unos años más tarde, en 1781, se revalidó la unión, se consideró perpetua y, por tanto, se materializaron los Estados Unidos de América.

de la guerra híbrida. La potencia hegemónica puede parecer relativista pero no lo es: comerciar con el adversario es una manera de forjar y reforzar la hegemonía; para Europa, comerciar con Rusia no solo era una necesidad, sino que parecía una manera de mantener el equilibrio y *statu quo*. Rusia ha empleado la fuerza y ha puesto de manifiesto la debilidad de la supuesta hegemonía de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

Asimismo, la relación entre hegemonía y democracia nos permite reforzar nuestra idea y apuntar hacia donde algunos autores ven un claro riesgo para nuestras democracias (Foa y Mounk, 2016): las instituciones débiles —lo hemos visto en el apartado anterior— erosionan la hegemonía; y, al contrario, el orden, la autoridad, las instituciones fuertes, permiten afianzarla. La hegemonía estadounidense implicaba la conexión entre democracia y hegemonía. Además, la existencia del bloque soviético legitimaba la hegemonía norteamericana.

Los presidentes norteamericanos de posguerra se desarrollaron en una dialéctica diáfana: mundo libre-totalitarismo. Además, durante la posguerra, Estados Unidos ejerció hegemonía y liderazgo implicándose en la reconstrucción de Europa y comprometiéndose con la seguridad del Continente, independientemente de las diferencias entre las doctrinas Truman y Eisenhower o las distintas maneras que tuvieron de afrontar los desafíos Kennedy, Nixon o Carter, con quien el liderazgo estadounidense se vio mermado. Dos potencias pugnaron durante casi medio siglo por la hegemonía y, paradójicamente, la victoria de Estados Unidos generó, propició o derivó por pura inercia, a la larga, en un declive. Pareció carecer de antagonista, lo cual repercutió sobre el rol internacional en un mundo en transformación. Tras el derrumbe del bloque soviético, los valores antagónicos eran libertad-fundamentalismo islámico. Fue el principio del fin del orden de posguerra. Recientemente, quizás uno de los primeros síntomas de repliegue o declive norteamericano, se manifestó durante la guerra en Siria.

Al Asad, apoyado por Rusia, empleó en 2012 armas químicas contra su población. Obama amenazó con intervenir contra Al Asad. Pronto reculó; Al Asad, aliado ruso, representaba la lucha contra el ISIS (el mal llamado Estado Islámico). La peripecia mostraba la desorientación occidental al respecto, síntomas del nuevo desorden. Asimismo, las primaveras árabes generaron cierta confusión en el mundo libre, que vio caer la tiranía semialiada de Libia y luego el Gobierno egipcio. Posteriormente, en 2013, Estados Unidos apoyó un golpe de Estado en Egipto para deponer al presidente electo Mursi (Redondo, 2013). Hoy, el gas ruso, el petróleo árabe y el mercado chino constituyen por sí solos fundamentos para la construcción de hegemonía: la democracia no es un componente sustantivo. Del mismo modo, el repliegue de las potencias sobre sí mismas —Estados Unidos durante el mandato de Trump (tampoco Biden pretendía corregir esa tendencia, aunque la guerra de sovietización de Ucrania ha alterado su esquema inicial) y el Brexit— resta robustez, precisamente, al bloque liberal (si se permite la expresión): el orden liberal se agrieta y las dictaduras (no democracias, autoritarismos o tiranías) se afianzan, hacen demostración de fuerza. En 2016, la victoria de Trump supuso otra convulsión en el ajado orden de posguerra: «América primero» constituía una renuncia. Por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, un presidente estadounidense expresaba abiertamente que sus alianzas eran circunstanciales y no estaban constreñidas por los valores sobre los que había pivotado la política internacional norteamericana. Se dirá que Nixon viajó a la China de Mao y se citará a Kissinger como padre de la *realpolitik* contemporánea. Sin embargo, Trump agitó el paradigma convencional no solo porque apareciese primero como amigo de la Rusia de Putin o revisara la política arancelaria y sus relaciones con la UE, sino porque su Presidencia pudo contribuir al debilitamiento de las instituciones (Levitsky y Ziblatt, 2018). Decimos deliberadamente «pudo» porque aunque introdujo tensión en las instituciones e incorporó la noción de «hecho

alternativo», también activó, por reacción, los contrapesos. Lo que tuvieron claro Obama, Trump y luego Biden, era que el adversario, el antagonista era China, con una diferencia sustancial respecto al antagonismo de la Guerra Fría: la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) no representaba una amenaza comercial; China, sí. Obama, convencido de que el equilibrio mundial se había desplazado, fue el presidente de la historia que más viajó a Asia; Obama estaba convencido de la soledad de Estados Unidos, así que adoptó una política de contención y distensión (discurso de El Cairo, 4 de junio de 2009) (Redondo, 2017). Trump pareció más severo. Su *America First* podía entenderse como una declaración de principios y de hostilidad hacia China, pero no fue suficiente. A Biden le han superado los acontecimientos. Ha sido tajante en sus declaraciones respecto de China, pero no contundente. Estados Unidos y Europa buscan, sobre todo después de los efectos del COVID-19, reducir la dependencia de China, pero costará generaciones. En cualquier caso, ninguno de estos últimos tres presidentes citados vio o supo frenar la creciente influencia de China en África o en América. Desde 2015, China es el principal socio comercial de América del Sur (Frankopan, 2019, pp. 115-116). Al terminar de escribir estas líneas, restan apenas 24 horas para que comience en Los Ángeles (Estados Unidos) la IX Cumbre de las Américas. Algunos países no han confirmado su asistencia y Estados Unidos no ha sido capaz de aparecer como líder de la convocatoria ni como potencia hegemónica en el continente, donde Nicaragua, Venezuela y Cuba parecen lideradas por México. Quizás sea aventurado o inexacto referirnos a estos países como bloque proChina, pero no es exagerado afirmar que los vaivenes en la región y la crecida populista —que incluye a Perú y Chile, no excluye a Argentina, y podría sumar a Colombia— han debilitado la hegemonía norteamericana en la región (solo Ecuador parece hoy un socio fiable para Biden) y borrado los pocos vestigios que quedaban de la Doctrina Monroe.

A principios del siglo XX, Theodore Roosevelt puso el corolario a la Doctrina Monroe y convirtió a Estados Unidos en gendarme internacional (Redondo, 2015a)⁷. Construyó una gran Armada, pero sobre todo prometió a sus vecinos y aliados «felicidad y prosperidad». Wood (2009, pp. 620-658) dice que los Estados Unidos nacieron en un mundo en guerra. Sostiene que, paradójicamente —el adverbio no lo pone Wood— la neutralidad norteamericana propició el comienzo de su hegemonía —ya se ha dicho anteriormente: el plan era el comercio—. Su neutralidad fue, en este sentido, una muestra de poder blando. La «diplomacia republicana» se basó en las relaciones económicas. Jefferson, le loa Wood, poseyó una radical apreciación del papel que desempeña el comercio en los asuntos internacionales. Esto orientó una nueva visión del mundo. La política exterior constituía las «esperanzas» para la economía doméstica; círculo virtuoso para la construcción de hegemonía. Dos siglos después, las tiranías y teocracias han interpretado lo mismo con una sustancial y nada sutil

⁷ En su discurso de 1904, «el presidente se refería a la “paz de la justicia”: «Si hay un conflicto entre ambas —nociones— (...) nuestra lealtad se debe primero a la causa de la Justicia». Estados Unidos se erigió en gendarme internacional para evitar gobiernos tiránicos. En ausencia de Tribunales Internacionales y de un Derecho Internacional que fuera más allá de la protección de fronteras (solo existía el Tribunal Permanente de Arbitraje, creado precisamente en La Haya), las potencias “más civilizadas” —las que tienen mayor sentido de sus obligaciones internacionales y se caracterizan por un «reconocimiento más agudo y generoso de la diferencia entre el bien y el mal»— ejercerían, en cierto modo, también como civilizadoras. La lógica del argumento era clara: según la Doctrina Monroe, Estados Unidos tiene el derecho de protegerse y, por tanto, evitar la inestabilidad del Continente. El Corolario añade como requisitos de la estabilidad, el orden y la prosperidad (...). El Corolario de Roosevelt a la Doctrina Monroe es, en definitiva, una adaptación al nuevo contexto internacional que se perfila en los albores del siglo XX, caracterizado por nuevas amenazas, el rearme de Alemania, la política europea de alianzas y la emergencia de un mundo mucho más global que en la segunda década del XIX. El Corolario suponía que Estados Unidos debía desempeñar un papel protagonista en el mundo y consolidarse como potencia militar —en todo caso defensiva—. Esta es la interpretación de la Doctrina Monroe que hace Roosevelt: una intervención —ofensiva— es en el fondo una acción defensiva. En diciembre de 1907, el último año de la Presidencia de Roosevelt, 16 buques de guerra marcharon alrededor del mundo. La Gran Flota Blanca tardó 14 meses en dar la vuelta al globo para mostrar el potencial de la Armada norteamericana. Regresó el 9 de febrero de 1909, un mes antes de que jurara el cargo de presidente el pacifista e idealista Woodrow Wilson».

diferencia: prescinden de los valores, derechos y libertades individuales asociados al libre comercio. El capitalismo de Estado —y partido único— se erige en «valor» hegemónico.

Referencias bibliográficas

- Abernethy, D. B. (2000). *The Dynamics of Global Dominance: European Overseas Empires 1415-1980*. Yale University Press.
- Antoniades, A. (2008). *From 'Theories of Hegemony' to 'Hegemony Analysis' in International Relations*. Paper presented at: 49th ISA Annual Convention.
- Bailyn, B. (2012). *Los orígenes ideológicos de la Revolución norteamericana*. Tecnos.
- Cox, R. (2016). Gramsci, hegemonía y relaciones internacionales: Un ensayo sobre el método. *Relaciones Internacionales*, 31, 137-153. <https://revistas.uam.es/relacionesinternacionales/article/view/5301/5740>
- Elliot, J. H. (2010). *España, Europa y el mundo de Ultramar [1500-1800]*. Taurus.
- Foa, R. S., & Mounk, Y. (2016). The Danger of Deconsolidation: The Democratic Disconnect. *Journal of Democracy*, 27(3), 5-17.
- Frankopan, P. (2019). *Las nuevas rutas de la seda*. Crítica.
- Gilpin, R. (1981). *War and Change in World Politics*. Cambridge University Press.
- Gramsci, A. (1975). *Quaderni del carcere*. Einaudi.
- Hufton, O. (2017). *Europa: privilegio y protesta, 1730-1789*. Siglo XXI.
- Judt, T. (2013). *Postguerra. Una Historia de Europa desde 1945*. Taurus.
- Kershaw, I. (2019). *Ascenso y crisis. Europa, 1950-2017. Un camino incierto*. Crítica.
- Laclau, E. y Mouffe, Ch. (2015). *Hegemonía y estrategia socialista. Hacia una radicalización de la democracia*. Siglo XXI.
- Levitsky, S. y Ziblatt, D. (2018). *Cómo mueren las democracias*. Ariel.
- Lipset, S. M. (1959). Some Social Requisites of Democracy: Economic Development and Political Legitimacy. *American Political Science Review*, 53(1), 69-105.
- Mead, W. R. (2001). *Special Providence: American Foreign Policy and How It Changed The World*. Knopf.
- Nye, J. (2005). *Soft Power. The Means to Success in World Politics*. PublicAffairs.
- Paine, T. (2020). *Sentido Común y Ocho cartas a los ciudadanos de los Estados Unidos*. Alianza. Estudio introductorio de Javier Redondo.
- Pocock, J. (2008). *El momento maquiavélico. El pensamiento político florentino y la tradición republicana atlántica*. Tecnos.
- Redondo, J. (2013, 7 de julio). De la plaza al laberinto. *El Mundo*. <https://aracelimangasmartin.com/wp-content/uploads/2017/02/Egipto.-Por-la-democracia-sin-la-democracia-El-Mundo-7-de-julio-de-2013.pdf>
- Redondo, J. (2014). Independencia de EE UU. Rebeldes a la fuerza: 1764, la mecha de la Revolución. *La Aventura de la Historia*, 186, 43-47.
- Redondo, J. (2015a). Corolario de Theodore Roosevelt a la Doctrina Monroe: Estados Unidos, gendarme internacional. *Eunomía. Revista en Cultura de la Legalidad*, 9, 300-312. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/EUNOM/article/view/2829>
- Redondo, J. (2015b). *Presidentes de Estados Unidos. De Washington a Obama, la Historia norteamericana a través de los 43 inquilinos de la Casa Blanca*. La Esfera de los Libros.
- Redondo, J. (2015c). Orígenes y justificación del presidencialismo americano. *Cuadernos de Pensamiento Político*, 47, 53-68.
- Redondo, J. (2015d). Las trece colonias y la rebelión de las ideas. Clásicos para la independencia. *La Aventura de la Historia*, 204, 28-31.
- Redondo, J. (2017, 10 de enero). El legado de Obama. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/opinion/2017/01/10/5873c411268e3e31028b4676.html>
- Saiz, E. (2012, 31 de agosto). Los aficionados de EE UU siguen esperando a que empiece la Liga. *El País*. https://elpais.com/sociedad/2012/08/31/actualidad/1346423798_415431.html
- Tocqueville, A. (2010). *La democracia en América*. Trotta.
- Tuchman, B. W. (2013). *La marcha de la locura. De Troya a Vietnam*. RBA.
- Waltz, K. N. (1959). *Man, the State and War: a Theoretical Analysis*. Columbia University Press.
- Weber, M. (2016). *Sociología del poder*. Alianza [extracto de Economía y Sociedad, 1921], 69-74.
- Wences, M.^a I. (2016). *Teoría social y política de la Ilustración escocesa. Una antología*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Wences, M.^a I. (2018). *Hombre y sociedad en la Ilustración escocesa*. Fontamara.
- Westad, O. A. (2018). *La Guerra Fría. Una historia mundial*. Galaxia Gutenberg.
- Wood, G. S. (2009). *Empire of Liberty. A History of the Early Republic, 1789-1815*. Oxford University Press.

*En el próximo número de
Información Comercial Española. Revista de Economía*

El reto de la concentración urbana y la despoblación rural

Desequilibrios en movilidad, migración y empleo UE

La despoblación como crisis del territorio; retos de las políticas públicas

La despoblación de la España interior

Análisis demográfico y efectos en la prestación de servicios

Identification of territorial nodes in depopulated rural areas

Políticas y estrategias de acogida e integración de personas de origen extranjero en el medio rural

Economía azul, población y desarrollo territorial en Canarias

La despoblación: análisis territorial y constitucional de España

Dinámicas de población durante el COVID-19

El mercado laboral en el ámbito rural: una perspectiva desde el hogar

La política de cohesión y la lucha contra el éxodo rural ante la nueva
perspectiva federal de la Unión Europea

Dinámica demográfica y competitividad territorial con especialización
agrícola extrema: la provincia de Jaén y el olivar

Medioambiente y sostenibilidad en ciudades inteligentes y áreas
despobladas de Europa

Últimos números
publicados:

***Plataformas digitales:
regulación y competencia***

***El futuro del dinero y la
transformación digital del
sector financiero***

Número en preparación:

***El proceso inflacionario en
España y el área del euro:
un análisis económico***



Coordinadores: Juan R. Cuadrado Roura y M.ª Teresa Fernández Fernández

¿CÓMO VE CHINA LA HEGEMONÍA?

El ascenso económico de China en las últimas décadas, hasta el punto, antes impensable, de aproximar su contribución al PIB global de Estados Unidos, plantea la cuestión de si busca, y cómo, alcanzar la supremacía global. El presente artículo intenta aproximarse a esta cuestión mediante un repaso de la historia de China, tanto lejana como reciente, de sus relaciones con el resto del mundo, y de las prioridades estratégicas que esto pone de manifiesto.

How does China view hegemony?

China's economic rise in recent decades, to the previously unthinkable point of bringing its contribution to global GDP close to that of the United States, raises the question of whether, and how, it will seek global supremacy. This article attempts to address this issue by reviewing China's history, both distant and recent, its relations with the rest of the world, and the strategic priorities that this highlights.

Palabras clave: historia, globalización, supremacía, comercio, crecimiento.

Keywords: history, globalisation, supremacy, trade, growth.

JEL: F01, N01.

1. Introducción

Es, sin duda, uno de los temas de máxima actualidad en la política internacional actual, si bien actualmente oscurecido por los sucesos en Europa. Todos los medios de comunicación han venido dando un protagonismo especial a la marcha de la pugna geopolítica entre Estados Unidos y China, a tal punto que ya ha trascendido los ámbitos académicos o diplomáticos, y se ha extendido a las barras de bar, las redes sociales o las cenas familiares. Términos como la «trampa de Tucídides» han entrado en el lenguaje coloquial, y el impresionante ascenso de China en los últimos años, y su presencia creciente en nuestras vidas (sus

empresas, sus marcas, sus productos, su cultura o, incluso, sus enfermedades) hacen que miremos de reojo hacia el Este, e intuyamos una amenaza procedente de esa zona, hasta hace muy poco ignorada.

Pero es precisamente esa ignorancia secular, esa mirada hacia lo «exótico» desde nuestra centralidad occidental, lo que nos condiciona y limita nuestra capacidad de entender lo que ocurre en China, cómo nos afecta y nos puede afectar en el futuro. Son frecuentes los análisis simplistas, los que se limitan a actualizar lo que sabíamos (o creíamos saber) sobre la Unión Soviética en tiempos de la Guerra Fría, o los directamente vinculados a intereses determinados.

Porque este temor «sobrevenido» es, en efecto, reciente; hace poco más de diez años, no eran muchos lo que creían que China pudiera llegar a tener estas capacidades actuales. A lo sumo, la amenaza se percibía limitada a sectores industriales tradicionales, intensivos en mano de obra, que dejaban de ser competitivos

* Técnico Comercial y Economista del Estado.

Contacto: javierserra@hotmail.com

Versión de julio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7485>

frente a los productos chinos (y, ahora que los costes laborales son mucho más altos en China, tampoco lo son frente a productos de otros países a los que se ha desplazado su producción, por cierto), o a marcas que veían sus productos copiados o falsificados. Una muestra, que ha quedado clara con el tiempo, de ese error de cálculo por parte de Occidente fue la reflexión que terminó dando paso a la adhesión de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC): muchos pensaban entonces (finales de los años 90) que una China más próspera, embridada en las interrelaciones del comercio y la inversión internacionales, seguiría la evolución de otros países y territorios de la zona, como Corea del Sur o Taiwán, hacia modelos políticos más similares a los nuestros. Que China terminaría pareciéndose a un gran Hong Kong, y a la vista está que lo que ha ocurrido ha sido más bien lo contrario. De hecho, de la frustración y el descontento tras este error de bulto procede buena parte del cambio radical en la actitud hacia China, ese paso del paternalismo y el desprecio hacia el pánico.

Y, si eso es cierto de Occidente en su conjunto, qué no decir de España. En el pasado, nuestro país fue una potencia del Pacífico y, de hecho, tuvo un papel relevante en la canalización de las relaciones entre China y Europa. Pero de eso hace ya más de 200 años, y desde entonces, hasta este brusco despertar, habíamos vivido de espaldas a esa realidad, pendientes, unas veces (las peores) de nuestro propio ombligo; otras, de nuestros vecinos europeos, y otras, de las Américas, alternando entre Norte y Sur. Si otros países occidentales, como Reino Unido o Estados Unidos, se equivocaron en sus apreciaciones, pese a tener abundante población de origen chino, intereses comerciales relevantes, una establecida tradición de investigación académica o, incluso, colonias sobre el terreno, no son de sorprender los bandazos e indefinición de nuestra actitud hacia China. No hay más que ver cómo hemos pasado en diez años del «Bienvenido Mr. Wang» berlanguiano durante la crisis del euro, a ver actualmente un espía o un invasor (o algo peor) en

cada estudiante oriental que viene a aprender español, por ejemplo.

Dentro de mis limitadas capacidades, en este artículo pretendo hacer una pequeña aportación a esa necesaria reflexión sobre qué puede significar en realidad esa búsqueda china de la hegemonía: de dónde viene, qué puede pretender, cómo se instrumentaría... Todo ello es un paso necesario si pretendemos pensar qué debemos hacer ante este fenómeno que, sorprendentemente, tanto nos ha asombrado, y para ello comenzaré con un imprescindible, aunque prometo que breve, repaso a cuál ha sido el papel de China en el mundo a lo largo de la historia conocida.

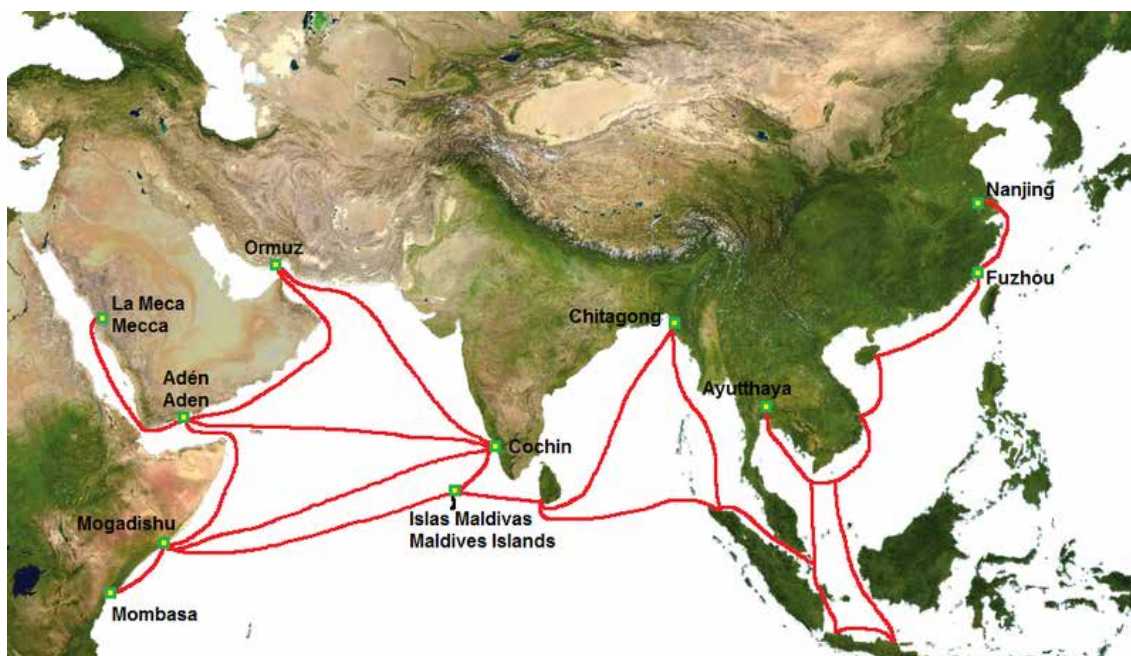
2. Un recorrido histórico

Buena parte de la actitud y el comportamiento de China hacia el exterior puede explicarse por su ubicación geográfica y las lecciones aprendidas en, al menos, 2.500 años de historia; no en vano, esta es una de sus principales características: la de ser la civilización que más tiempo lleva ocupando más o menos el mismo espacio físico.

Desde la primera unificación de la llanura central (bajo el control del reino Qin, el situado en el extremo occidental de los «reinos combatientes» y, por ello, el que mejor acceso tenía de entre ellos a la tecnología militar más importante de la época, los caballos), e incluso antes, los habitantes de esta zona, con una economía basada en la agricultura, el comercio y, más adelante la industria, han mantenido una tensa relación con los vecinos situados al norte y al oeste (y luego con los de ultramar). Esos pueblos vecinos (xiongnu, mongoles, turcos, xianbei, khitán, tibetanos, jürchen, uigures, manchúes...), en buena parte nómadas, cazadores, pastores y guerreros (y situados en montañas, estepas y bosques con mejores condiciones para la cría del caballo), no solo con frecuencia invadían y saqueaban las ciudades chinas, sino que muchas de las dinastías fueron fundadas por esos invasores, aunque luego invariablemente terminaban

FIGURA 1

VIAJES Y EXPLORACIONES DE ZHENG HE



FUENTE: Wikipedia (CC BY-SA 3.0- GNU). https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Zheng_He.png

«sinificándose», al tener que adoptar la cultura y la administración del Imperio. No en vano la gran muralla se construyó donde se construyó...

Así pues, la máxima prioridad en política exterior siempre fue contener a esos adversarios, frecuentemente mediante alianzas con alguno de ellos frente a los restantes (usar a los bárbaros para contener a los bárbaros), así como mantener abiertas las principales rutas comerciales y de su sistema de «tributos», para dar salida a sus productos (sedas, cerámicas, té...), y abastecerse de materias primas, caballos o metales preciosos, singularmente plata. De esas rutas, conocemos sobre todo, y gracias a Marco Polo, la ruta de la seda a través del Asia Central, pero había otras, como la ruta de los caballos y el té, entre Yunnan e India pasando por Tíbet, o las rutas marítimas, desde la que unía China con Japón (para abastecerse de plata), a

los viajes por el Índico de las grandes flotas del almirante Zheng He (Figura 1), que causaron a principios del siglo XV mayores flujos de especias de India hacia China, encareciéndolas en Europa, e incentivando, al menos en parte, las exploraciones portuguesas de una ruta alternativa de aprovisionamiento por el cabo de Buena Esperanza y, más tarde, los propios viajes de Colón (o el de Magallanes y Elcano, que conmemora el presente monográfico). Sin embargo, a mediados del siglo, al parecer debido a disputas cortesanas sobre el reparto de los beneficios, el Imperio Ming abandona esta ruta marítima y, en general, la exploración proactiva de nuevas rutas, con la excepción, eso sí, de la que se abrió a través de Filipinas y el «galeón de Manila», que conectaba con México (nueva fuente de plata) y, posteriormente, con España y Europa.

Tras siglos en que China (seguida de India) eran las mayores potencias económicas del mundo, esta política de aislamiento contrastaba con un Occidente que se expandía y creaba nuevos imperios coloniales basados en adelantos navales y militares. Así, ya en el siglo XVI los portugueses comienzan a llegar a las costas chinas, mientras misioneros jesuitas conseguían ser admitidos en el mismo corazón del Imperio. La expansión de Rusia hacia el Pacífico llevó a la ocupación de territorios tradicionalmente manchúes desde el siglo XVII, y sus conquistas en Asia Central durante el XVIII también la aproximaron a las fronteras del Imperio Qing, mientras Inglaterra consolidaba su posición en India.

Pero es en el siglo XIX cuando la situación cambia trágicamente: tras este cambio paulatino en la correlación de fuerzas, se producen las dos guerras del opio, con especial protagonismo de Inglaterra desde sus bases en India; unos nuevos bárbaros, para los que China no estaba preparada, hacían su aparición, devastando y sometiendo el antaño orgulloso imperio a través de los conocidos como «tratados desiguales». A partir de ahí, y durante un siglo, las derrotas y humillaciones fueron continuas: además de las potencias occidentales, a finales de siglo es Japón quien derrota a China, que pierde el control de Corea, además de ceder Formosa (Taiwán) y parte de Liaoning a Japón, para más tarde librar la guerra con Rusia sobre territorio chino, asegurándose ya el control sobre Corea y el sur de Manchuria. La guerra de los *boxers* supone una nueva derrota frente a varios ejércitos extranjeros y, en medio de la debilidad de la dinastía, tropas británicas incursionan en el Tíbet desde la India. La Revolución rusa, por su parte, introduce inestabilidad en Asia Central, amenazando Xinjiang y provocando la «independencia» de Mongolia. La caída de la dinastía Qing y la proclamación de la república, no consiguen detener la decadencia, y China cae en manos de distintos «señores de la guerra» y del caos, que es aprovechado por Japón, de nuevo, para ocupar primero Manchuria, y luego gran parte del resto de China.

Este siglo de humillaciones no termina sino con el final de la II Guerra Mundial, que en China desemboca en la reanudación y recrudecimiento de la guerra civil hasta la victoria del Ejército Popular de Liberación (EPL) y la proclamación de la República Popular. El nuevo Estado nace así bajo el trauma de esas humillaciones, y con su enemigo doméstico, el Guomindang, no solo ocupando la isla de Taiwán, sino aliado con Estados Unidos y sus tropas estacionadas en Corea del Sur y en Japón. Las primeras palabras de Mao Zedong, el 1 de octubre de 1949, son: «el pueblo chino se ha puesto en pie», pretendiendo, precisamente, poner un punto final a esa decadencia.

Solo un año después comienza la guerra de Corea, aún de la mano de la Unión Soviética, con la finalidad de expulsar de la península (corredor privilegiado para invadir China) a las tropas estadounidenses. En 1962 hay una breve guerra con India, mientras se produce la ruptura con la Unión Soviética, que culminará con los enfrentamientos en el Ussuri en 1969, la «reconciliación» con Estados Unidos en 1972, y la invasión de Vietnam en 1979, todo ello ante la percepción de una amenaza soviética para controlar China. Este, para muchos sorprendente, cambio de alianzas, respondía, una vez más, a la estrategia de utilizar a los bárbaros (americanos) para contener a los bárbaros (soviéticos).

Desde entonces, muchas cosas han cambiado en el posicionamiento de una y otra potencia, y en el juego de alianzas. Los finales de la década de los años 80 del pasado siglo, y principios de la de los 90, trajeron una serie de acontecimientos que llevaron a China a replantear su lugar en el mundo: los sucesos de junio de 1989 en Pekín (y la, percibida o real, participación occidental en ellos), la caída de la Unión Soviética, y la primera guerra del Golfo, ya marcaron un nuevo entorno, en el que las amenazas venían más bien de Estados Unidos, y de aquellas partes de su Gobierno más proclives a forzar «cambios de régimen» o «revoluciones de colores» en aquellos países cuyo sistema político no fuera de su agrado.

En aquellos años en que se hablaba de «fin de la historia», de victoria definitiva de Occidente y de su modelo de democracia representativa, y de «mundo unipolar», China optó, en palabras de Deng Xiaoping, por adoptar un perfil bajo, congraciarse con la potencia dominante y ocultar sus propias fuerzas, hasta, por ejemplo, conseguir el beneplácito a su acceso a la OMC en diciembre de 2001. Sobre este punto ya mencionaba en la introducción la sorprendente ingenuidad de determinados líderes occidentales, quienes llegaron a declarar públicamente su confianza en que la reinsertión de China en la economía internacional, la apertura de mercados y la previsible prosperidad creciente que eso conllevaría, causarían la aparición de nuevas capas sociales que presionarían hacia un modelo político más «homologable». Pensaban que una mayor riqueza llevaría a China hacia Occidente y, es muy probable, que la frustración de esas expectativas irreales haya incidido en el actual endurecimiento generalizado de las actitudes hacia China. En Occidente, los halcones siguen estando donde siempre estuvieron, el gran cambio ha venido dado por el desengaño de las palomas. Adicionalmente, otro motivo, más material, detrás del cambio de enfoque de diversos gobiernos occidentales, ha sido el paso de la industria china (impulsada por una política industrial proactiva, que se refleja, por ejemplo, en la estrategia «Made in China 2025») a competir en sectores industriales de mayor valor añadido, con lo que ya no compite tanto con las industrias intensivas en mano de obra, propias de países con menor peso en la definición de la estrategia de Occidente en su conjunto, sino cada vez más, con las de los países más avanzados, como puede ser el caso de Alemania.

A partir de ahí, esa reinsertión de China en la economía internacional ha provocado el desarrollo económico más acelerado de la historia, que ha generado un nuevo cambio claro en la correlación de fuerzas. China es ya una potencia económica, tecnológica y, crecientemente, militar. Además, nuevos eventos globales han condicionado su visión y proyección exterior: primero

fue la crisis económica de 2008, en la que su aportación a la recuperación fue decisiva, frente a la aparente «decadencia» occidental, impresión que posteriormente fue reforzada por el Brexit, el aislacionismo de la Administración Trump, la tímida respuesta inicial de Occidente a la pandemia del COVID-19 o la precipitada retirada de Afganistán.

En ese nuevo mundo, un nuevo liderazgo, más asertivo, prescinde del perfil bajo y genera en China la expectativa del «gran rejuvenecimiento de la nación», según el discurso oficial, es decir, de que por fin recupere la posición que le corresponde por derecho del cielo, como primera nación del mundo, acabando con la anomalía histórica que ha supuesto el dominio de Occidente. Esto es lo que nos lleva a la cuestión de la hegemonía.

3. ¿Hegemonía regional o global?

De su larga historia, en consecuencia, China ha extraído la lección de que debe ser fuerte para protegerse de los bárbaros que desean dominarla y doblegarla y, para ello, son precisos una ágil y flexible política de alianzas, así como el uso de la fuerza para disuadir a dichos bárbaros, y para mantener abiertas las rutas comerciales que necesita para aprovisionarse y para colocar sus productos. Esa lección es la que aplica ahora, cuando vuelve a ser la primera economía del mundo (al menos, y por el momento, en términos de paridad de poder adquisitivo), y se encuentra entre los dos centenarios que el Partido Comunista se ha fijado como hitos para su ascenso; el de la fundación del propio partido, en 2021, y el de la República Popular, en 2049.

La visión china de la hegemonía está, como hemos visto, centrada en tener manos libres para administrar su Imperio, y para mover mercancías y personas que le permitan garantizar su prosperidad. No tiene, por tanto, una misión «católica» o universalista, no pretende evangelizar a los bárbaros, sino contenerlos en el espacio exterior que les corresponde. No trata de

FIGURA 2
LA DOBLE CADENA DE ISLAS



FUENTE: Wikipedia (CC BY-SA 3.0- GNU). https://en.wikipedia.org/wiki/Island_chain_strategy#/media/File:Geographic_Boundaries_of_the_First_and_Second_Island_Chains.png

extender ni una religión ni un sistema político, aunque, desde luego, concibe a ambos como instrumentos de dominación, y por eso mismo es tan reacia hacia unas y otros cuando llegan del exterior y se le tratan de imponer. De hecho, sus principios básicos en política exterior son el respeto a la soberanía de los Estados y la no injerencia en sus asuntos internos. Resulta obvio, pues, que es una línea difícilmente compatible con quienes enarbolan discursos basados (o al menos amparados) en la promoción global de valores universales.

Pero, en estos momentos, la realidad geopolítica heredada del siglo XX constriñe su capacidad de maniobra: la existencia diferenciada de Taiwán y el cambio de control desde el KMT (Kuomintang), rival,

pero más o menos partidario de la unificación, hacia los independentistas que buscan el reconocimiento de una realidad *de facto*, es el más patente de los desafíos, pero a la postre es una parte más de la «primera cadena de islas» (desde Japón hasta Filipinas) aliadas con Estados Unidos (con presencia militar de sus tropas) y contiguas a sus costas (Figura 2). La marina de ese país controla el Pacífico y, muy singularmente, el estrecho de Malaca, cuello de botella del que China depende para su comercio marítimo y el funcionamiento de su economía.

Este contexto limita las posibilidades de China para recorrer un camino «clásico» hacia la hegemonía, uno que comience con el control paulatino de su entorno más inmediato, tal como han procedido a lo

largo de la historia otros hegemones en su fase de ascenso, desde la antigua Roma, hasta los propios Estados Unidos. Ese camino clásico que sería, por otra parte, el natural para una potencia cuyo objetivo es proteger su capacidad autónoma de desarrollo económico y político, pasaría por controlar su vecindario asiático, y sus principales vías de comunicación con el exterior, pero queda bloqueado ante la evidente reticencia de Estados Unidos a ceder espacios en Asia, reticencia demostrada en las renovadas alianzas con posibles rivales de China en el área.

China es consciente de esta situación y ha respondido a la misma de diferentes maneras. En primer lugar, y en ese teatro asiático, ha reforzado sus lazos económicos con el resto de los países del área (incluidos alguno de los rivales arriba mencionados), de manera que sean crecientemente dependientes de sus relaciones económicas con China. A diferencia de otros hegemones ascendentes en la historia, China no pretende ocupar a sus vecinos (con la obvia excepción de Taiwán, claro...), sino condicionarles para que acepten su presencia dominante. En el frente institucional, China ha aplicado las estrategias propias del juego del *weiqi* (conocido por su nombre japonés de *go* en Occidente), consistentes en evitar el aislamiento, al tiempo que se intenta aislar al adversario. Así, comenzó por aproximarse a la ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), a la que anteriormente despreciaba como herramienta de la política de Estados Unidos en la zona, aplicando sus principios de política exterior, es decir, mediante una aproximación puramente económica, sin demandar contraprestaciones políticas (al menos en primera instancia), así como a APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) y otros foros regionales, de manera que su presencia en los mismos sirviera como contrapeso a la de Estados Unidos, e impidiera que este país los utilizara para aislar a China. Posteriormente, y a medida que su peso económico iba creciendo, sus esfuerzos de integración económica y comercial se iban haciendo más significativos, y el paso más reciente ha sido la firma de la Asociación

Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés), ambicioso acuerdo con otros 14 países, entre ellos rivales políticos como Japón, Corea del Sur, Australia o Vietnam. Probablemente, la decisión de la Administración Trump de ausentarse del Trans-Pacific Partnership (TPP) facilitó este otro acuerdo, y fue interpretada por China como una oportunidad para aprovechar el vacío así generado y avanzar en sus intereses en la zona. Es más, ha llegado a solicitar su inclusión en el grupo de países restantes que siguen negociando el tratado alternativo, el TPP-11. Es difícil que cumpla los requisitos (que se marcaron con la clara intención de excluirla) en materia de circulación de datos o restricciones a empresas de propiedad estatal, por ejemplo, pero el gesto deja clara su intención.

Por otra parte, y en el ámbito militar, China ha reforzado sin descanso sus capacidades navales. En primer lugar, las capacidades de denegación de acceso a sus aguas, centrándose en construir el mayor arsenal de minas del mundo, la mayor flota de submarinos o el primer misil balístico antibuques. Ya a partir de la crisis de 2008, y de la percepción de declive americano, amplía su estrategia, hacia el control de zonas y líneas de tráfico marítimo más alejadas de sus costas. Es entonces cuando comienza a dotarse de portaviones (antes considerados demasiado vulnerables), así como a controlar, y fortificar, las islas e islotes del Mar de la China Meridional contenidas en su «línea de nueve trazos», sometiendo sin demasiada dificultad a otros países ribereños con reivindicaciones sobre esas aguas (sobre todo Vietnam y Filipinas, pero también Malasia o Brunei, ver mapa de la Figura 3), y desafiando las operaciones de libertad de navegación (FONOP) de la marina estadounidense. Pero no son solo capacidades convencionales, China también está haciendo un énfasis especial en ciberseguridad ofensiva y defensiva, y en tecnologías que darán forma a los conflictos del futuro, desde inteligencia artificial hasta computación cuántica.

Ahora bien, las limitaciones que antes hemos visto para seguir ese camino clásico hacia la hegemonía

FIGURA 3

LA «LÍNEA ROJA» Y ZONAS RECLAMADAS EN EL MAR DEL SUR DE CHINA



FUENTE: Wikipedia (CC BY-SA 3.0- GNU). https://en.wikipedia.org/wiki/Territorial_disputes_in_the_South_China_Sea#/media/File:-South_China_Sea_claims_map.svg

han llevado a China a buscar vías complementarias a ese reforzamiento y endurecimiento de su proyección hacia el Pacífico occidental. Así, también busca desbordar las limitaciones que le impone la presencia de Estados Unidos en la «primera cadena de islas», buscando proyección hacia otras zonas del mundo, tanto para establecer rutas libres de adversarios, como

para forzar a estos a dispersar sus esfuerzos, con la intención de debilitar ese control sobre el Pacífico occidental.

Ya desde poco después de la fundación de la República Popular, China venía estando muy activa en sus relaciones con gobiernos y fuerzas políticas en el Sur y Sudeste de Asia, América Latina y África. Tuvo

un papel destacado en la Conferencia de Bandung en 1955, que sentó las bases del Movimiento de los No Alineados (distanciándose por primera vez de su supuesto aliado, la URSS). Posteriormente, y tras el cisma con esta, llevó ese enfrentamiento a otros territorios, en aplicación de la teoría de los Tres Mundos de Mao y apoyando sistemáticamente a todo oponente de los aliados de los soviéticos. Pues bien, tras el colapso de la URSS, el ascenso de China y su renovada confrontación con Estados Unidos, esos lazos se retomaron, ahora en un sentido más económico, y ya no de apoyo a movimientos de liberación. Inicialmente, la prioridad era asegurar el abastecimiento de materias primas para su desarrollo, y de ahí partieron las primeras inversiones chinas en África y otros lugares, pero, posteriormente, ya en este siglo, en un contexto de acelerado crecimiento de China y de sus capacidades de financiación internacional, esa actividad diplomática, financiera y comercial se consolida y sistematiza en la formulación de la «Nueva Ruta de la Seda» o, por seguir sus sucesivas denominaciones oficiales en inglés, One Belt, One Road (OBOR), o Belt and Road Initiative (BRI).

El concepto aparece por primera vez en sendas intervenciones de Xi Jinping en Kazajistán (referido al segmento terrestre por Asia Central y el corredor euroasiático) y en Indonesia (en este caso sobre las rutas marítimas desde China por el Pacífico, Índico, Mar Rojo y Mediterráneo), pareciendo resucitar las figuras de Marco Polo, en el primer caso, y de Zheng He, en el segundo. Desde entonces, la estrategia se ha ido ampliando sucesivamente, hasta cubrir todas las formas de fomentar la conectividad (no solo física, sino también, por ejemplo, de telecomunicaciones) de China con el resto del mundo. De hecho, a marzo de 2022, un total de 146 países han firmado Memoranda de Entendimiento al respecto con el Gobierno chino, entre ellos, 18 Estados miembros de la UE (aun cuando la Unión en sí es bastante reticente), 43 países africanos, o 20 en América Latina y el Caribe. Los proyectos acogidos a esta iniciativa han venido recibiendo

abundante financiación por parte, especialmente, aunque no solo, de los dos *policy banks* chinos, el ExIm Bank y el China Development Bank y, en ocasiones, se incluye también en la BRI el nuevo banco multilateral, el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Sin embargo, esto no es realmente correcto: es cierto que el AIIB se formó a iniciativa china y que su foco es también la conectividad, en este caso dentro del continente asiático, y entre este y el resto del mundo, pero de él forman parte 105 países, entre los que no está Estados Unidos (que intentó activamente boicotear su creación), pero sí muchos de sus aliados, como Australia, Nueva Zelanda, Corea del Sur, Israel, Reino Unido, o casi todos los Estados miembros de la UE, incluida España, y el Banco ha sido siempre extremadamente escrupuloso, tanto en sus operaciones, como en desvincularse de BRI o de cualquier directriz política del Gobierno chino, su mayor accionista, con más de un 30 % del capital. De hecho, suspendió sus operaciones en Rusia tras la invasión de Ucrania.

La Iniciativa BRI ha recibido acogida muy dispar, calurosa por parte de los países receptores (incluida Grecia, por ejemplo), y hostil por parte de Estados Unidos o Japón, quienes por su parte han lanzado iniciativas similares, pero contrapuestas, al tiempo que acusaban a China de utilizar esta estrategia para sobre endeudar a los países receptores con el fin de apoderarse de sus activos y extender su huella internacional (el caso más citado ha sido el de Sri Lanka). Al igual que con tantas otras acciones chinas, puede decirse que la Iniciativa BRI tiene objetivos dispares y complementarios, tanto de orden interno (desarrollo de las zonas interiores de China, o política industrial en sectores con exceso de capacidad), como de orden externo (apoyo a la internacionalización de las empresas chinas o proyección geopolítica). Me detendré un poco en este último punto, por ser el que mayor relación tiene con el presente artículo.

Ya hemos descrito las limitaciones que China enfrenta en su proyección hacia el Este y el estrangulamiento que supone el estrecho de Malaca para su

abastecimiento de materias primas y para sus exportaciones. Esta situación le fuerza, para evitar el aislamiento, a mantener abiertas las líneas hacia el Oeste y hacia Asia Central (lo que en parte contribuye a explicar su peculiar entendimiento reciente con Rusia), que es uno de los ejes de la Iniciativa BRI. Otros elementos relevantes son los corredores hacia Myanmar y hacia Pakistán, que permiten accesos alternativos al Índico, así como la participación en toda una serie de puertos, que recuerdan al antiguo «collar de perlas» que unía Gran Bretaña con la India, y que se extienden por Asia, África e incluso Europa (El Pireo). Es preciso mencionar aquí que uno de esos puertos, Yibuti, alberga la que, hoy por hoy, es la única base militar china en el exterior (así como también bases de Estados Unidos, Japón, Francia e Italia, por cierto).

Más recientemente, China ha lanzado dos nuevas iniciativas globales: la Global Development Initiative (GDI), en septiembre de 2021, y la Global Security Initiative (GSI), en abril de 2022. GDI se presenta como un esfuerzo concertado para recuperar a las economías de los países en desarrollo de los efectos de la pandemia de COVID-19 y aproximarse a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas, mientras que GSI, probable reacción a la crisis en Ucrania, reafirma los principios chinos en política exterior, no interferencia en asuntos internos, respeto a la soberanía de todos los Estados y a sus «legítimas preocupaciones de seguridad», reflejando la ambigua posición que China (hasta el momento) ha mantenido ante la crisis. Ambos esquemas están todavía por definir, pero China reclama que más de 100 países han acordado ya unirse a GDI.

Otra muestra de esas ambiciones globales de China, de su deseo de tener una voz que se corresponda con su peso real en el mundo, son los intentos reiterados de que se revise su peso en organismos internacionales, desde Naciones Unidas (más allá de su presencia como miembro permanente del Consejo de Seguridad), a la banca multilateral. Esto refleja su convicción de que la arquitectura institucional construida tras la Segunda

Guerra Mundial está destinada a preservar y reforzar el dominio de Estados Unidos, condicionando los procesos de toma de decisiones, y requiere profundas reformas para que pueda reflejar el nuevo equilibrio de fuerzas, de manera que mantenga su legitimidad. Así, ha ido incrementando progresivamente su peso en el Banco Mundial, la última vez en 2018, cuando subió del 4,5 % al 5,7 % (aún por debajo de Japón), entró en el Banco Interamericano de Desarrollo en 2009, y en el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo en 2016. En el Banco Asiático de Desarrollo, su participación del 5 % está muy por debajo de la de Estados Unidos y Japón (13 % cada uno) y, sin duda, su descontento con su escasa influencia en la toma de decisiones tuvo bastante que ver con la creación del AIIB. En el caso del Fondo Monetario Internacional, el ritmo de incremento de la cuota china (y, consiguientemente, de sus derechos de voto) se vio truncado en 2019, cuando Estados Unidos decidió bloquear la 15.ª revisión de cuotas del organismo, tras haber tenido paralizada la 14.ª (que incrementó el peso de China desde el 4 % al 6,4 %) en el Congreso y en el Senado desde el año 2010 hasta 2016.

Relacionado con lo anterior está la promoción incesante del uso internacional de su divisa, el Yuan RMB, enfrentando la primacía del Dólar USA establecida desde Bretton Woods. El uso del RMB en transacciones internacionales, o como moneda de reserva, es aún limitado, constreñido por elementos como la menor profundidad relativa de sus mercados de capitales, o la existencia de controles cambiarios que limitan la movilidad del capital. En todo caso, progresos ulteriores en ese uso requerirían mayor disponibilidad de RMB en manos de no residentes, algo generalmente asociado a déficits comerciales cuantiosos (como el de Estados Unidos), más que a superávits recurrentes y crecientes. No obstante, China continúa dotándose de elementos financieros que favorezcan la presencia internacional del RMB, desde su propio sistema de pagos internacionales, CIPS (Cross-Border Interbank Payment System), en respuesta al SWIFT

occidental (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication); o el liderazgo en el desarrollo y puesta en funcionamiento del RMB digital. Estos elementos pueden convertirse en especialmente relevantes si el mundo profundiza en la senda de revertir la integración del sistema financiero internacional, separándolo en función de fallas geopolíticas y utilizando pagos o divisas como arma diplomática.

4. ¿Y a futuro?

Hasta aquí ha sido la parte fácil, hemos venido mirando el retrovisor, repasando la sensibilidad y orientación estratégica de China (quizá el último imperio multicultural en el mundo) a lo largo de la historia, y en tiempos recientes. Ahora viene la parte más difícil y arriesgada, incluso temeraria: mirar por el parabrisas hacia el horizonte e intentar adivinar hacia dónde nos dirigimos. Es obvio que el reciente «ascenso pacífico» de China ha venido determinado por su desarrollo económico sin precedentes, que no solo ha dotado a su Gobierno del necesario músculo financiero, sino también de legitimidad interna, en la medida en que ese desarrollo ha sido trasladado a su pueblo en la mayor reducción de la pobreza y creación de riqueza social y de clases medias, de la historia de la humanidad.

Este punto cobra una relevancia singular, ya que este desarrollo de China ha roto el paradigma que marcaba que solo sistemas políticos basados en la democracia representativa del modelo occidental podían garantizar a sus ciudadanos prosperidad y progreso, socavando así un elemento básico del discurso asociado al mundo unipolar y al «fin de la historia», lo cual es una fuente de preocupación adicional. Y no es que China pretenda exportar su modelo (que es básicamente inexportable, de hecho, su nombre es «socialismo con características chinas»...), sino que, todo lo contrario, no condiciona sus relaciones internacionales al tipo de sistema político vigente en los países con los que se relaciona. Lo que suscita temor no es tanto el riesgo de que ese modelo sea copiado o adoptado en

otros países, sino la merma en la capacidad de presión de Occidente sobre países en desarrollo, y de ahí probablemente proceda el creciente énfasis en valores, y en contraponer el «bloque de las democracias» al de quienes quedan excluidos de esa definición.

Ahora la cuestión es si la economía china de las próximas décadas seguirá impulsando ese ascenso y si este seguirá siendo pacífico.

Resulta evidente que la economía china afronta grandes desafíos, como el envejecimiento de su población o el cambio de modelo de desarrollo, de uno basado en las inversiones masivas en infraestructuras, y en la captación de inversiones extranjeras para introducir tecnología, producir a bajo coste y exportar, hacia otro más caracterizado por la innovación tecnológica, el consumo y el mercado doméstico. Ahora bien, su desempeño hasta el momento se debe a haber afrontado con éxito otros desafíos no menos importantes, como la privatización de la agricultura y de la vivienda, la liberalización de los precios, el cierre de miles de empresas estatales ineficientes, la reinserción en la economía internacional de un país que era casi autárquico o el rescate de un sistema financiero prácticamente quebrado. En los últimos 30 años, la economía china ha demostrado una inesperada resiliencia, en circunstancias tan adversas como las descritas, o ante *shocks* como la crisis de las divisas asiáticas, la crisis financiera de 2008, el desplome de la bolsa de Shanghái, la pandemia del COVID-19 (que hubo quienes, en su inicio, saludaron como el «Chernóbil chino») o los problemas financieros de las grandes promotoras inmobiliarias, mientras ha dado pasos continuos hacia la innovación, la digitalización y la economía del dato. Durante todo ese tiempo, no han faltado, más bien al revés, las predicciones catastrofistas, que la realidad, hasta ahora, ha desmentido sistemáticamente. Es cierto, como en los fondos de inversión, que «desempeños pasados no garantizan retornos futuros», pero lo que hemos podido comprobar es que la economía china y sus gestores han demostrado una capacidad de adaptación y de reinversión sorprendentes. El PIB

de China ya no crecerá al 14 % real, como en los años más acelerados del despegue (ni es bueno que lo haga, ya que esas tasas en una economía del tamaño actual de la china, solo son posibles a costa de acumular desequilibrios insostenibles), pero, salvo disrupciones masivas, todo apunta a que tiene capacidad para seguir siendo un mercado atractivo, creciendo a un ritmo significativo.

Ahora bien, las reglas del juego parecen estar cambiando. Si el motor de ese desarrollo acelerado ha sido la reinserción de China en la economía internacional, ¿no puede ser la desglobalización la señal que marque su declive? Los principales países occidentales no ocultan su intención de reducir la interdependencia con China, con anuncios de políticas dirigidas a fomentar la reindustrialización, el *reshoring* de las capacidades trasladadas a Asia, la «autonomía estratégica» (la Unión Europea) o el *decoupling* (Estados Unidos). Este es, sin duda, el discurso político dominante, aunque no necesariamente coincide con las intenciones de las empresas internacionales que se están beneficiando de esta historia de crecimiento. En 2021, el 52 % de las empresas asociadas a la Cámara de Comercio Europea en China (EUCCC, por sus siglas en inglés) estimaban que el ROI (return on investment) esperado de sus inversiones en China sería superior al de otros mercados, y ese porcentaje se elevaba nada menos que al 70 % en el *survey* de la Cámara Americana (AmCham) entre sus socios. De entre las empresas europeas, además, solo el 9 % se planteaba salir de China, el porcentaje más bajo en diez años, y el 59 % planeaba expandir su presencia, a su vez el mayor porcentaje en diez años. El *decoupling* no parece estar significando que las empresas occidentales abandonen sus negocios en China, sino, más bien, que su estrategia pasa por diversificar su producción, pero manteniendo (o incrementando) su presencia en China para el mercado local, mientras establecen cortafuegos, sobre todo tecnológicos, con sus negocios en Occidente, a fin de protegerse de los efectos de ese discurso político de confrontación. La finalidad de estar en China ya no es tanto producir

a coste razonable para exportar, sino sobre todo aprovechar el inmenso mercado doméstico, para lo cual, el propuesto *re-shoring*, o *near-shoring*, sencillamente, no son opciones válidas, y lo serán aún menos si el *decoupling* se materializa. Es lo que se llama *In China, for China*. De hecho, si algo parece estar enfriando el interés de las empresas internacionales por el mercado chino, no son tanto las tensiones geopolíticas ni el conflicto en Ucrania, sino la política de «cero COVID» firmemente aplicada por el Gobierno chino. Los largos confinamientos que se derivan de esa política desde la llegada a China de la variante ómicron y el cierre de fronteras han introducido un fuerte elemento de incertidumbre, riesgos de desaceleración brusca de la economía, y pánico entre los expatriados. En la encuesta de 2002 de la Cámara Europea (posterior al confinamiento de Shanghái, donde es mayor la presencia de empresas internacionales) muestra un evidente cambio de tendencia: un 23 % estarían considerando desviar a otros mercados las inversiones previstas en China, en contraste con el 9 % del año anterior, mencionando expresamente la política «cero COVID» como causa.

Ahora bien, lo cierto es que en la actualidad estamos viendo cómo lo político, y lo geopolítico, está afectando de manera creciente a las relaciones económicas internacionales, alimentando tendencias proteccionistas que ya latían. Un ejemplo, que podría parecer extremo si no procediera de la propia Administración Biden, es la sugerencia de que las democracias occidentales deberían invertir y comerciar únicamente entre ellas, excluyendo a los países que no formen parte de ese «bando», en una indudable alusión a China. Es lo que Janet Yellen ha llamado *friend-shoring* y de materializarse, además de consolidar una alianza de China con Rusia, supondría una reversión de la globalización de las últimas décadas y un duro golpe económico para China, sin duda (aunque su dependencia del exterior es menor que hace unos años, ante el dinamismo de su mercado interno y esto irá a más con su política de «doble circulación»), pero también para esas mismas democracias occidentales (a través, por ejemplo,

de subidas generalizadas de precios que afectarían, especialmente, a los grupos sociales de menor poder adquisitivo). No podemos olvidar que esas décadas de reinserción de China en la economía internacional han generado el crecimiento económico de China, pero también han beneficiado a sus socios comerciales, con significativas reducciones de costes, mayor eficiencia y rentabilidad empresarial.

En todo caso, si China continúa creciendo y haciéndose más fuerte en lo económico, en lo tecnológico y en lo militar, ¿significa eso que se hará cada vez más agresiva y que el conflicto con Occidente será inevitable? Es cierto que, recientemente, China ha estado cada vez más asertiva con países que percibe que se han salido de lo que desea que sea su política exterior, como bien saben los australianos y lituanos (y antes los noruegos), pero, en todo caso, conviene recordar que, cuando se habla de la «trampa de Tucídides» y de las sustituciones de hegemonías a lo largo de la historia, el patrón generalizado es que cuando ha habido un conflicto, este lo ha iniciado la potencia en declive, y no la ascendente, puesto que a esta lo que le interesa es ganar tiempo para poder seguir acumulando fuerzas. Adicionalmente, y aun con los indudables avances chinos en los últimos años, no podemos ignorar que, en términos per cápita, su nivel económico sigue estando muy por detrás de Estados Unidos, como lo están tanto el volumen total de gasto militar, como su ritmo de crecimiento. Y, por último, sería necesario saber qué lecciones sacarán, tanto Occidente (sobre todo, pero no exclusivamente, Estados Unidos) como China, del actual entorno de tensión internacional, es decir, si las actuales turbulencias en Europa oriental (que han cegado la vía explorada en la era de Trump de aproximarse a Rusia para aislar a China) llevarán hacia planteamientos más conciliadores, que busquen reconocer las diferencias entre unos y otros, priorizando intereses comunes, como la prosperidad o la lucha contra el cambio climático, o bien se profundizará en enfatizar valores intrínsecamente irreconciliables. Por otra parte, la interdependencia económica

ha sido un fuerte pegamento que ha unido a socios tan dispares, disuadiendo a ambos de enfrentamientos abiertos, pero ¿qué ocurriría si, pese a lo apuntado más arriba, el *decoupling* o el *friend-shoring*, se concretara y erosionara esa interdependencia?

Y quizá sea bueno recordar ahora a Richard Nixon, 50 años después de que su viaje a Pekín cambiara la historia del siglo XX. En los brindis ante Zhou Enlai en el Gran Palacio del Pueblo, el 25 de febrero de 1972, llamó a ambas partes a «construir un nuevo orden mundial, en el que naciones y pueblos con diferentes sistemas y diferentes valores puedan vivir juntos en paz, respetándose mutuamente, al mismo tiempo que discrepan mutuamente». Y, en 1983, en plena confrontación con la URSS, avisaba que su mayor temor era que una política errónea por parte de Estados Unidos arrojara de nuevo a China en brazos de Rusia, ya que si eso ocurriera, la amenaza a la seguridad sería «infinitamente mayor que hoy». Desde entonces, lo cierto es que Occidente, y Estados Unidos en particular, han venido cambiando su estrategia, casi con cada Administración, desde posturas más acomodantes, hacia la actual tendencia creciente a la contención o la confrontación, y se ha echado en falta una visión estratégica más clara y a largo plazo de qué sitio le deberá estar reservado en el futuro en el concierto de las naciones a una China cada vez más rica y poderosa.

5. Conclusión

En estas páginas he intentado exponer cómo vivimos tiempos en los que China pretende aprovechar su histórico ascenso económico para, en línea con lo que ha procurado hacer a lo largo de toda su historia, hacerse un hueco propio en la esfera internacional. Y las potencias incumbentes, llamadas Occidente, pero muy en particular Estados Unidos, han venido basculando entre la complacencia, el paternalismo y la alarma, cuando no un enfoque basado en la imposición de su propio modelo y valores. De hecho, el ascenso de China es percibido como la principal amenaza, por encima de

otras que parecen más inminentes. Esto nos aboca posiblemente a un escenario de conflicto, si las partes no tienen la capacidad y la sabiduría necesarias para diseñar un modelo de gobernanza global que permita acomodar a China como un jugador relevante y, al mismo tiempo, asegure que ese papel no suponga una disrupción irreversible del orden internacional.

Referencias bibliográficas

- Gernet, J. (1996). *A History of Chinese Civilization*.
Kissinger, H. (2011). *On China*.
Serra, J. (2016). La estrategia china de 'Una Franja, Una Ruta', posibles consecuencias para España, y oportunidades para las empresas españolas. *Boletín Económico de ICE*, 3072, 39-48. <https://doi.org/10.32796/bice.2016.3072.5534>

TRIBUNA DE ECONOMÍA

Todos los artículos publicados en esta sección son sometidos
a un proceso de evaluación externa anónima

José Luis Curbelo*

FINANCIACIÓN DEL DESARROLLO EN EL MARCO DEL BLENDING

El artículo analiza la brecha de bancabilidad de aquellos proyectos de inversión con participación del sector privado que tienen un impacto relevante en las denominadas Agendas de Sostenibilidad y Financiación del Desarrollo. Se reflexiona sobre los fallos de mercado que impiden el flujo de inversión privada hacia proyectos «con impacto» utilizando como parámetros: i) el nivel de desarrollo y solidez institucional y regulatoria de los países receptores; y ii) las tecnologías y modelos de negocio necesarios para el funcionamiento operativa y financieramente eficiente de las iniciativas de inversión. Se argumenta que una parte importante de la brecha de bancabilidad de los proyectos privados puede ser cubierta con inversión pública subsidiaria de la inversión privada mediante el uso de la financiación combinada o blended finance.

Development financing within the framework of blended finance

This article analyzes the bankability gap of investment projects with participation of the private sector that have a relevant impact on the Agendas for Sustainability and Development Financing. It reflects on the market failures that prevent the flow of private investment to developing countries towards "projects with impact". Arguments build on two parameters: i) the level of development and the institutional and regulatory soundness of the host countries, and ii) the technologies and business models necessary for the efficient operation of investment initiatives. Likewise, the article also argues that an important part of the bankability gap of private projects can be covered with public investments, by using blended finance structures as subsidiary to private investments.

Palabras clave: *blended finance, financiación combinada, brecha de bancabilidad, sector privado, instituciones financieras de desarrollo.*

Keywords: *blended finance, bankability gap, private sector, development finance institutions.*

JEL: *F3, F33, F34, F35, F39, F55.*

* Presidente Ejecutivo de COFIDES.

Contacto: JoseLuis.Curbelo@cofides.es

Agradezco a Raúl Moreno, Sara Matute, José Carlos Villena y Nuria Rodríguez, todos ellos de COFIDES, su ayuda inestimable en la elaboración de este documento. También agradezco las sugerencias de quien anónimamente ha revisado el trabajo. La responsabilidad de cualquier deficiencia de este es únicamente de quien lo firma.

Versión de junio de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7486>

1. Introducción

Este artículo se basa en la ponencia que el autor presentó en Roma en el marco de la cumbre *Finance in Common 2021* en la que se reflexionaba sobre el futuro de los bancos de desarrollo. El trabajo repasa los desafíos que enfrentan las Instituciones Financieras de Desarrollo (IFD) multilaterales y bilaterales —y más en concreto sus ventanillas que operan a través del Sector Privado (en adelante se utilizará el término IFDSP —Institución Financiera de Desarrollo Sector Privado)— en el contexto de los múltiples y crecientes retos globales ligados a la agenda del desarrollo. Se presta particular atención a la movilización de recursos financieros provenientes del sector privado dirigidos al cumplimiento de los objetivos reflejados en la Agenda 2030 y en el Acuerdo de París, ampliamente compartidos por la comunidad internacional.

Los acuerdos políticos y la dimensión estratégica de los retos compartidos se consensuaron en el año 2015 en tres eventos celebrados en el marco de Naciones Unidas. Era un momento en el que, contrariamente a la actualidad, el consenso multilateral (Robinson, 2022) gozaba de relativa buena salud. En la *Cumbre* de Nueva York se aprobaron los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de lo que se ha venido a llamar *Agenda 2030*, que incluye dimensiones medioambientales, sociales y económicas. En el *Acuerdo de París* se sentaron las bases institucionales, estratégicas, financieras, tecnológicas y de capacidades para combatir el cambio climático y sus efectos, y recoge la voluntad compartida de los signatarios para proteger la biodiversidad. En la *Tercera Cumbre para la Financiación del Desarrollo* de Addis Abeba (Etiopía) se abordaron las necesidades y formas de movilización de la financiación necesaria para el logro de los anteriores objetivos (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2015). En el contexto de este artículo referiremos los tres consensos como las *Agendas* o *Agendas de la Sostenibilidad*. Mientras que los ODS identifican metas concretas para cada uno de los objetivos, el mensaje simple para una comunicación efectiva del Acuerdo

de París se sustancia en el objetivo de lograr limitar el calentamiento global a 1,5 °C sobre la temperatura del período preindustrial. Se aspira a lograr en 2050 la neutralidad global en el balance de carbono. Por su parte, los acuerdos de Addis Abeba ponen el énfasis en que el logro de los ambiciosos objetivos de desarrollo, sostenibilidad y clima exige la movilización estructurada de recursos nacionales e internacionales de origen privado y público.

También reconoce que, para movilizar la inversión privada, los recursos de origen público pueden incorporar diferentes niveles de concesionalidad (subvención), e incluso ser no reembolsables.

Entre las principales contribuciones de las tres Agendas destacan: *i)* una interpretación integral del desarrollo y la sostenibilidad como procesos con múltiples dimensiones (cada uno de los 17 ODS es una dimensión considerada como relevante) que necesitan coordinarse, medirse y, eventualmente, ser compensados si una intervención en una dimensión tuviera efectos negativos en alguna de las otras; *ii)* el reconocimiento del alcance universal de los retos y de la existencia de bienes públicos globales —desde la salud al trabajo digno, el calentamiento global o la preservación de los bosques y la biodiversidad— imposibles de circunscribir geográfica o socialmente. El logro de los objetivos compartidos es un asunto de todos y cada uno de los países independientemente de su renta per cápita o su índice de desarrollo humano, superándose con ello muchas de las dicotomías al uso en la economía del desarrollo, tales como donante/receptor, desarrollado/en-desarrollo, ricos/pobres, etc.; y *iii)* el énfasis en que la solución a los retos consensuados no puede proceder exclusivamente de la Ayuda Oficial al Desarrollo (AOD) de los gobiernos y de las entidades multilaterales —es decir, de los sectores públicos— sino que para su consecución es preciso tejer alianzas de múltiples actores e instituciones, públicos y privados, movilizar los recursos de la filantropía e involucrar activamente a la sociedad civil.

Para pasar de los «billions» a los «trillions» —de los millardos a los billones de dólares en la nomenclatura

latina y en expresión acuñada por el Banco Mundial (2015)— es necesario el diseño de estructuras financieras y de gobernanza innovadoras y flexibles que permitan el apalancamiento y multiplicación por un factor importante con recursos privados (*crowding-in*) de los fondos y capacidades que los gobiernos e instituciones asignan al desarrollo. En términos estadísticos el paradigma de financiación del desarrollo derivado de las Agendas ha llevado a la OCDE, encargada de la compilación de la información, al diseño y publicación de un nuevo indicador de cooperación al desarrollo. El nuevo indicador TOSSD (siglas en inglés de Ayuda Oficial Total al Desarrollo Sostenible) amplía los datos convencionales de la AOD, sitúa al receptor de los recursos (en vez de al emisor) en el centro de la métrica, contabiliza tanto los flujos oficiales como otros recursos movilizados por el apoyo público, e incluye datos de vehículos reembolsables (créditos, participaciones en capital, inversiones con híbridos de capital, garantías, seguros, etc.) que pueden, o no, incorporar algún grado de concesionalidad.

Aunque no existe una definición única comúnmente aceptada, en línea con el enfoque defendido por el Comité de Ayuda al Desarrollo (CAD) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)¹, por *blending* o «financiación combinada» (ambas expresiones se usan en el artículo) se entienden las estructuras de cooperación público-privada que facilitan el referido *crowding-in* de los recursos privados para la financiación de las Agendas. Es decir, se opta por defender un enfoque teleológico en el que predomina la finalidad y objetivos últimos (contribuir a la financiación de las Agendas) ligados a este tipo de instrumentos. En este sentido, el *blending* aspira a movilizar una parte importante de los ingentes recursos necesarios para el cumplimiento de las Agendas de la Sostenibilidad, reduciendo el riesgo real y percibido (*derisking*) de las transacciones en economías

sin grado de inversión, y en iniciativas² en las que tradicionalmente no incursiona el sector privado debido a fallos de mercado que se manifiestan tanto desde el lado de la demanda de inversión (precaria estabilidad institucional y marcos de gobernanza inapropiados para la inversión privada nacional e internacional, ausencia de planes económicos creíbles de largo plazo, mercados financieros y de capitales poco profundos, etc.) como desde la oferta (altos riesgos reales y percibidos, inestabilidad de las divisas, problemas de escalabilidad y economías de escala de los proyectos, tecnologías y modelos de negocio complejos y no suficientemente testados en entornos no convencionales, etc.).

Transcurrida ya la mitad de los tres lustros que los firmantes de la Agenda 2030 se dieron en 2015 para cumplir los ODS, nos adentramos en un período que el World Economic Forum (WEF, 2020) llama *Decade of Action and Delivery* (Década de Acción y de Resultados). El artículo se detiene, primero, en reflejar el contexto actual de la financiación para el desarrollo sostenible y analiza la vigente confluencia de, por un lado, nuevas prioridades para la acción colectiva multilateral y demandas crecientes para el cumplimiento de las Agendas consensuadas y, por otro, los diversos tipos de parálisis políticas y operativas para su cumplimiento. Contrariamente a 2015, el multilateralismo lleva años atravesando horas bajas, que se han acentuado con la invasión de Ucrania por Rusia el pasado 24 de febrero. Una resultante de la némesis entre demandas cambiantes y crecientes y parálisis política es la apreciable insuficiencia de los recursos públicos bilaterales y multilaterales para cumplir con los objetivos de las Agendas. Una insuficiencia que muy probablemente se acreciente por la actual «guerra mundializada», en expresión del profesor Bertrand Badie³, en la que todos los países, también los menos ricos y alejados geográficamente del conflicto, sufrirán su terrible factura a

¹ Definición del CAD de la OCDE (2021a), publicada en *The OECD DAC Blended Finance Guidance*: «Blended finance is the strategic use of development, finance for the mobilisation of additional finance towards the SDGs in developing countries».

² El artículo utiliza a veces la expresión «iniciativas» para englobar indistintamente proyectos concretos y programas, que incluyen varios proyectos con características similares.

³ Entrevista en *La Vanguardia* el 14 de mayo de 2022.

través de, por un lado, la interdependencia energética o la escasez de alimentos o fertilizantes, y, por otro, de la reasignación hacia el conflicto y sus consecuencias domésticas de una parte de los recursos fiscales disponibles para cooperación al desarrollo en los países «donantes». Un reciente trabajo de Kharas y Rivard (2022) de la *Brookings Institution*, comentando los resultados presentados en las reuniones de primavera del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, afirma que los canales para la financiación del desarrollo están en la actualidad obstruidos.

En segundo lugar, el artículo desarrolla la idea de *brecha de bancabilidad* de los proyectos y programas con participación privada. La exposición se acompaña de un *mapa conceptual* que plasma las posibilidades de que las iniciativas de inversión puedan movilizar en los mercados las capacidades y recursos financieros suficientes para su desarrollo. El mapeo se formaliza sobre la confluencia de dos dimensiones ortogonales que se corresponden con las características generales de la demanda y la oferta de inversión directa: *i) el país* en el que se desarrolle una determinada iniciativa y su *institucionalidad* subyacente; y *ii) la tecnología* que se vaya a utilizar en el proyecto o programa y el *modelo de negocio* que la haga comercialmente viable. El análisis colige que las posibilidades de allegar la financiación y las capacidades necesarias para desarrollar una iniciativa serán sustancialmente diferentes según apliquen o requieran tecnologías y modelos de negocio más o menos complejos y/o se desarrolle en países y entornos institucionales con o sin grado de inversión.

En tercer lugar, se ahonda en la financiación *blending* propiamente dicha. Defiende que la financiación combinada es simultáneamente un enfoque del desarrollo, junto con una metodología, práctica de diseño y estructuración financiera de iniciativas con impacto en el cumplimiento de las Agendas. En este sentido, se subraya el papel subsidiario que deben cumplir los recursos públicos respecto de tales iniciativas, intereses y recursos privados. En cualquier caso, la inversión pública (reembolsable y no reembolsable) aportada se debe fundamentar

en: *i) su adicionalidad; ii) su contribución al derisking* de las estructuras financieras e institucionales; y *iii) la orientación al impacto* del total de la financiación movilizada en el cumplimiento de los objetivos de las Agendas.

Las financiaciones estructuradas como *blending* son intensivas en recursos humanos especializados que han de estar dotados de habilidades relativamente escasas en el mercado. En los proyectos confluyen actores con diferentes aspiraciones y expectativas que, sin embargo, comparten espacios que posibilitan la cooperación entre los mismos y han de desplegar un alto nivel de inteligencia y proactividad. En este esfuerzo, el papel de las Instituciones Financieras de Desarrollo (IFD), y más en concreto, de las Instituciones Financieras de Desarrollo del Sector Privado (IFDSP), es crucial para concretar las iniciativas en transacciones específicas, tanto en las fases de conceptualización y originación de las iniciativas, como en su estructuración (es necesario incorporar múltiples actores, sensibilidades y restricciones) y a lo largo de toda la vida de las inversiones con sus correspondientes vicisitudes. De hecho, el artículo argumenta que una de las funciones esenciales de las IFDSP es, además de aportar recursos y estructurar creativamente transacciones que velen por optimizar, cuantificar y salvaguardar el impacto de las iniciativas en las Agendas, ejercer como *honest broker* entre los intereses, no siempre coincidentes, de actores públicos y privados con diferentes intereses, aspiraciones, perfiles de apetito por el riesgo y expectativas de retribución.

Finalmente, el artículo presenta las estructuras de dos innovadoras iniciativas de financiación combinada recientemente formalizadas con el liderazgo de la Compañía Española de Financiación del Desarrollo (COFIDES). El Fondo Huruma de desarrollo rural sostenible y el Programa de Energías Renovables Distribuidas para el África Subsahariana son una realidad porque, junto a COFIDES, ambas iniciativas cuentan con el concurso financiero e institucional de la AECID (Agencia Española para la Cooperación Internacional para el Desarrollo), a través de su fondo FONPRODE (Fondo para la Promoción del Desarrollo), y la Unión Europea

(UE), a través de la DG INTPA (Dirección General de Asociaciones Internacionales), así como de muy relevantes inversiones privadas de gestoras de fondos como CaixaBank y Allianz Global Investments, inversores y promotores privados y varias instituciones proveedoras de asistencia técnica.

2. Demandas crecientes y parálisis operativa y política

Siete años después de las declaraciones de intenciones consensuadas en 2015 tanto el despliegue temporal de las políticas para el cumplimiento de las Agendas como la disponibilidad de los recursos públicos y privados para un cumplimiento aceptable de las metas están siendo lentos y cicateros. Podría incluso argumentarse que, más allá de los discursos, el contexto geopolítico y económico actual es particularmente adverso y, desafortunadamente, poco receptivo tanto a un incremento presupuestario de los recursos públicos destinados a la cooperación al desarrollo y a la lucha contra el cambio climático y sus efectos, como al despliegue de las políticas que traduzcan los compromisos adquiridos en las cumbres multilaterales en intervenciones concretas. Por un lado, la magnitud de algunos desafíos se está mostrando con mayor severidad de la esperada, al tiempo que se están consolidando con inusitada severidad nuevas necesidades y prioridades geopolíticas. El resultado de ambas tendencias es, en un contexto de estrecheces fiscales generalizadas, la competencia creciente por el uso de los fondos disponibles destinados tanto a la financiación del conjunto de bienes públicos globales (cuya satisfacción requiere de elevados niveles de cooperación) como a satisfacer las nuevas demandas domésticas.

Ejemplos de las nuevas demandas globales que se han añadido a las metas definidas en las Agendas, son las perturbaciones ocasionadas por la aceleración de la transición digital y su impacto diferencial en amplísimos sectores sociales y regiones excluidos de su dinámica, la frecuencia e inclemencia crecientes de los desastres

derivados de los cambios en el clima, que se ceban en los entornos menos favorecidos, o el actual incremento acelerado de las desigualdades derivadas tanto de las sucesivas y recurrentes olas de la COVID-19 como de la distribución dolorosamente asimétrica del acceso a la vacunación (United Nations Children's Fund [UNICEF], 2022). Y junto a lo anterior y siendo realistas, el logro de la paz en Europa ha devenido un bien público global de primer orden que muy probablemente condicione la evolución futura de todas las Agendas. De hecho, y con mayor severidad que en otras ocasiones, los impactos de la guerra que tiene como campo de batalla físico a Ucrania, están mundializados y se transmiten a través de múltiples interdependencias —energéticas, de alimentos y fertilizantes, cadenas de suministro, etc.— hacia muchos países en desarrollo alejados geográficamente del conflicto, afectando con particular virulencia a sus segmentos de población más vulnerable.

Además de lo anterior, la economía global está incurriendo aceleradamente en diversos «escenarios de transición» que añaden incertidumbre, lo que no facilita el flujo de recursos y soluciones que serían deseables hacia iniciativas con impacto en los países en desarrollo. Entre estos escenarios valdría señalar de forma no exhaustiva: *i)* alto y creciente endeudamiento, privado y público, que es necesario absorber paulatinamente en un entorno macroeconómico inestable; *ii)* distorsiones de las cadenas de suministro en el marco de la redefinición, aún contradictoria, de la geografía de la globalización y de las tensiones logísticas que están afectando a la oferta global de bienes; *iii)* redefinición generalizada de las matrices energéticas como consecuencia de los compromisos de lucha contra el cambio climático y de la necesidad de garantizar la seguridad energética sostenible en una amplia lista de países; *iv)* conflictiva reasignación de los costes de la transición hacia un modelo de energía menos dependiente de los hidrocarburos; *v)* riesgo de que los actuales incrementos de los precios se enquisten en niveles persistentes de inflación desconocidos desde hace años; y *vi)* vulnerabilidad macroeconómica de las economías más endeudadas ante los

muy probables incrementos de los tipos de interés, que irán paralelos a la salida de capitales de estos países y a la disminución y encarecimiento de la financiación externa.

Los resultados de la COP-26 celebrada en Glasgow en 2021 pueden ser leídos como un ejemplo palpable de las anteriores tendencias y de la consecuente parálisis en la profundización de las Agendas ligadas a la sostenibilidad⁴. Allí se hizo palpable que los países desarrollados no solo no habían alcanzado para 2020 la meta colectiva de movilización de 100.000 millones de dólares anuales (fijada en 2009 en la COP-15 de Copenhague), sino que mostraron su reticencia a incrementar las aportaciones de fondos necesarias para cumplir el Acuerdo de París y a adquirir compromisos concretos acerca de la reducción de emisiones. Ambas constataciones, aparte del ya referido entorno general respecto del multilateralismo y el contexto geopolítico, no son independientes de la concurrencia de restricciones financiero-fiscales generalizadas, las demandas crecientes de recursos, la percepción de asimetrías en la distribución de las cargas entre países⁵ o del marco de lo que arriba se ha referido como «escenarios de transición».

Sin embargo, y con todos los matices que pudieran hacerse al caso, la némesis entre demandas crecientes y parálisis operativa y política para el cumplimiento de las Agendas tiene un cierto elemento de optimismo. Las diferencias afectan no tanto a los objetivos a alcanzar, sobre los que el consenso es amplio, o a las maneras de enfrentarlos, sino que se refieren a cómo arrostrar sus elevadísimos costes y domeñar las altas incertidumbres (OCDE, 2021b). En concreto, la crítica acerca de

la conveniencia de contar con la participación del sector privado para el cumplimiento de las Agendas o respecto de la confianza en su capacidad para aportar soluciones eficientes, es relativamente baja, más allá de la lógica exigencia de una correcta e independiente supervisión y regulación de sus actividades. Este aparente consenso, no obstante, es mucho más matizado según la referencia se haga respecto de los países desarrollados que respecto de aquellos de desarrollo medio y bajo que no alcanzan de las agencias de *rating* financiero el grado de inversión. En esencia, según nos refiramos a un grupo u otro de países es diferente la posibilidad de movilizar recursos comerciales para hacer *bancable* una iniciativa.

Estimaciones de la UNCTAD de 2014, aceptadas también por el WEF (2020) y por Convergence (2021), sitúan el desfase anual de financiación entre necesidades de financiación y disponibilidad de AOD para el cumplimiento de la Agenda 2030 en, cuanto menos, 2,5 billones de dólares estadounidenses (USD) (Figura 1), equivalentes a alrededor del 3 % del producto interior bruto (PIB) global⁶. Doumbia y Lauridsen (2019) distribuyen (con cifras entre paréntesis en millardos de dólares) la necesidad de movilización de recursos privados según sectores, resultando que los más necesitados son los relacionados con las infraestructuras de transporte (420) y energía (320), mitigación del calentamiento global (300), telecomunicaciones (170), protección de la biodiversidad (140) y lucha contra los efectos del cambio climático (40).

Ciertamente las necesidades de movilización de recursos son muy relevantes, aunque, puestas en perspectiva comparada, pueden leerse con optimismo comedido: si es que hubiera la voluntad política necesaria, con tan solo redirigir (no tendría por qué ser adicional) el 3 % del PIB global (de origen privado y público) hacia iniciativas

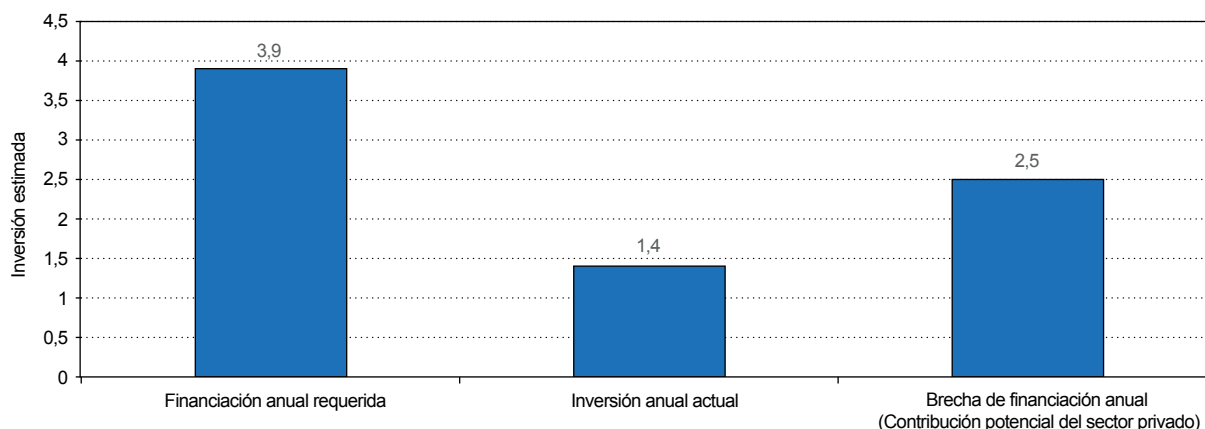
⁴ No obstante, son apreciables algunos compromisos anunciados fuera de las negociaciones respecto de la fijación de límites a las emisiones, la reducción del uso de carbón, el Compromiso Global de Metano o la preservación de los bosques.

⁵ Un ejemplo de asimetría es la posición mantenida por los países desarrollados respecto de las inversiones en infraestructuras de gas natural. Mientras que la justificaban en ellos como energía de transición, se mostraban renuentes a aceptarla en los países en desarrollo, la mayoría con niveles de electrificación muy bajos (Mabunda, 2022).

⁶ Según estimaciones de la OCDE (2020), el impacto adicional causado por la epidemia de COVID-19 en los países en desarrollo asciende a 1,7 billones de dólares anuales, que sumados a los 2,5 billones resultan en que el desfase total de financiación para el cumplimiento de las Agendas, acrecentado por los impactos de la emergencia sanitaria, ascienda a, cuanto menos, 4,2 billones de dólares. Es decir, alrededor del 5 % del PIB global.

FIGURA 1

BRECHA ANUAL DE FINANCIACIÓN AGENDA 2030
(En billones de dólares estadounidenses)



FUENTE: United Nations Conference on Trade and Development, *World Investment Report 2014* (UNCTAD, 2014). Estimación de referencia para el cumplimiento de las Agendas a 2030.

con impacto se cumplirían los retos de la Agenda 2030. Abundando en la comparación, la *Corporación Financiera Internacional* (Koplow y Steenblik, 2022) estima en un mínimo de 1,8 billones de dólares (2,1 % del PIB global) la cuantía total de subvenciones y transferencias que los gobiernos otorgan anualmente a actividades con un impacto negativo en la sostenibilidad: un mínimo de 640 millardos subvenciona actividades ligadas a los combustibles fósiles, un mínimo de 520 millardos a actividades agrarias no sostenibles, y un mínimo de 350 millardos favorece actividades con impacto contaminante en los ecosistemas acuáticos y marinos.

3. Brecha de *Bancabilidad* y Agendas de la Sostenibilidad

Siendo inmensa la necesidad de movilizar los recursos, capacidades y financiación del sector privado para la consecución de las Agendas, no todas aquellas inversiones o iniciativas en las que este pudiera participar *a priori* son capaces *per se* de obtener la

financiación necesaria para llevarlas a cabo. Esa posibilidad dependerá en gran medida de las percepciones que los promotores y los financiadores tengan sobre la viabilidad a largo plazo de las operaciones.

La Figura 2 presenta un mapa conceptual desarrollado sobre la lógica de un reciente informe de One Planet Lab (2021). Mapea en forma de diagrama lo que se puede llamar *Brecha de Bancabilidad* al respecto de la probabilidad de que un proyecto con participación del sector privado y con impacto en los ODS sea capaz de «cerrar» con unas condiciones apropiadas el nivel de financiación necesaria para asegurar su éxito.

El diagrama considera dos dimensiones ortogonales relativas a los factores que desde la demanda y la oferta condicionan la inversión privada y más en concreto aquella que tiene un impacto cuantificable en los ODS:

- El *País* en el que se desarrolla la iniciativa, con particular referencia a la calidad de sus *Instituciones*, y
- El tipo de *Tecnología* que utiliza el proyecto, así como el *Modelo de Negocio* que el inversor privado necesita implantar o desplegar para que la inversión,

FIGURA 2

BRECHA DE *BANCABILIDAD* DE LOS PROYECTOS CON IMPACTO EN LAS AGENDAS DE SOSTENIBILIDAD



NOTA: * Clasificación de países del Índice de Desarrollo Humano de Naciones Unidas.

FUENTE: Elaboración propia, basada en One Planet Lab (2021).

además de tener impacto, sea razonablemente rentable para los partícipes.

A efectos meramente conceptuales, el diagrama incorpora en ambas dimensiones diversas realidades. La dimensión *País/Institucionalidad* (eje horizontal) corresponde al lado de la demanda de inversión privada e intenta capturar tanto las características económicas e institucionales del país en cuestión, como los correspondientes fallos de mercado asociados. Esta dimensión se refiere no solo al nivel de desarrollo económico relativo del país concreto de acuerdo, por ejemplo, con las categorías del *Índice de Desarrollo Humano* de Naciones Unidas o los *rankings* similares al *Doing Business* del Banco Mundial⁷, sino también a la solidez y confiabilidad de sus marcos regulatorios o

de administración de justicia con los que tiene un alto nivel de correlación. El continuo distingue un primer estrato de países con un nivel de desarrollo «Muy Alto y Alto», una segunda categoría de países con un nivel de desarrollo «Medio», y un tercer grupo de países con un nivel de desarrollo «Bajo». Por otra parte, sin que se pueda establecer una causalidad directa entre ambos (ya que en un caso se cuantifica una batería de datos diversos asociados con el nivel de desarrollo y en otra la probabilidad de no honrar sus pagos) el nivel de desarrollo de un país y sus instituciones suele estar asociado al grado de inversión del mismo. A efectos argumentativos el diagrama también distingue entre países con y sin grado de inversión.

Los fallos de mercado relacionados con el lado de la oferta que condicionan la inversión privada en iniciativas con impacto se plasman en la dimensión *Tecnología/Modelo de Negocio* (eje vertical). Esta dimensión se refiere no solo a la sofisticación

⁷ <http://www.hdr.undp.org>. Este índice compila datos económicos y de educación, sanidad o nivel de vida. A efectos de la argumentación podría utilizarse cualquier otro indicador global que ordenara el nivel de desarrollo de los países.

tecnológica del proyecto de inversión en sí mismo, sino también a la complejidad y certidumbre de los modelos de negocio que sería preciso desplegar para el buen éxito de la misma y el logro de los objetivos de impacto. La Figura 2 diferencia tres realidades o subcategorías según que las tecnologías y modelos de negocio a implantar sean «Maduros», «Replicables» o de carácter «Pionero/Innovador».

Dentro de la lógica del mapa, la *brecha de bancabilidad* es creciente según el país y su institucionalidad se alejen del grado de inversión y las tecnologías y/o los modelos de negocio de las iniciativas sean pioneros y/o innovadores. La Figura 2 representa la magnitud de la referida brecha según una gradación de colores que evoluciona en la dirección de las flechas, siendo muy limitada la posibilidad de obtener financiación comercial si una iniciativa emplea una tecnología o requiere un modelo de negocio muy innovador y se desarrolla en un país con un nivel de desarrollo muy bajo y/o con marcos institucionales muy débiles o frágiles.

En los países de desarrollo medio y bajo la movilización de inversión y financiación privada a gran escala en y hacia proyectos con impacto en las Agendas es problemática ya que suele traer consigo externalidades positivas solo parcialmente apropiadas por los inversores. La teoría económica nos enseña que en estas circunstancias los mercados no suelen producir resultados socialmente deseables⁸. La dificultad afecta a todos los proyectos, incluso si aplican tecnologías y modelos de negocio maduros. Los riesgos de todo tipo (comerciales, tecnológicos, divisas, financieros, políticos y regulatorios, económicos, etc.) reales y percibidos por los inversores privados son difíciles de gestionar comercialmente, por lo que los actores dispuestos a asumir tales riesgos aspiran a compensar su asunción con tasas de rentabilidad sustancialmente superiores a las que podrían considerarse como las normales en los países más desarrollados.

La intervención pública compensatoria y subsidaria para los proyectos con impacto debiera buscar, por una parte, la reducción de los riesgos hasta niveles aceptables (*derisking*) y, por otra, la estructuración creativa de las transacciones para retribuir a los inversores con tasas de rentabilidad coherentes con el nivel de riesgo que asumen. La movilización de la inversión privada hacia proyectos con impacto en los países en desarrollo se ve limitada por los siguientes tres bloques de obstáculos:

- *Marcos regulatorios, institucionales y de gobernanza débiles* o que no dan certidumbre suficiente a los inversores privados. La regulación y el armazón de políticas públicas necesarias para acompañar el desarrollo de la inversión privada, así como la seguridad jurídica para dirimir controversias y hacer aceptablemente predecibles los comportamientos de los actores en el largo plazo, de existir, suelen ser inestables y la certeza de su cumplimiento fidedigno débil. Así mismo, en estos países está poco diversificado el acervo de incentivos y políticas de apoyo al ecosistema, en parte por razones del propio desarrollo institucional, aunque también por el limitado espacio fiscal disponible.

- *Capacidad limitada para desarrollar iniciativas bancables*. La complejidad de la estructuración de las transacciones se deriva, a veces, de la naturaleza misma de las operaciones, aunque también de la debilidad de los ecosistemas necesarios para el desarrollo de los proyectos y programas que puedan obtener financiación comercial y de la frecuente concurrencia de dificultades objetivas para el desarrollo de modelos de negocio financieramente sostenibles. Como ejemplos ilustrativos de esta dificultad objetiva para hacer viables en países de desarrollo medio y bajo ciertos modelos de negocio, pueden mencionarse algunos instrumentos comunes en la financiación de proyectos privados de interés público en los países con grado de inversión, como son, por ejemplo, los sistemas de «pago por uso» o la «compensación pública de tarifas», habitualmente asociados a la provisión de

⁸ Ver el texto clásico de Baumol (1972).

servicios públicos en régimen de gestión indirecta. En estas circunstancias, los planes de negocio se enfrentan con la realidad de, en un caso, el tamaño generalmente insuficiente de la demanda solvente o, en el otro, la escasa eficiencia de las habituales cláusulas de equilibrio económico financiero, debido a las sustanciales restricciones fiscales. Asimismo, la utilización a largo plazo de divisas volátiles (cotización, convertibilidad, transferibilidad, translación al usuario de las variaciones en las cotizaciones, etc.) introduce incertidumbres que, por lo general, son comercialmente difíciles de gestionar.

- *Insuficiencia de recursos financieros y escasez de vehículos de inversión públicos y privados que se puedan conectar con los proyectos concretos.* Los mercados financieros y de capital locales son poco profundos, adolecen de la versatilidad necesaria para la canalización eficiente de recursos, y, generalmente, solo operan para financiar operaciones de corto plazo y crédito al consumo, al sector inmobiliario o para la adquisición de deuda pública. Por otra parte, suelen ser muy limitadas tanto la panoplia de instrumentos financieros que se puedan materializar en un proyecto concreto, como la disponibilidad de actores interesados y con capacidad para participar en los mismos.

En estas circunstancias, cualquier progreso hacia el logro de las Agendas exige la movilización de recursos de carácter público subsidiarios con los que se puedan allegar desde la iniciativa privada (sean estos del propio país receptor de las inversiones como desde el exterior). Los recursos públicos que se necesitan movilizar son tanto de carácter financiero como no financiero. En este rubro se incluyen, por ejemplo, las necesidades de apoyo al diseño e implementación de las políticas, la ayuda a las reformas institucionales o la transferencia de conocimiento y de asistencia técnica a los trabajadores y los proyectos. Así mismo, en un contexto de incertidumbre, la participación en una iniciativa de recursos públicos de origen bilateral y multilateral aporta con frecuencia el intangible de trabar el armazón institucional necesario para dar confianza adicional al conjunto de

los actores partícipes más allá de la mera suficiencia de fondos. La financiación pública subsidiaria, expresa o tácitamente, suele venir acompañada de ciertas influencias e inmunidades, siempre perfectamente legales, que contribuyen a la reducción real y percibida de los riesgos asociados a los proyectos, aportando confort a los actores. El *derisking* de las iniciativas se debiera traducir en un incremento de la inversión privada hacia proyectos con impacto y en la reducción tanto de los precios de la financiación como de las aspiraciones de rentabilidad de los inversores.

4. Las IFD en la financiación combinada o *blending*

Como se ha mencionado anteriormente al delimitar la definición de financiación combinada, la característica principal de este tipo de instrumento es su orientación prioritaria a la consecución de las Agendas de la Sostenibilidad en los países sin grado de inversión desde un enfoque de complementariedad entre actores públicos y privados. En este sentido, el *blending* ha de cumplir los siguientes criterios: *i)* tratarse de una cooperación alrededor del logro de una iniciativa de interés común, *ii)* entre actores públicos y comerciales de naturaleza diversa, *iii)* que alinean coherentemente sus intereses, fortalezas, actividades y recursos, *iv)* para en la medida de lo posible identificar y acordar los objetivos de la intervención y de la aportación de recursos (incluidos los no financieros) por cada una de las partes, *v)* evaluar, cautelar y asignar ordenadamente los riesgos entre los partícipes en función tanto de la tolerancia al riesgo de los recursos aportados como de las aspiraciones de retribución, y *vi)* retribuir ordenadamente a las partes de acuerdo a la prelación de riesgos.

El *blending* es, por tanto, una práctica de financiación fuertemente estructurada que obliga a los partícipes —una diversa pluralidad de actores públicos y privados— al diseño y gestión individualizada —*tailor made*— de cada iniciativa para alinear, complementar y estructurar recursos financieros y

no-financieros, así como intereses y expectativas. Como metodología de financiación de iniciativas de desarrollo va más allá de la teoría y práctica de la financiación convencional de proyectos, basada prácticamente en exclusiva en el mero fondeo de transacciones a través de financiaciones y transferencias públicas (de origen local, bilateral y multilateral), reembolsables o con algún nivel de concesionalidad, a iniciativas concretas con impacto suficiente en desarrollo.

En este proceso de cambio, las IFDSP se están viendo obligadas a transitar de ser mayormente meros fondeadores de transacciones en las que participa el sector privado —que en el mejor de los casos responden coherentemente a una estrategia— a asumir funciones integrales de alto valor añadido como posibilitadoras y estructuradoras de financiaciones complejas, además de como contribuyente de recursos financieros complementarios a los aportados por otros partícipes.

La financiación combinada exige de todos los actores partícipes un alto nivel de proactividad e inteligencia institucional. Podría argumentarse que ambas —proactividad e inteligencia institucional— son, en sí, una especie de «capital social colectivo» que los actores tienen que desarrollar en el contexto del diseño, financiación e implementación a lo largo del tiempo de una transacción. Si bien la construcción de ese capital social como bien público es responsabilidad de todos los partícipes, las IFDSP están llamadas a ejercer en la misma un papel de particular liderazgo para dar forma operativa a la estructuración de las transacciones, involucrando a los diversos actores. En este papel, las IFDSP han de buscar la conciliación entre las iniciativas e intereses de los diversos partícipes del sector privado con las aspiraciones e intereses públicos, quienes genuinamente habrán de estar comprometidos con el desarrollo sostenible y el impacto.

En cierta medida, y especialmente por sus requisitos de estructuración compleja, el *blending* tiene similitud con el *project finance* convencional, aunque, contrariamente a este, no tiene por qué utilizarse prioritariamente para la financiación de infraestructuras. Varias de las

operaciones de *blending* financiadas con recursos de la UE se han orientado al diseño de estructuras de intermediación dirigidos a la mejora del crédito en sectores ligados a la agricultura sostenible, la electrificación rural, la movilización productiva de las remesas de los emigrantes o directamente la inclusión financiera. A modo de ejemplo, la Tabla 1 enumera algunos ejemplos de iniciativas representativas de *blending* cofinanciadas con recursos de la UE y con referencia a la institución europea que ejerció el liderazgo en la estructuración de la transacción.

Como se ha dicho anteriormente, la financiación combinada de proyectos con impacto en la sostenibilidad es en sí misma una práctica compleja que combina *ad-hoc*, en función de las circunstancias concurrentes en cada iniciativa, recursos de distinto origen institucional y varios tipos de instrumentos financieros con diferentes niveles de subordinación y tramos de concesionalidad, tenor y tolerancia al riesgo. Actores relevantes de la financiación combinada son:

- *Promotores y accionistas privados y públicos.*

Estos últimos suelen ser las IFDSP. El interés del sector privado en participar como accionista de una iniciativa con impacto puede deberse o a que la misma se trata de un segmento de actividad que interesa comercialmente al promotor en el marco de una estrategia empresarial con una retribución de capital apropiada⁹, o a que, en el marco de la estructura de financiación y el modelo de negocio, el inversor-accionista considera conveniente la rentabilidad esperada y compatible con el riesgo asumido. La participación de las IFDSP como accionistas de una iniciativa, en tanto que su carácter público debiera mostrar adicionalidad respecto del mercado, debe justificarse por atributos tales como el impacto en los ODS y en la mitigación y adaptación al cambio climático, la capacidad de servir de argamasa tanto para el cierre de la financiación como para minorar la percepción de riesgo percibida por los diferentes

⁹ Es buena práctica distinguir los flujos de ingresos que reciben los promotores de los proyectos según se obtengan como retribución de su actividad industrial o como participación en beneficios como inversor.

TABLA 1
EJEMPLOS REPRESENTATIVOS DE PROYECTOS *BLENDING* FINANCIADOS
CON APORTACIONES DE LA UE

Área geográfica/País	Proyecto	Sector	Coste total del proyecto (En millones de euros)	Institución financiera líder
Madagascar	<i>SUNREF – Sustainable Use of Natural Resources and Energy Finance (2019)</i>	Energía	40	AFD
Cuba	<i>Apoyo al fortalecimiento de tres instituciones de salud pública (2021)</i>	Salud	30	AFD
Regional, América Latina	<i>LAGREEN – Fondo de Bonos Verdes de América Latina (2019)</i>	Medioambiente	450	KfW
Líbano	<i>Emergency Trade Support for Lebanon (2020)</i>	Desarrollo sector privado (MiPyMes)	1.139	BERD
Latinoamérica, Caribe, África subsahariana y Asia	<i>Fondo Huruma de Desarrollo Rural</i>	Desarrollo rural	120	COFIDES
África subsahariana	<i>Programa de Generación Energía Renovable Distribuida para África Subsahariana (PIP-Energía)</i>	Energía	50 (estimación)	COFIDES
África subsahariana y países vecindad	<i>NASIRA risk sharing facility for local financial institutions</i>	Desarrollo sector privado (MiPyMes)	500	FMO
África subsahariana	<i>BOOST Africa</i>	Desarrollo sector privado (MiPyMes)	180	BEI

FUENTE: Elaboración propia con datos de la Comisión Europea.

actores, y la certidumbre de obtener una retribución conveniente (coherente con el riesgo de accionista asumido) para los recursos públicos reembolsables aportados.

- *Financiadores comerciales locales e internacionales* que, bien en divisas o en moneda local, consideran el desarrollo de la inversión y la estructura de garantías como un activo con riesgo coherente con la retribución neta.

- *Préstamos de las IFDSP a proyectos con impacto en el marco de su acción proactiva por el desarrollo de los países/sectores y el logro de los ODS*, que a veces incorporan algún nivel de subsidio en los intereses. Al

igual que cuando participan en el accionariado de una inversión, la participación de las IFDSP en los proyectos suele aportar un añadido de seguridad a los mismos y contribuye al ya referido *derisking*.

- *Sociedades privadas y públicas de garantías y avales y agencias de crédito a la exportación (ECA, por sus siglas en inglés)*. Aportan coberturas ante riesgos políticos y comerciales diversos y son instrumentales para facilitar fianzas a los proyectos y crédito a la exportación de los bienes y servicios necesarios para los mismos.

- *Agencias de cooperación internacional multilaterales y bilaterales*, tanto en su papel de impulsores

y proveedores de asistencia técnica, como de financiadores (con carácter reembolsable y mayor o menor grado de concesionalidad) de proyectos del sector privado con impacto. En el caso español esa función la desarrolla la AECID a través de su vehículo FONPRODE¹⁰. La Comisión Europea (Tabla 1) es particularmente activa en la aportación de recursos para financiación combinada, a través de su programa de garantías —Fondo Europeo de Desarrollo Sostenible (FEDS+)— para el período presupuestario 2021-2027, que respalda parcialmente los préstamos o inversiones que realicen otros inversores (intermediarios financieros, inversores individuales o fondos) a proyectos con impacto.

- *Recursos no reembolsables (o con muy bajo coste) para asistencia técnica y consultoría*, tanto de carácter económico y financiero, como de carácter sectorial y social. La asistencia técnica suele ser esencial en las fases de análisis de prefactibilidad de los proyectos (diseño y correcta estructuración de las transacciones, no solo desde un punto de vista financiero, sino también desde el punto de vista de todo aquello ligado a la solidez económica del modelo de negocio —sus «fundamentales»— y al cumplimiento de los ODS —impactos, medición, colaboración institucional, etc.—), así como cuando los proyectos están en ejecución. Algunos de los principales destinos de la asistencia técnica son la formación de los recursos humanos, la elaboración de metodologías de análisis y gestión de riesgos de los intermediarios financieros, la implantación de estándares y mitigación de impactos¹¹, la transferencia de buenas prácticas, etc.

- *Agencias internacionales especializadas*, como el Fondo Verde para el Clima de Naciones Unidas, dotado con 10 mil millones de dólares (que prevén apalancar por un múltiplo de diez, hasta los 100 mil millones), que pueden combinar recursos de sus diferentes

ventanillas para hacer posibles proyectos públicos y privados con impacto relevante en mitigación y adaptación al cambio climático¹².

- *Recursos de la filantropía* orientados al impulso de iniciativas en sectores esenciales de los ODS, como son la educación, la salud, las microempresas, la infancia o la mujer. El sector de la filantropía (que frecuentemente adquiere la forma institucional de fundaciones privadas promovidas por empresas, individuos de gran patrimonio u organizaciones caritativas) tiene una capacidad de movilización de recursos para el desarrollo del entorno de 100 millardos de USD (OCDE, 2018).

- *Inversores institucionales de largo plazo* tales como, por ejemplo, los fondos de pensiones o las empresas de seguros, que buscan invertir en activos de largo plazo que formen parte de estructuras de inversión que pueden ser atractivas después de que un tercero, generalmente de carácter público, reduzca algunos de los riesgos intrínsecos a las transacciones y asuma, por ejemplo, porcentajes suficientes de primeras pérdidas de los proyectos o se encarguen de proporcionar recursos de asistencia técnica para la ejecución eficiente de los mismos y la implantación de los modelos de negocio.

En resumen, además de financiación, el paradigma del *blending* aspira a integrar de forma flexible y no estandarizada conocimiento, recursos, alianzas y *expertise* (pericia) de diferentes actores, públicos y privados, para desarrollar estructuras complejas que se ajusten a las circunstancias concurrentes en cada proyecto o programa aportando una respuesta a objetivos de impacto predeterminados. Para la consecución de estos objetivos ha de reconocerse que cada actor participe en una iniciativa tiene razones e intereses para participar en la misma, ejerce una función que debe aportar valor, tiene diferente tolerancia al riesgo y aspira a una retribución que debe estar relacionada con el riesgo asumido. No es ajena a esta visión

¹⁰ <https://www.aecid.es/ES/la-aecid/fonprode>

¹¹ COFIDES acaba de lanzar el Programa *COFIDES Impact* en el marco del programa *Next Generation EU*.

¹² <https://www.greenclimate.fund/>

integradora el que el ODS 17 se denomine «Alianzas para lograr objetivos».

Desde un punto de vista meramente pragmático, llevar a buen puerto una transacción exige:

— *Definiciones claras* de: i) los objetivos del proyecto o el programa; ii) las razones por las que se justifica la aportación de recursos públicos (es decir, identificar los fallos de mercado que impiden el desarrollo comercial de las iniciativas sin financiación pública); iii) los ODS concretos a los que se pretende contribuir; y iv) las metas y métricas a alcanzar.

— *Identificación y evaluación de los actores públicos y privados interesados* en la iniciativa y de las circunstancias (intereses, lógicas, restricciones operativas, etc.) que concurren en cada uno de ellos con el fin de aportar valor. Es preciso, pues, encontrar un equilibrio pragmático (incluso podría decirse, acomodo) entre los *stakeholders* (partes interesadas) partícipes en una iniciativa, así como estructurar las transacciones de modo que, además de ser atractivas para el sector privado, justifiquen la aportación de recursos públicos por su adicionalidad e impacto medible y evaluable sobre la sostenibilidad.

— *Despliegue y estructuración eficiente de la paño-
lia de instrumentos financieros disponibles*, de modo que se optimicen, por una parte, la adicionalidad y complementariedad entre los mismos y, por otra, la relación entre riesgo asumido, subordinación y retribución esperada.

Desde la perspectiva del uso de recursos y capacidades públicos en estructuras de financiación combinada, las soluciones han de salvaguardar, al menos, las siguientes cinco características:

1) *Adicionalidad* respecto de lo que el mercado por sí solo está en condiciones de satisfacer. Es decir, *crowding-in* en lugar de *crowding-out* de los recursos privados.

2) *Carácter tractor* de la participación de terceros, consiguiendo la movilización de sus soluciones, recursos y habilidades.

3) Contribución al *derisking* (reducción del riesgo) al menos parcial, de la inversión de esos terceros.

4) Búsqueda de un *impacto real*, medido en relación con hitos específicos de las Agendas en geografías, sectores y grupos sociales vulnerables.

5) *Eficiencia de costes*; es decir, mostrar que la ratio de apalancamiento de los recursos privados movilizados sobre la base de las aportaciones de origen público es lo suficientemente alta no solo para avanzar hacia el cumplimiento de los objetivos, sino también para justificar el importante esfuerzo —en términos financieros, humanos, de inteligencia y de conocimiento— que es necesario movilizar para estructurar y supervisar las iniciativas.

5. Ejemplos de operaciones de financiación combinada promovidas por COFIDES

Mucho de lo anteriormente expuesto se ha materializado en las dos primeras operaciones de *blending* estructuradas en España con el liderazgo de COFIDES y la participación institucional de la AECID, a través de su fondo FONPRODE, y la Comisión Europea desde diversas ventanillas. Ambas operaciones movilizan una importante cantidad de recursos privados que tendrán un impacto directo en dos objetivos de impacto tan relevantes como son el desarrollo de pequeñas empresas rurales y la facilitación del acceso a electricidad de segmentos de población de muy bajos ingresos. El *Fondo Huruma de desarrollo rural sostenible* está dirigido a mejorar la competitividad y el acceso a la financiación de pequeños agricultores en áreas rurales de América Latina y Caribe, África y Asia. El *Programa de Energías Renovables Distribuidas para el África Subsahariana* (PIP-Energía) hará posible la electrificación sostenible *off* y *mini-grid* de zonas rurales y periurbanas marginales sin acceso a la electricidad que por su perfil de riesgo son en la actualidad poco atractivas para los actores privados. Ambos programas, aparte de recursos reembolsables privados y públicos con diferente tolerancia al riesgo y diferentes expectativas de retribución, incorporan recursos de asistencia técnica para estudios de prefactibilidad,

mejora de la eficiencia en la gestión de los activos, formación para los operadores y usuarios, etc.

Ejemplo 1. Fondo Huruma de Desarrollo Rural

Estructurado por COFIDES, la Comisión Europea aprobó su contribución al *Fondo Huruma* a principios de 2018. Es el mayor fondo de impacto social de España. En el mismo se entrelazan en una estructura muy creativa diversos actores, tanto españoles como internacionales, privados y públicos. El Fondo ha sido capaz de movilizar 120 millones de euros, de los que más de 90 millones son de origen privado. Huruma busca apoyar a productores agropecuarios mediante una estrategia de inversión que consiste en financiar e invertir un mínimo de un 70 % de los recursos disponibles en instituciones microfinancieras con enfoque rural, mientras que el otro 30 % pueden ser financiaciones directas a empresas agrícolas, incluidas cooperativas y otras de carácter social. El Fondo está gestionado por la firma española de inversiones de impacto *GAWA Capital*¹³.

La estructura *blending* ha permitido movilizar los anteriormente referidos 90 millones de euros de inversores privados, entre los que se encuentran importantes actores del sector como *Caixa Private Bank*, *I-Capital*, *Ceniarth*, o el grupo *Allianz*¹⁴. COFIDES también invierte en el fondo con cargo a su propio balance¹⁵. Huruma cuenta con un compromiso de inversión en un tramo de primeras pérdidas de la Comisión Europea (10 millones de euros) y una aportación de la Cooperación Española, con cargo al FONPRODE, que ha suscrito títulos de deuda por importe de 20 millones de euros. En resumen, las aportaciones públicas han permitido en gran medida el *derisking* para otros inversores.

Un rasgo diferencial de la iniciativa es la constitución de la Facilidad de Asistencia Técnica (TAF, por sus siglas en inglés) que permitirá maximizar el efecto transformador de las inversiones, apoyando directa e indirectamente a los beneficiarios finales de las mismas, así como maximizar el impacto social del Fondo. La TAF está dotada con una donación de la Unión Europea de 7,7 millones de euros, que podrían ampliarse con contribuciones de otros potenciales donantes. La facilidad de asistencia técnica está gestionada también por GAWA, se constituye como un vehículo paralelo al Fondo y cuenta a nivel operativo con un Comité de Coordinación (*Steering Committee*) de expertos.

Tras solo dos años desde el inicio de su actividad, el Fondo Huruma ya ha aprobado (a la fecha en la que se escribe este artículo) 16 propuestas de inversión por un monto total de 65 millones de euros, de los que el 65 % se materializa en América Latina, 30 % en India y 10 % en África (Figura 3).

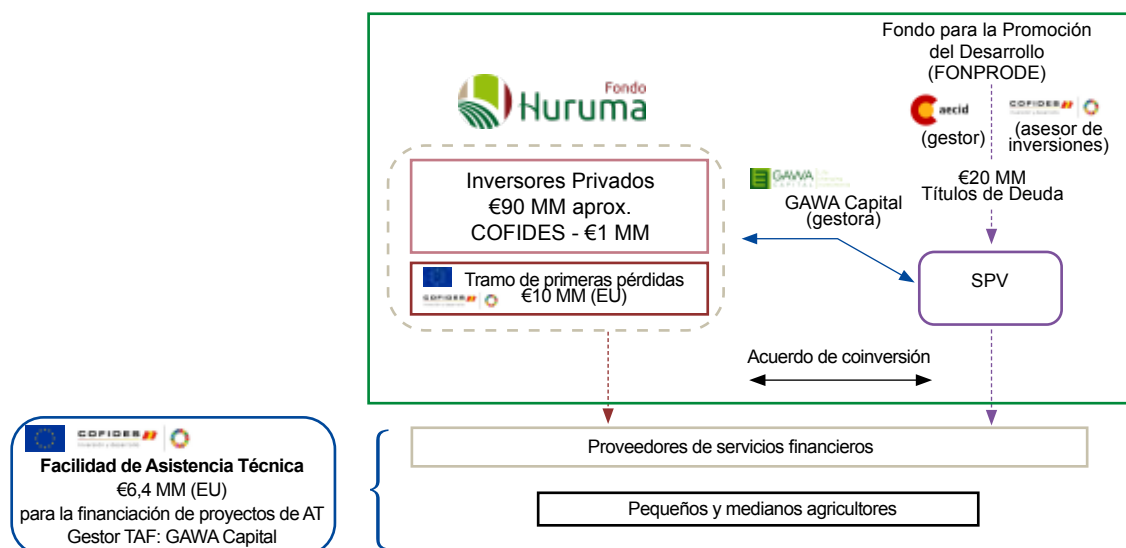
El Fondo Huruma está demostrando ser un instrumento particularmente innovador con una estructura que ha sido capaz de combinar con alto nivel de apalancamiento recursos de asistencia técnica y de inversión reembolsable de diferente tipo (más de 90 millones de euros de inversión privada en el fondo con 30 millones de euros públicos, que a su vez se multiplicarán por un importante factor con las inversiones de los beneficiarios finales), así como tramos de aportaciones públicas y privadas con diferente tolerancia al riesgo. Es particularmente relevante el tramo público de primeras pérdidas. Desde COFIDES se entiende el Fondo Huruma como una iniciativa «piloto», de cuyo éxito se espera atraer en el futuro cada vez más recursos privados hacia inversiones con impacto en las Agendas y, más concretamente, para la mejora de la competitividad de los pequeños productores agropecuarios, que pasarán de una economía de subsistencia a una mayor integración en los mercados. En esta transición es imprescindible la asistencia técnica que permite no solo mejorar la competitividad de las explotaciones agrícolas y ganar valor añadido en la producción y en la comercialización, como facilitar el

¹³ <http://www.gawacapital.com>

¹⁴ ICAPITAL AF EAF S.A. es una firma de asesoramiento financiero y patrimonial (<http://www.icapital.es>). Ceniarth es un *family office* unifamiliar centrado en la financiación de soluciones de mercado que benefician a comunidades desatendidas (<http://ceniarthllc.com>).

¹⁵ La inversión de COFIDES en esta operación cursa en las mismas condiciones que los inversores privados.

FIGURA 3
ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA DEL FONDO HURUMA



FUENTE: Elaboración propia.

acceso a servicios financieros diversificados de un segmento empresarial al que no le es fácil acceder a los mismos con eficiencia.

La estructura del programa es suficientemente versátil como para permitir su réplica, tras los correspondientes aprendizajes, en otras iniciativas que, incluso, pudieran dirigirse a actividades económicas diferentes del sector agrario; para adentrarse, por ejemplo, en facilitar la transición verde de muchos pequeños empresarios. En la actualidad los equipos de COFIDES están trabajando en el diseño, estructuración y negociación con diferentes actores —incluidos el vehículo FONPRODE y la UE, así como diversos inversores privados potenciales— de un fondo con aspiraciones a facilitar la mitigación y adaptación al cambio climático de pequeños empresarios de América Latina¹⁶.

¹⁶ Esta, aún *non nata*, iniciativa tiene provisionalmente el nombre de Fondo Kualí.

Ejemplo 2. Programa de Generación de Energía Renovable Distribuida para África Subsahariana (PIP-Energía)

El Programa aborda los obstáculos al desarrollo y financiación de proyectos de energías renovables fuera de la red, así como la creación de miniredes eléctricas en zonas hoy desatendidas. Tiene como objetivos: *i)* facilitar el acceso al servicio básico de la electricidad en zonas remotas e insuficientemente atendidas del África subsahariana; *ii)* mejorar el uso productivo de la energía por parte de las comunidades beneficiarias y de poblaciones muy desfavorecidas; *iii)* mejorar las condiciones de vida en ámbitos diversos, incluidos la salud y la educación; *iv)* posibilitar la movilización de la participación del sector privado local e internacional, tanto aportando soluciones tecnológicas y de modelo de negocio apropiadas para los entornos objetivos, como contribuyendo a la financiación de los

proyectos; y v) apoyar a los países en su transición hacia una matriz energética más sostenible.

Una novedad del PIP-Energía es que la aportación de 20 millones de euros de la Unión Europea, proveniente del Fondo Europeo de Desarrollo Sostenible (FEDS), se materializa en la forma de garantías presupuestarias, lo que supone una importante innovación en los instrumentos tradicionalmente utilizados por la Unión. La garantía presupuestaria ha permitido a la Cooperación Española, a través del FONPRODE, otorgar financiación en forma de deuda subordinada por más de 28 millones de euros. La totalidad de los recursos se destinan a financiar directamente proyectos de iniciativa privada que serán estructurados como sociedades de propósito específico, y a movilizar financiación adicional que provendrá en gran medida del sector privado. En concreto, la garantía, a través de COFIDES, cubrirá el 70 % de la exposición del FONPRODE en cada proyecto, tras un primer tramo de pérdidas del 10 % asumido por el FONPRODE.

La participación de COFIDES se sustancia en la gestión del Programa, seleccionando los proyectos elegibles, estructurándolos para su posible financiación por el FONPRODE, supervisando su ejecución y gestionando las garantías del FEDS a favor del FONPRODE con el objetivo de atraer inversiones privadas. Para la identificación de los proyectos beneficiarios de la financiación, COFIDES lanzó una Convocatoria de Proyectos (*call for proposals*) en mayo de 2020 que se publicitó a través de múltiples canales españoles e internacionales, incluido IRENA¹⁷. Se recibieron más de 150 propuestas con solicitudes de financiación de más de 600 millones de euros y de asistencia técnica de más de 13 millones. De estas solicitudes, se pre-seleccionaron 20 proyectos, de los cuales algunos de ellos ya se encuentran en una fase avanzada de diligencia debida.

Cada proyecto apoyado por la garantía seguirá una misma estructura financiera: *i)* un capital mínimo del 25 %, aportado por los promotores del proyecto, por adelantado o a prorrata de los desembolsos de la deuda; *ii)* un tramo de deuda júnior de hasta el 35 % aportado por el FONPRODE en su calidad de intermediario financiero; y *iii)* deuda sénior por el resto aportada por bancos comerciales u otros prestamistas (Figura 4).

Esencial en el Programa es su componente de Asistencia Técnica de 2 millones de euros, aportada por la Unión Europea. Su objetivo es apoyar los proyectos seleccionados, tanto durante el periodo de preparación y construcción, facilitando así el despliegue de la garantía del FEDS, como durante el periodo de funcionamiento cuando las minicentrales estén generando energía y prestando servicio a las comunidades locales.

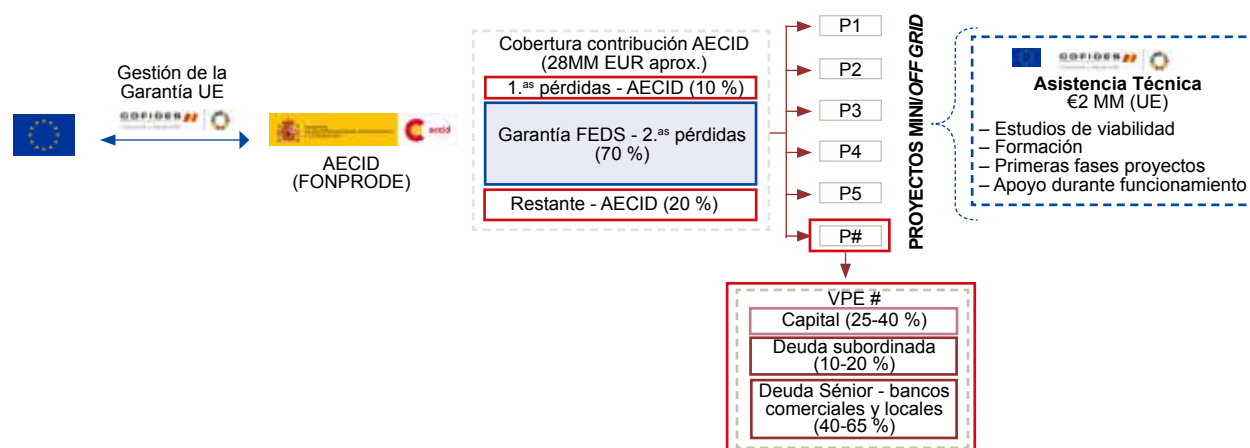
Se espera que, como resultado de la contribución del FEDS y de la AECID, se generen 36,7 MW de capacidad adicional de energía renovable, 51 GWh/año de producción adicional de electricidad a partir de fuentes renovables, el acceso a la electricidad de al menos 180.000 nuevas personas, principalmente en zonas rurales y periurbanas, y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de 17 kilotoneladas equivalentes de CO₂/año.

Finalmente, y dada la importante acogida que el PIP-Energía ha tenido en el sector de la cooperación financiera, incluidas las instituciones comunitarias, COFIDES ya trabaja con la AECID en un nuevo programa que, también aprendiendo las lecciones de la implementación del PIP-Energía, multiplique la capacidad de movilización de recursos públicos y privados para la electrificación sostenible y se extienda hacia otras geografías, además de al subcontinente subsahariano. El programa se llamará SOL (Sustainable Off/mini-grid Solution Leveraging Private Investments) y se desarrollará en el Marco Presupuestario Plurianual 2021-2027 de la Unión Europea con financiación y apoyo del FEDS+, sucesor del FEDS, la Cooperación Española y otros inversionistas y desarrolladores de proyectos públicos y privados.

¹⁷ La Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA, por sus siglas en inglés) es una agencia intergubernamental que apoya a los países en su transición a un futuro basado en las energías renovables. Tiene su sede en Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos).

FIGURA 4

ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA DEL «PROGRAMA DE GENERACIÓN DE ENERGÍA RENOVABLE DISTRIBUIDA PARA ÁFRICA SUBSAHARIANA»



FUENTE: Elaboración propia.

6. Conclusiones

En un contexto internacional particularmente convulso como el actual, el cumplimiento de las Agendas que la comunidad internacional consensuó hace ahora 7 años en unas circunstancias álgidas de cooperación multilateral en tres cumbres de Naciones Unidas celebradas en Nueva York, París y Addis Abeba, no está atravesando su mejor momento. Los retos marcados por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y el Acuerdo de París están claramente desbordados por la confluencia de fenómenos sobrevenidos de diversa índole: *i)* una crisis sanitaria virulenta con efectos terribles en todas las geografías, aunque particularmente en los países menos desarrollados y sus poblaciones de menores ingresos, cuyos impactos en el crecimiento económico y efectos en la salud, la desigualdad, etc. se prolongarán en el tiempo; *ii)* la acumulación interrelacionada de varios escenarios de transición en la economía global (digitalización acelerada y desigual, transición energética y climática,

redefinición de hegemonías políticas, reconfiguración de los mercados y de las cadenas de suministro, inflación que corre el riesgo de enquistarse, etc.); y *iii)* una terrible «guerra mundializada» que está teniendo indeseables derivas políticas y severos efectos económicos en territorios muy lejanos del escenario bélico.

Si el contexto fiscal previo a los fenómenos sobrevenidos era ya de altísimos endeudamientos públicos y privados, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados, en las nuevas circunstancias, la estrechez fiscal se está traduciendo en que la movilización de recursos adicionales y su asignación entre usos alternativos es un ejercicio de economía política complejo, no exento de dilemas éticos, y con profundos impactos en los equilibrios políticos de los países.

Aún es pronto para evaluar la magnitud de la regresión durante los últimos años del avance hacia el logro de los ODS en los países menos desarrollados y en sus poblaciones más preteridas, que penosamente sufrirán el incremento de hambrunas y de desnutrición, mayor inflación, merma de cosechas, salidas

de capitales, impactos en el calentamiento global y en los desastres naturales, menor inversión en salud y educación, rupturas de las cadenas de suministro, etc. Desgraciadamente, y por muy insolidario que sea, es altamente probable que en los países donantes se consolide una tendencia hacia la reasignación de las prioridades en el uso de los recursos disponibles para la cooperación internacional en detrimento de los países y grupos necesitados lejanos. Expresamente, o no, la justificación del desvío de recursos será la aspiración de amortiguar los impactos domésticos en los países donantes de los desequilibrios inducidos por la guerra, las diversas transiciones enumeradas y los impactos de la pandemia en el crecimiento de las economías desarrolladas.

Visto en perspectiva, tres de las principales contribuciones de la Agenda 2030 y del Acuerdo de París son: i) la interpretación de que el desarrollo y la sostenibilidad son procesos con múltiples dimensiones, que se plasmaron en 17 ODS; ii) el reconocimiento del alcance universal de los retos, que se constituyen como bienes públicos globales imposibles de circunscribir geográfica o socialmente; y iii) el convencimiento de que la solución a los retos consensuados no es responsabilidad exclusiva de los sectores públicos y su financiación (nacional, bilateral y multilateral), sino que es preciso tejer alianzas y movilizar recursos de múltiples actores, públicos y privados, así como con la sociedad civil, cada uno con diferentes y legítimas motivaciones, tolerancia al riesgo y aspiraciones de retribución. No es ajena a esta visión el que el ODS número 17 se llame «Alianzas para lograr los objetivos».

Antes de los fenómenos sobrevenidos referidos en el artículo, se estimaba que el desfase anual de financiación pública (bilateral y multilateral) o AOD (Asistencia Oficial del Desarrollo), para el cumplimiento de la Agenda 2030 supera los 2,5 billones de dólares anuales (3 % del PIB global) que, con toda seguridad, es en la actualidad mucho más amplio si se suman las necesidades derivadas de los impactos devastadores y asimétricos de la pandemia. Hay estimaciones solventes

que lo elevan a los 4,2 billones de dólares anuales, o alrededor del 5 % del PIB global. Para cerrar las citadas brechas es preciso, además de reducir los cuantiosos subsidios y transferencias hacia actividades que van contra los objetivos de las Agendas (subvenciones a los hidrocarburos o a la agricultura y ganadería intensivas, por ejemplo), movilizar de forma sostenida importantes cantidades de inversión privada complementaria a la AOD, para que se dirija a iniciativas que satisfagan el cumplimiento de los objetivos compartidos de sostenibilidad, clima y desarrollo.

Conforme nos adentramos en el período intermedio de los tres lustros en que debieran alcanzarse los ODS de la Agenda 2030, el único modo de allegar los billones de dólares, frente a los millardos de origen público actualmente disponibles (lo que el Banco Mundial etiqueta con el lema *from billions to trillions*), necesarios para hacer frente a las necesidades definidas por las Agendas, es el diseño de estructuras financieras y de gobernanza innovadoras y flexibles que permitan el apalancamiento y multiplicación por un factor importante con recursos privados (*crowding-in*) de los fondos y capacidades que asignan los gobiernos e instituciones multilaterales.

Como ejemplos ilustrativos de todo lo anterior, el artículo presenta las estructuras de dos innovadoras transacciones de financiación combinada recientemente formalizadas con el liderazgo de COFIDES. Ambas transacciones cuentan con el impulso de la AECID y la UE, que, además, aportan fondos que, convenientemente estructurados, movilizan inversión privada de gestores de fondos muy relevantes (*CaixaBank* y *Allianz Global Investments*), diversos inversores y promotores privados y varias instituciones proveedoras de asistencia técnica. El *Fondo Huruma de desarrollo rural sostenible*, gestionado por *Gawa Capital*, está dirigido a mejorar la competitividad y el acceso a la financiación de pequeños agricultores en áreas rurales de América Latina y Caribe, África y Asia. El *Programa de Energías Renovables Distribuidas para el África Subsahariana*

(PIP-Energía) hará posible la electrificación sostenible *off y mini-grid* de zonas rurales y periurbanas marginales sin acceso a la electricidad que por su perfil de riesgo son poco atractivas para los actores privados. Ambos programas, aparte de recursos reembolsables privados y públicos con diferente tolerancia al riesgo y diferentes expectativas de retribución, incorporan recursos de asistencia técnica de carácter estratégico para estudios de prefactibilidad, mejora de la eficiencia en la gestión de los activos, formación para los usuarios, etc.

El *blending* es una práctica de financiación fuertemente estructurada que exige de todos los actores intervinientes un alto nivel de proactividad e inteligencia institucional. El diseño y gestión individualizada —*tailor made*— de cada iniciativa ha de alinear, complementar y estructurar recursos financieros y no financieros, así como intereses y expectativas de una diversa pluralidad de actores públicos y privados. El corolario esencial para los sectores públicos, especialmente las IFDSP, es pensar la financiación de programas y proyectos en términos mucho más amplios que los del mero fondeo de transacciones (el común de la teoría y práctica de la financiación del desarrollo convencional) y transitar a ser instituciones crecientes que, junto a un conocimiento profundo y sofisticado de finanzas avanzadas, son capaces de «escuchar» a los diferentes actores, buscar soluciones imaginativas a relaciones complejas, establecer consensos entre partes, salvaguardar criterios de subsidiaridad y adicionalidad de la financiación pública y velar porque las iniciativas aporten soluciones mensurables a los objetivos de las Agendas.

Referencias bibliográficas

- Banco Mundial. (2015). *From billions to trillions: MDB contributions to financing for development*. Grupo Banco Mundial. <https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/602761467999349576/from-billions-to-trillions-mdb-contributions-to-financing-for-development>
- Baumol, W. J. (1972). On Taxation and the Control of Externalities. *American Economic Review*, 62(3), 307-322.
- BEI, Banco Europeo de Inversiones. (2016). *A ground-breaking fund attracts private investments from climate and development projects*. <https://www.eib.org/en/stories/climate-and-development-equity>
- Collier, P. (2018). *The future of capitalism: Facing the new anxieties*. Harper.
- Consejo Europeo. (2019). *The future of the European financial architecture for development*. October. https://www.consilium.europa.eu/media/40967/efad-report_final.pdf
- Consejo Europeo. (2021, June 14). *Council adopts conclusions on enhancing the European financial architecture for development* [Comunicado de prensa]. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/06/14/council-adopts-conclusions-on-enhancing-the-european-financial-architecture-for-development/>
- Convergence. (2021). *The State of Blended Finance 2021*.
- Doumbia, D., & Lauridsen, M. L. (2019). Closing the SDG Financing Gap: Trends and Data. EMCompass Note 73. *International Finance Corporation*.
- ETTg, European Think Tanks Group. (2021). *Financing the 2030 Agenda. An SDG alignment framework for Public Development Banks*. October. <https://ettg.eu/publications/financing-the-2030-agenda-an-sdg-alignment-framework-for-public-development-banks/>
- Kharas, H., & Rivard, C. (2022, May 11). Financing for sustainable development is clogged. *Blog Future Development, World Bank and Brookings Institution*. <https://www.brookings.edu/blog/future-development/2022/05/11/financing-for-sustainable-development-is-clogged/>
- Kleierp, N. (2017). *Banking for a better world*. Amsterdam University Press.
- Koplow, D., & Steenblik, R. (2022). *Financing our survival: Building a Nature Positive Economy through Subsidy Reform*. <http://www.businessfornature.org>
- Mabunda, J. (2022). Addressing Africa's dual challenges: Climate change and electricity access. *Blog Africa in Focus, Brookings Institution*. <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2022/01/25/addressing-africas-dual-challenges-climate-change-and-electricity-access/>
- OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2018). *Private Philanthropy for development*. <https://www.oecd.org/dac/private-philanthropy-for-development-9789264085190-en.htm>
- OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2020). *COVID-19 crisis threatens Sustainable Development Goals financing*.

- OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2021a). *The OECD DAC Blended Finance Guidance*. https://www.oecd-ilibrary.org/development/the-oecd-dac-blended-finance-guidance_ded656b4-en
- OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2021b). *Global Outlook on Financing for Sustainable Development 2021: A New Way to Invest for People and Planet*. <https://www.oecd.org/dac/global-outlook-on-financing-for-sustainable-development-2021-e3c30a9a-en.htm>
- One Planet Lab. (2021). *Blended finance for scaling up climate and nature investments*. November. <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/publication/blended-finance-for-scaling-up-climate-and-nature-investments/>
- ONU, Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Addis Ababa Action Agenda of the Third International Conference on Financing for Development*.
- Robinson, M. (2022, February 15). Climate accountability now. *Social Europe*. <http://www.socialeurope.eu/climate-accountability-now>
- UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development. (2014). Investing in the SDGs: An Action Plan for promoting private sector contributions. In *World Investment Report 2014* (pp. 140-146).
- UNICEF, United Nations Children's Fund. (2022, January). Financing gap estimates. In *Costs and predicted financing to deliver COVID-19 vaccines in 133 low-and middle-income countries* (pp. 24-39). <https://www.unicef.org/documents/costs-and-predicted-financing-gap-deliver-covid-19-vaccines-133-low-and-middle-income>
- WEF, World Economic Forum. (2020). *Charting the course for SDG financing in the decade of delivery*. January. <https://www.weforum.org/agenda/2020/01/unlocking-sdg-financing-decade-delivery/>

RESEÑA

SUSTAINABILITY, DIGITAL TRANSFORMATION AND FINTECH: The New Challenges of the Banking Industry

Andrea Pérez (Ed.)

MDPI - Multidisciplinary Digital Publishing Institute, 2021, 594 pp.

<https://doi.org/10.3390/books978-3-0365-2740-6>

ISBN 978-3-0365-2740-6 (Hbk)

ISBN 978-3-0365-2740-6 (PDF)



A finales del año pasado apareció una obra colectiva muy llamativa en el campo de las finanzas que nos alerta sobre la transformación de la banca con la irrupción de las nuevas tecnologías hace más de un cuarto de siglo. Se trata de la reimpresión de artículos compilados por Andrea Pérez Ruiz, profesora del Departamento de Administración

de Empresas de la Universidad de Cantabria, en un número especial de la editorial MDPI, extraídos de diversas contribuciones aparecidas previamente en la revista *Sustainability* (ISSN 2071-1050).

El libro ha sido patrocinado por el Instituto Financiero Santander (SANFI, por sus siglas en inglés), institución española de investigación y formación integrada por el Banco Santander y la Universidad de Cantabria, con sedes en Madrid y Santander.

Inmersa en la corriente de las publicaciones de acceso libre o abierto, cuyo mayor proyecto europeo es Horizon 2020, esta obra puede adquirirse en papel o accesible de modo gratuito en soporte electrónico (formato pdf) a través del enlace <https://mdpi.com/books/pdfview/book/4769>

Buena parte de las contribuciones constituyen estudios de caso o parciales en detrimento del desarrollo de las también necesarias cuestiones epistemológicas o, al menos, visiones panorámicas como las monografías de Pablo Blasco *Fintech Banking. Las finanzas del futuro y el nuevo mundo del dinero* (2021); de Bernardo Nicoletti *Banking 5.0: How Fintech Will Change Traditional Banks in the 'New Normal' Post Pandemic* (2021); o la más pragmática *Fintech Business Models: Applied Canvas Method and Analysis of Venture Capital Rounds* (2021), de Matthias Fischer.

Como reunión de artículos en torno a un mismo tema, es de agradecer el esfuerzo de la editora por el carácter antológico de la obra. La compilación contiene 28 artículos, algunos con títulos tan interesantes y también sorprendentes por la elección de los lugares de estudio como *Mobile Banking: An Innovative Solution for Increasing Financial Inclusion in Sub-Saharan African Countries: Evidence from Nigeria*.

En general, se abarcan los puntos más relevantes relacionados con el desarrollo sostenible, la aportación de las herramientas informáticas (*roboadvisors*) y el nacimiento de las empresas *Fintech* e incluso, de modo solapado, otra materia que no figura en el título general del libro es la Responsabilidad Social Corporativa que sí, en cambio, está contemplada en diversas partes de modo ocasional y, de manera monográfica, en dos artículos: *CSR Communication through Social Media: A Litmus Test for Banking Consumers' Loyalty* (pp. 281-296) y *Do Corporate Social Responsibility Disclosures Improve Financial Performance? A Perspective of the Islamic Banking Industry in Pakistan* (pp. 297-314).

La banca comercial y la banca financiera han hecho uno de los mayores y más encomiables esfuerzos de las últimas décadas en el entorno informático para el desarrollo de plataformas digitales que sirvan para fomentar la

eficiencia de las relaciones con sus clientes.

No obstante, se puede observar una división de pareceres entre quienes sostienen que todavía no se ha superado completamente la brecha digital en cuanto a plataformas poco amigables y procesos farragosos (particularidades que afectan, sobre todo, a personas de la tercera edad), y quienes se muestran optimistas con las estrategias de la banca *retail*, antesala de las *Fintech*.

A resultas de ello, parece perentorio que uno de los objetivos principales del cambio haya de ser el desarrollo de criterios de actuación inspirados en principios de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y, subsiguientemente, la implementación en los Gobiernos Corporativos (GC).

Esta publicación es un trabajo fundamental para conocer los escollos que puedan producirse y los retos a los que nos enfrentamos. Entre otros, la aparición y desafío de las citadas empresas *Fintech* que, desde hace tiempo, vienen anunciando que se producirán cambios drásticos aún mucho más profundos que los actuales como, por ejemplo, el reciente fenómeno *blockchain* (o de criptomonedas) que no parece un sistema mucho peor que el dinero fiduciario actual y que, en algunas ocasiones, está contribuyendo a maquillar el valor aproximado de las cosas.

Ciertamente, como han augurado algunos innovadores, es probable que la banca convencional, tanto en su aspecto físico como virtual, experimente grandes transformaciones, al menos tal y como la conocemos hoy; incluso que cada persona pueda constituir su propio banco y emitir su propia moneda pero, de suceder esto, las consecuencias podrían resultar nocivas para las economías domésticas y para los poco familiarizados con los entornos digitales, aparte de otros inconvenientes como el necesario control de capitales por los gobiernos para evitar, por ejemplo, el lavado de dinero.

El progreso es imparable pero lo que ha de hacernos reflexionar es si la aparición de esta clase de gestiones va a facilitar la organización de nuestros ahorros e inversiones porque, en principio, va a exigir, en primer lugar, mayor capacidad autogestionaria y, en segundo lugar, un nivel básico de conocimientos.

Aun así, estos dos requisitos fundamentales pueden resultar insuficientes en un mundo de una heterogénea y a veces opaca normalización de los mercados internacionales, unos algoritmos que superan las previsiones y reacciones de los inversores, unas prácticas poco ortodoxas que no cesan y un elevado índice de volatilidad que se presenta cada vez más endémico.

Si se acepta el ahorro como uno de los recursos fundamentales para la inversión, tenemos que tener la

seguridad de que nuestro dinero no es papel mojado, de lo contrario podemos caer en una lamentable maraña de contradicciones con resultados imprevisibles.

Las finanzas son necesarias para el desarrollo y progreso económico, pero si las reducimos a simple endeudamiento, estaríamos nadando en un mar de incertidumbre.

Una solución ideal podría ser la implementación de la tantas veces ansiada normalización o regulación universal combinada con la deontología profesional y las buenas prácticas, dos aspiraciones difíciles de conseguir.

Los cambios son inevitables, pero si la tecnología vence a la persona y la humanidad se ve superada por las máquinas, los resultados pueden ocasionar decisiones dejadas en manos de algoritmos (tecnología SOR, *smart order router*) que pueden ocasionar daños imprevisibles y grandes trastornos, como el fallo en el sistema informático ocurrido el 7 de agosto de 2012 en la Bolsa de Nueva York.

La transformación de la banca como motor principal de las finanzas se enfrenta al reto de la credibilidad y de la confianza, aspectos difícilmente cuantificables. La edición de Andrea Pérez es un buen acicate para introducirnos en la problemática que entrañan.

Inés Martín-de-Santos

Profesora Contratada Doctora interina (AFCO)
Universidad Complutense de Madrid

INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA. REVISTA DE ECONOMÍA (ICE)

ISSN 0019-977X

SUSCRIPCIÓN ANUAL

INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA. REVISTA DE ECONOMÍA (6 NÚMEROS/AÑO)			
	ESPAÑA 1 año	UNIÓN EUROPEA 1 año	RESTO DEL MUNDO 1 año
SUSCRIPCIÓN	75,00 €	75,00 €	75,00 €
Gastos de envío España	3,36 €	4,80 €	6,24 €
Más 4 % de IVA Excepto Canarias, Ceuta y Melilla	3,13 €		
TOTAL	81,49 €	79,80 €	81,24 €

EJEMPLARES SUELTOS

INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA			
	ESPAÑA 1 año	UNIÓN EUROPEA 1 año	RESTO DEL MUNDO 1 año
NÚMERO SUELTO	15,00 €	15,00 €	15,00 €
Gastos de envío España	0,56 €	0,80 €	1,04 €
Más 4 % de IVA Excepto Canarias, Ceuta y Melilla	0,62 €		
TOTAL	16,18 €	15,80 €	16,04 €

Suscripciones y venta de ejemplares sueltos

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Centro de Publicaciones.

C/ Panamá, 1. Planta 0, despacho 3.

Teléfono: 91 349 43 35 (ventas y suscripciones)

Correo electrónico: CentroPublicaciones@mincotur.es

NORMAS DE PUBLICACIÓN

Se recomienda a los autores consultar la página web de la Revista de **Información Comercial Española, Revista de Economía**, donde aparecen publicados los artículos en formato electrónico y se recogen los principios y políticas editoriales de publicación (<http://www.revistasice.com/index.php/ICE/about#Principios>).

1. Los originales se remitirán a la dirección de correo electrónico revistasice.sccc@mincotur.es. También pueden enviarse a través de la página web de Revistas ICE.
2. Solo se aceptan trabajos originales no publicados previamente ni en proceso de evaluación en otra revista. Mientras no reciban notificación de su rechazo o los retiren voluntariamente, los autores no enviarán los originales a otros medios para su evaluación o publicación.
3. El equipo editorial podrá rechazar un artículo, sin necesidad de proceder a su evaluación, cuando considere que no se adapta a las normas, tanto formales como de contenido, o no se adecúe al perfil temático de la publicación.
4. Las contribuciones se enviarán en formato Microsoft Word. En un archivo Excel independiente se incluirá la representación gráfica (cuadros, gráficos, diagramas, figuras, etcétera), que debe llevar título, estar numerada y referenciada en el texto. En la parte inferior se incluirán la fuente de información y, en su caso, notas aclaratorias.
5. **La extensión total del trabajo (incluyendo cuadros, gráficos, tablas, notas, etcétera) no debe ser inferior a 10 páginas ni superior a 15** (aproximadamente entre 5.000 y 7.000 palabras). La fuente será Times New Roman, tamaño 12, **interlineado sencillo** y paginado en la parte inferior derecha.
6. Cada original incluirá, en una primera página independiente, el título del artículo que deberá ser breve, claro, preciso e informativo y la fecha de conclusión del mismo. Nombre y apellidos del autor o autores, filiación institucional, dirección, teléfono y correo electrónico de cada uno de ellos.
7. En la primera página del texto se incluirá:
 - **El título con una extensión máxima de 2 líneas** (aproximadamente 12 palabras).
 - **Un resumen del trabajo con una extensión máxima de 6 líneas** (aproximadamente 60 palabras) con la siguiente estructura: objetivo, método y principal resultado o conclusión.
 - **De 2 a 6 palabras clave** que no sean coincidentes con el título.
 - **De 1 a 5 códigos de materias del Journal of Economic Literature** (clasificación JEL) para lo cual pueden acceder a la siguiente dirección electrónica: <https://www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php>
8. El texto del artículo seguirá la siguiente estructura: introducción, desarrollo, conclusiones y referencias bibliográficas. Si hubiera anexos, se insertarán tras las referencias bibliográficas y deberán llevar título.
9. Los encabezamientos de los apartados se numerarán en arábigos con punto, en minúscula y en negrita, distanciándose dos espacios del anterior párrafo. Los encabezamientos de cada subapartado se pondrán en redonda negrita sin numerar, y el tercer nivel en cursiva, según el siguiente modelo:

1. Título del apartado (1.º nivel)
Subapartado (2.º nivel)
Sección del subapartado (3.º nivel)
10. Las notas a pie de página irán integradas en el texto y su contenido debe estar al final de su misma página en fuente Times New Roman, tamaño 10 y espacio sencillo.
11. Las ecuaciones y expresiones matemáticas irán centradas y, en su caso, la numeración irá entre corchetes y alineada a la derecha.
12. La forma de citación seguirá los criterios de la última versión de las normas de la American Psychological Association (APA) que se pueden consultar en la siguiente dirección: <https://apastyle.apa.org/style-grammar-guidelines/citations/paraphrasing>
13. Las referencias a siglas deben ir acompañadas, en la primera ocasión en que se citen, de su significado completo.
14. Al final del texto se recogerá la bibliografía utilizada, ordenada alfabéticamente según las Normas APA. Se recuerda que siempre que el artículo tenga DOI, este se deberá incluir en la referencia. Se pueden consultar las normas generales y ejemplos de las referencias más frecuentes en <https://apastyle.apa.org/style-grammar-guidelines/references/examples>

• Formato y ejemplos de las referencias más frecuentes

Libro

Apellido, A. A. (Año). *Título*. Editorial.

Pilling, D. (2019). *El delirio del crecimiento*. Taurus.

Libro electrónico con DOI (o URL)

Apellido, A. A. (Año). *Título*. <https://doi.org/xxx>

Freud, S. (2005). *Psicología de las masas y análisis del yo*. <https://doi.org/10.1007/97-0-xxxx>

Capítulo de libro

Apellido, A. A. & Apellido, B. B. (Año). Título del capítulo o la entrada. En C. C. Apellido (Ed.), *Título del libro* (pp. xx-xx). Editorial.

Demas, M. & Agnew, N. (2013). Conservation and sustainable development of archaeological sites. In I. Rizzo & A. Mignosa, *Handbook on the Economics of Cultural Heritage* (pp. 326-343). Edward Elgar.

Publicaciones periódicas formato impreso

Apellido, A. A., Apellido, B. B. & Apellido, C. C. (Año). Título del artículo. *Nombre de la revista*, volumen(número), pp-pp.

Parés-Ramos, I. K., Gould, W. A. & Aide, T. M. (2008). Agricultural abandonment, suburban growth, and forest expansion in Puerto Rico between 1991 and 2000. *Ecology & Society*, 12(2), 1-19.

Publicaciones periódicas online con DOI (o URL)

Apellido, A. A., Apellido, B. B. & Apellido, C. C. (Año). Título del artículo. *Nombre de la revista*, volumen(número), pp-pp. <https://doi.org/xxx>

Fernández-Blanco, V., Orea, L. & Prieto-Rodríguez, J. (2009). Analyzing consumers' heterogeneity and self-reported tastes: an approach consistent with the consumer's decision making process. *Journal of Economic Psychology*, 30(4), 622-633. <https://doi.org/10.1016/j.joep.2009.04.001>

Informe oficial en web

Organismo. (Año). *Título del informe*. <http://www...>

Fondo Monetario Internacional. (2019). *Global Financial Stability Report*. <https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2019/10/01/global-financial-stability-report-october-2019>

Ley/Reglamento

Título de la ley. *Publicación*, número, fecha de publicación, página inicial-página final. <http://www.boe.es...>

Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa. *Boletín Oficial del Estado* n.º 295, de 10 de diciembre de 2013, pp. 97858 a 97921. <http://www.boe.es/boe/dias/2013/12/10/pdfs/BOE-A-2013-12886.pdf>

Orden de la lista de referencias bibliográficas

Las referencias se ordenan alfabéticamente y, en caso de varios trabajos realizados por el mismo autor/a, el criterio es el siguiente:

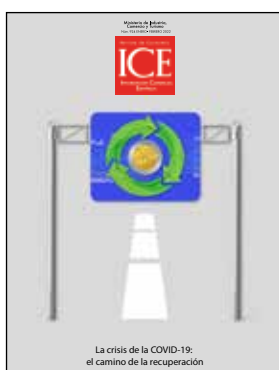
- Primero, los trabajos en los que el/la autor/a figura solo/a. Correlativos de año más antiguo a año más actual de publicación.
- Segundo, aquellos trabajos colectivos en los que el/la autor/a es el/la primero/a. Correlativos por orden alfabético.
- Tercero, en caso de coincidencia exacta de autor/a y fecha, debe citarse cada trabajo añadiendo una letra a la fecha. Ej.: 2014a, 2014b, etc.

Últimos números publicados



Núm. 923

*El impacto económico
de la pandemia*



Núm. 924

*La crisis de la COVID-19:
el camino de la recuperación*



Núm. 925

*Plataformas digitales: regulación
y competencia*



Núm. 926

*El futuro del dinero
y la transformación digital
del sector financiero*

Números en preparación

*El reto de la concentración urbana
y la despoblación rural*

*El proceso inflacionario en España
y el área del euro: un análisis económico*

Revista de Economía

ICE

INFORMACIÓN COMERCIAL
ESPAÑOLA

Ministerio de Industria, Comercio
y Turismo



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO