

EL NACIMIENTO DE UN SISTEMA ECONÓMICO MUNDIAL: EL VALOR DE LAS ESPECIAS Y LA EFÍMERA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LA CORUÑA

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario honorífico



UANDO el gurú económico norteamericano Theodore Levitt publicó en 1983 su celeberrimo artículo titulado «The Globalization of Markets» (1) —en el que popularizó el término «globalización» definiéndolo como «... la aparición de mercados globales de productos de consumo estandarizados en una escala de magnitud inimaginable...»— no reparó en que, en esencia, se estaba refiriendo a un concepto bastante antiguo que se remonta a los tiempos del Imperio español: nos referimos a las líneas regulares comerciales de navegación conocidas como Carrera de Indias, Galeón de Manila y Armada del Mar del Sur.

Mientras que Levitt achacaba aquel proceso a la consecuencia directa de los adelantos tecnológicos que aceleraron de manera extraordinaria las transacciones comerciales y financieras entre países, en el caso que nos ocupa fueron principalmente siete los factores que habilitaron el primer intercambio comercial global; a saber:

- Deseo de la Corona de aplicar una política de proyección atlántica.
- Avance de la astronomía náutica y de las técnicas de navegación.
- La aparición del galeón como buque multipósito.

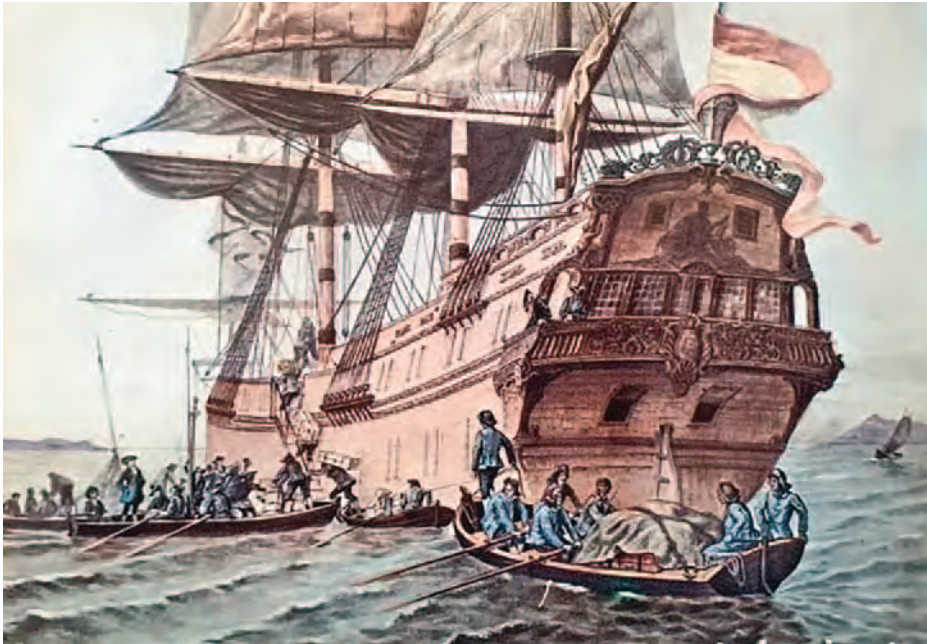
(1) Véase la revista *Harvard Business School* de mayo de 1983.

RESULTADOS Y CONSECUENCIAS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

- La capacidad de la Administración española para gestionar tan compleja empresa.
- La garantía en la seguridad de la navegación.
- La utilización como medio de pago de metales nobles como el oro y, sobre todo, la plata.
- La valentía (movida en muchos casos por la codicia) de los españoles de la época, que se aventuraron a cruzar primero el Atlántico y luego el Pacífico en la búsqueda de una vida mejor.

En cuanto al primer factor, y una vez culminada la Reconquista con la rendición de Granada el 2 de enero de 1492, los Reyes Católicos se dieron cuenta de que no podían ampliar su influencia hacia el sur, pues los portugueses, en su condición de gran potencia marítima, nos llevaban una gran ventaja en el empeño de encontrar una ruta hacia el Oriente con la que llegar a las islas de las Especias. Lejos de conformarse, y evitando el conflicto con aquellos, aceptaron la propuesta de Colón de navegar hacia el oeste, con los resultados por todos conocidos.

En cuanto a los avances experimentados en las ciencias de la navegación, es necesario comentar que el quid de la cuestión se resumía en conocer la posición



Representación de un galeón de la Carrera de Indias. *Estampas del Correo*, editadas por la Dirección General de Correos y Telecomunicación. (Colección del autor)

exacta en la mar del navío. Por ello, los cosmógrafos y cartógrafos de la época, con la base heredada de los matemáticos y astrónomos de la Antigüedad, pusieron en poco tiempo a disposición de los navegantes los medios precisos con los que intentar determinarla, como brújulas, astrolabios, nocturlabios, ballestillas, compases, ampolletas, correderas y portulanos.

Respecto al galeón, del que no se conoce con exactitud su origen (se supone que es una evolución de la galera y no se sabe si nació en el Mediterráneo o en el Atlántico), era el único tipo de buque de la época capaz de transportar gran cantidad de carga sin perder por ello sus condiciones marineras, por lo que se adaptó como ninguno a las necesidades del comercio de ultramar. De hecho, este navío, en sus formas clásicas (es decir, alcázar alto a popa, castillo bajo y retrasado a proa, espolón, popa lisa y aparejo completo, con gavias en trinquete y mayor), fue durante finales del siglo XVI y a lo largo del XVII el rey de los mares.

Otro elemento determinante fue la creación de un ente burocrático que organizara en todos sus aspectos las expediciones que tras el Descubrimiento zarpaban anárquicamente de la Península. Esta necesidad se hizo cada vez más patente por la incapacidad que para una sola persona (2) representaba resolver los problemas de todo tipo planteados en la Carrera de Indias, debidos a su marcado carácter mercantil. De esta manera se creó, en virtud de la Ordenanza promulgada por los Reyes Católicos en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1503, la denominada Casa de la Contratación de Sevilla (3), que a partir de entonces controlaría todos los aspectos (logísticos, marítimos, comerciales (4), económicos y legislativos) primero de la Carrera de Indias y luego también del Galeón de Manila, convirtiéndose en lo que hoy entenderíamos por un superministerio.

En lo que concierne a la seguridad en la navegación, fue nacer el comercio y aparecer los corsarios que, al servicio de las potencias marítimas enemigas de

(2) Hay que recordar que los Reyes Católicos delegaron dicha responsabilidad en el arcediano de la Catedral de Sevilla, Juan Rodríguez de Fonseca.

(3) La elección de la capital hispalense vino determinada por sus buenas comunicaciones con la meseta y su importancia desde el punto de vista comercial y financiero. Durante los primeros meses, sus oficinas se ubicaron en uno de los almacenes de las Atarazanas, lugar poco apropiado al quedar aquellas expuestas a las riadas, lo que propició que en el mes de junio se decidiera su traslado a unas dependencias contiguas a los Reales Alcázares, de donde no se moverían ya hasta su traslado a Cádiz en la segunda década del siglo XVIII.

Se encontraba a pocos pasos de «las gradas» de la Catedral, lugar donde se cerraban todas las operaciones comerciales del tráfico indiano, sitio en principio poco adecuado al encontrarse dentro del recinto sagrado, pero donde se mantuvo hasta 1584, cuando se terminó de edificar la Casa de Lonja, hoy sede del Archivo General de Indias.

(4) A partir del año 1543, la Casa de la Contratación contó con el concurso del Consulado de Sevilla, gremio de comerciantes a los que se les otorgó el privilegio exclusivo de comerciar con América.



Vista de Sevilla desde Triana a finales del siglo XVI. Óleo atribuido a Alonso Sánchez Coello.
(Museo de América)

España, quisieron poner en peligro aquel floreciente tráfico marítimo. Vano intento, pues la adopción de la navegación en convoy, junto con el advenimiento de los buques de escolta (o de guarda), consiguió neutralizar la amenaza, como así lo demuestra el hecho de las escasísimas flotas que se perdieron a manos de estos salteadores marítimos «de fortuna».

También el que fuera nuestra nación la que articulara todo ese comercio y sustituyera los cambios en especie por dinero gracias al descubrimiento de la amalgama del mercurio, que posibilitó la extracción de grandes cantidades de plata de las minas del Perú y México (5), trajo como consecuencia que el ducado y luego el conocido como peso fuerte o real de a ocho se convirtieran en la única unidad monetaria reconocida en el mundo, siendo ambas monedas

(5) Este hecho trascendental se produce en 1555, cuando fue aplicado con éxito el procedimiento de amalgamación en las minas de plata ideado por el sevillano Bartolomé Medina. Aunque Medina venía trabajando en esta nueva técnica en las minas de Pachuca y Real del Monte desde el año 1552, no fue hasta el 12 de diciembre de 1555 cuando hizo petición al virrey Luis de Velasco de patente para su método de amalgamación de la plata, que era menos costoso que el procedimiento empleado hasta entonces, que consistía en la fundición de aquella con hornos de leña. Fue conocido como el «beneficio de patio», debido a que en estos espacios se disponían las albercas en las que se mezclaba el mineral con el azogue (mercurio) y sales. Al adherirse solo la



Monedas de la época. (Foto y composición Elena Casilari Rodríguez)

tan apreciadas o más de lo que en la actualidad lo son el dólar o el euro, pues con ellas se podía comprar y vender en casi cualquier rincón del planeta.

Por último, el carácter del español de la época fue fundamental para llevar a cabo tamaña empresa. Gente recia, curtida en mil batallas contra el moro, capaces de superar el miedo de adentrarse en el Mar Tenebroso gracias a los poderosos resortes de la necesidad o la ambición.

Todo lo anteriormente expuesto fue lo que consolidaría el nacimiento de un sistema económico global articulado a través de las ferias de comercio que se celebraban cuando arribaban los buques a los distintos puertos. De esta manera, cualquier género salido de Europa (vino, aceite, harina, jamón, papel, tapices, telas, lana, hierro, armas, mercurio), Asia (sedas, porcelanas, marfiles, tapices, lacas, madreperlas, alcanfor, muebles) o América (patata, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento, algodón, cacao, maíz, tabaco, etc.) llegaba en pocos meses al confín opuesto de la Tierra (6).

plata al mercurio, eliminando con ello la ganga que acompaña siempre al mineral, cuando se calentaba, este último se evaporaba, quedando únicamente el metal precioso. Esto permitió quintuplicar el rendimiento de la explotación. Las dos minas más importantes fueron Potosí y Zacatecas, descubiertas en 1545 y 1546 respectivamente.

(6) Parte de las mercancías del Galeón de Manila que se descargaban en Acapulco eran transportadas vía terrestre al puerto de Veracruz, donde eran conducidas a España.

La Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña

Como hemos visto, la primera Casa de la Contratación fue la de Sevilla, encargada de gestionar el comercio trasatlántico con América; pero como España aún no había perdido la esperanza de acceder a través de una nueva ruta marítima a las especias, se planteó la constitución de otro ente similar.

Puede que el lector más neófito se pregunte la razón por la cual estos condimentos tenían tanta importancia en la época medieval, y quizás con un poco de imaginación pueda hacerse a la idea con el siguiente ejemplo: imaginemos la vida de un centroeuropeo un día cualquiera de invierno, en que la espesa niebla era sustituida con el pasar de las horas por un sempiterno cielo gris... Como es lógico, uno de los pocos alicientes que le proporcionaría la dura y monótona jornada sería deleitarse con una sabrosa comida. Pero no solo las especias servían para sazonar los alimentos, sino que algunas mejoraban su conservación y de ahí la importancia de disponer de ellas en suficiente cantidad y calidad. Por ello, pimienta, canela, clavo, nuez moscada, jengibre, vainilla y otras eran condimentos tan escasos como codiciados, ya que en una primera época llegaban a cuentagotas a Europa, principalmente a través de las repúblicas de Génova y Venecia, que tenían el monopolio de su distribución (7). No es extraño, pues, que se pagaran en oro y



Escena de un banquete medieval. Reproducido del facsímil del códice *La verdadera historia de Alejandro Magno* (Bibliothèque Royale de Belgique). (Colección del autor)

(7) Es conveniente recordar que el origen de esta ruta es la Ruta de la Seda que abrió Marco Polo.

llegaran casi a cotizarse como aquel, sobre todo cuando Constantinopla cayó en poder de los turcos en 1453 e hizo prácticamente imposible este comercio.

Para dar respuesta a esta gran demanda que proporcionaría pingües beneficios, Portugal, como ya señalamos, se nos adelantó en la exploración de nuevas rutas hacia Oriente bajo la premisa de la teoría «clásica» de Eratóstenes y Estrabón, para los cuales los continentes no eran sino islas de descomunales dimensiones, lo que suponía que más pronto o más tarde se podía encontrar en ellas un brazo de mar que condujera a otra. De esta manera los navegantes lusos pensaron que la mejor ruta marítima para llegar a Asia sería seguir la costa africana hasta que aquella permitiera arrumbar al norte y conducirles hacia su objetivo final. Y efectivamente acertaron, pues tras llegar Bartolomé Díaz al cabo de Buena Esperanza en 1488, su periplo sería continuado una década más tarde por Vasco de Gama, primer navegante europeo que se llevaría la gloria de alcanzar la India. De esta manera, en 1513, las islas Molucas se convirtieron en el nuevo centro de distribución mercantil de las especias a Europa.

España, por su parte, persiguió idéntico objetivo en 1492, pero arriesgando mucho más y con el resultado infructuoso que todos conocemos, pues Colón, por mucho que preguntó y buscó, no encontró por ninguna parte las ansiadas y codiciadas especias. Pero eso no significó que España perdiera las esperanzas de encontrar una nueva ruta marítima que le permitiera acceder a dicho negocio, y para gestionarlo, cómo no, se necesitaba un sujeto administrativo que, a semejanza del instaurado en la capital hispalense, despachara las flotas. Esta idea de establecer una Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña le sería planteada por primera vez a Carlos I en la primavera de 1520, durante su estancia (8) en la capital gallega invitado por el conde Fernando de Andrade, dando voz a la demanda al respecto que le hicieron el clero y los nobles locales cuando se reunieron en Melide:

«Sus Altezas e sus gobernadores en su nombre, que la descarga de la contratación de la Especiería, e de las otras cosas de las Indias nuevamente halladas sea en la ciudad de La Coruña, y que allí se haga Casa de Contratación según e de la manera que está en la ciudad de Sevilla de las otras Indias antiguamente falladas, por cuanto es mucho servicio de Sus Altezas, bien e procomún deste Reino, por muchos respectos e motivos que dará por relación la persona que a ello envían» (9).

(8) En la ciudad se reunieron las Cortes de Castilla que convocó el rey con objeto de obtener los fondos económicos necesarios a base de nuevos impuestos para reembolsar los gastos de su coronación como emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, que fueron adelantados por las familias de los Fugger y los Welser de Augsburgo.

(9) GÓMEZ CANEDO, Lino: *Los Gallegos en América entre el Descubrimiento y la Emancipación. Algunas notas y un guion provisional para escribir su historia*. Ediciones Monte Casino. Zamora, 1983, p. 25.

Meses más tarde, también el Concejo de La Coruña envió un memorial al rey en este sentido, que llegaría a la Corte en el mes de diciembre. Aunque Carlos I fue sensible desde el primer momento a la petición (10), como era lógico en estos asuntos había que recabar la opinión del Consejo de Indias, que con su presidente a la cabeza, fray García de Loaysa, enviaría un memorial al rey en el que aprobaba la propuesta con objeto de que la nueva entidad se ocupara en exclusiva del comercio en régimen de monopolio. El objetivo sería rivalizar con su homóloga Casa portuguesa, pues pretender desbancarla era una quimera, ya que los lusos nos sacaban muchos años de ventaja.

Aunque la presión ejercida por los comerciantes sevillanos fue tremenda al ver amenazada su supremacía sobre el comercio colonial, en la decisión final de Carlos I pesaron mucho, como es lógico, razones políticas, geográficas, logísticas y ambientales. En lo político, y aparte del citado informe favorable del Real y Supremo Consejo de Indias (11), la intervención del influyente banquero burgalés Cristóbal de Haro, junto con Hernando de Andrade, capitán general de Galicia, tuvo su peso en la decisión.

La situación geográfica de La Coruña, más próxima que la de la ciudad de Lisboa a los principales mercados europeos demandantes de las especias (Flandes, Alemania e Inglaterra) (12), representaba toda una ventaja. Otro factor que se tuvo en cuenta era su buen puerto y calado (13), además de los medios de los que disponía para el mantenimiento y carena de los navíos. Razones menores tenían que ver con el carácter gallego, poco proclive a las corruptelas y hurtos; y su clima, que favorecía de manera extraordinaria la conservación de las especias. Como único inconveniente se podría aducir el escaso armazón burócrata de la provincia, si bien en la ciudad no era así, pues existía una Real Audiencia, un gobernador y una ceca, lo que daba las suficientes garantías a su capacidad de gestión administrativa.

Pero lo que en realidad resultó determinante para su creación fue la llegada el 6 de septiembre de 1522 de Juan Sebastián Elcano al puerto de Sanlúcar de Barrameda tras verificar la primera circunnavegación de la historia y demostrar que se podía llegar a las islas de las Especias (el clavo descargado lo probaba)

(10) Así se deduce de una cédula que dictó en Worms el 29 de marzo de 1521, donde ya se empieza a referir a ella.

(11) Este organismo nació en 1524 para liberar a la Casa de Contratación de Sevilla de los aspectos legislativos de La Carrera de Indias.

(12) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: «... Aquel puerto gallego, a más de su seguridad para dar abrigo a las naves, está situado en el lado de España que mira en camino recto y corto a la Gran Bretaña, y estando próximo a las fronteras gallegas y septentrionales, es más apropiado para los mercaderes de Especiería...», en *Décadas del Nuevo Mundo*.

(13) LÓPEZ DE GOMARA, Francisco: «Mandó poner casa de contratación en La Coruña, aunque más reclamaba Sevilla, por ser muy buen puerto», en *La Historia General de las Indias con todos los descubrimientos y cosas notables que han acaecido en ellas, desde que se ganaron hasta ahora*: Año MDLIII, p. 134.

sin violar los tratados con Portugal. Además, cuando el celeberrimo marino informó por carta de su arribo al rey, no se olvidó de recomendar el establecimiento de una Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña (14). Así lo reflejó Carlos I en la parte dispositiva de la Real Provisión que promulgó en Valladolid el día 24 de diciembre de 1522 (15), por la que fue creada de forma oficial la nueva Casa.

Siendo nombrado como su factor (hoy diríamos gerente) al citado Cristóbal de Haro y como tesorero a Bernardino Menéndez, durante su efímero funcionamiento patrocinaría tan solo cuatro expediciones:

- La primera el día 24 de septiembre de 1524, al mando del navegante portugués expatriado y piloto de la Casa de la Contratación de Sevilla Esteban Gómez, que, con una sola carabela, pretendía, dada la dificultad de atravesar el estrecho de Magallanes, encontrar una ruta al norte (paso del Noroeste) que permitiera llegar a la isla de las Especias. Al no hallarlo decidió navegar al sur, recorriendo toda la costa este norteamericana, hasta agosto de 1525, fecha en que decidió regresar a España, rindiendo viaje en el puerto de la capital coruñesa el día 21 con las manos vacías.
- En la segunda, aún bajo el «frenesí tras el retorno del Cano» (16), se pusieron gran interés y medios. Zarparía el 24 de julio de 1525 al mando del sobrino del obispo de Osma, Jofre García de Loaysa, que fue acompañado en su calidad de piloto mayor por Elcano. Estuvo compuesta por cuatro naos, dos carabelas y un patache. Tras pasar el estrecho de Magallanes, perdiendo por el camino tres de aquellas naves, se dio la curiosa circunstancia de que todo el que se ponía al frente de la expedición por fallecimiento de su predecesor corría su misma suerte (17).

(14) «Parecer sobre la fundación de una Casa de Contratación para la Especiería en La Coruña y carta de Juan Sebastián Elcano sobre su viaje de circunnavegación o primera vuelta al mundo». Esta carta sería adquirida por el Ministerio de Cultura Educación, Cultura y Deporte por 20.000 euros en julio del año 2014 a la casa de subastas Abalarte, ejerciendo su derecho de tanteo (Orden Ministerial ECD/1496/2014, de 10 de julio, publicada en el BOE de 8 de agosto). En la actualidad, se conserva en el Archivo General de Indias con la siguiente referencia: AGI. PATRONATO, 48, R. 20.

(15) Fue encontrada por los investigadores en 1966, y se encuentra reproducida en su integridad en CUESTA DOMINGO, Mariano: «La Casa de la Contratación de La Coruña», en *Mar Océano. Revista del humanismo español e iberoamericano*, núm. 16, 2004, pp. 63-65.

(16) CUESTA DOMINGO, Mariano: *La Casa de Contratación... op. cit.*, p. 66.

(17) Esto no fue debido a ningún tipo de maldición o «mal fario». Investigaciones actuales apuntan a que sufrieron una intoxicación al consumir una barracuda que fue capturada en la nao capitana cuando se encontraba fondeada en la isla de San Mateo a finales de octubre de 1525, la cual ofrecería Loaysa a sus oficiales para degustarla, lo que hizo que todos los comensales contrajeran la ciguatera, enfermedad producida por las toxinas que contiene el esfirénido y que



Partida desde La Coruña de la expedición de Loaysa. (Museo Naval de Madrid)

Aunque los buques supervivientes consiguieron llegar a las Molucas el 1 de enero de 1527, nunca regresaron a España al ser hostilizados por los portugueses (18).

- La tercera fue protagonizada por el veterano piloto Diego García de Moguer, que aparejó sus naves con el objetivo de explorar el «Mar Océano Meridional» en agosto de 1527 (19), si bien su codicia y lo ambiguo y vasto de su empresa le hizo remontar el río Solís (Río de la Plata) para hacerse con toda la plata y demás riquezas con las que se

provoca en el ser humano daños neurológicos y cardiovasculares graves que se prolongan por varios meses.

(18) Cuando Martín Íñiguez llegó a las Molucas el 1 de enero de 1527 exigió a los portugueses que abandonaran la isla al pertenecer esta a su rey conforme al Tratado de Tordesillas. Los lusos entonces resolvieron asesinarle y, aprovechando la inocente excusa de invitarle a cenar, el factor de la fortaleza, Fernando de Baldada, le envenenaría el 12 de julio de 1527. Un grupo de españoles logró resistir durante ocho años los ataques de los portugueses, y al menos uno de ellos (Urdaneta) consiguió regresar a España en 1537, informando a Carlos I de los sucesos acaecidos en aquel viaje.

(19) Según el memorial que él mismo escribió a su regreso a España, había zarpado en enero de 1526, si bien luego, al reseñar los principales hitos de su navegación, siempre cita el año 1527. Los estudiosos que han repasado todos los documentos de la expedición han llegado a la conclusión de que el marino se equivocó y señalan la fecha que indicamos como la más probable de la partida.

encontrara. Como el enfrentamiento con los indios acabó siendo inevitable, retornaría a La Coruña sin cumplir con su misión en 1530.

- Y la última, a cargo del gentilhomme del rey, el navegante y cosmógrafo portugués Simón de la Alcazaba, zarparía en 1534 con rumbo a la Patagonia, acabando trágicamente, pues todos los hombres que componían la expedición fueron asesinados a manos de los nativos.

Debido al calamitoso resultado de todos estos viajes y al reconocimiento por parte de España de la soberanía portuguesa de las Molucas a cambio de 350.000 ducados de oro (Tratado de Zaragoza), la Casa de la Contratación de La Coruña fue clausurada en 1529, si bien para compensar en algo a la ciudad gallega —junto a Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga— se le concedió autorización para navegar directamente a América, aunque a la vuelta siguiera siendo obligatorio rendir viaje en Sevilla.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis: «Camiños sobor da mar: a Casa da Contratación da Coruña e as expedicións ás illas da Especiería, 1525-1564», en *Anuario brigantino*, núm. 43, 2020, pp. 165-206.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada Española en Filipinas. 1770-1900*. Librería Náutica Robinson. Madrid, 2018.
- BENITO FRAILE, Luis Miguel: «Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias», en *Revista de Estudios Colombinos*, núm. 13, junio de 2017, pp. 69-86.
- CUESTA DOMINGO, Mariano: *A casa de contratación da Coruña*. Secretaría Xeral de Emigración. Santiago de Compostela, 2009.
- MARTÍNEZ-BARBEITIO, Isabel: *Casa de Contratación de Especería concedida a La Coruña por Carlos V en el año 1522*. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses. La Coruña, 1966, pp. 59-70.
- PULGAR FERNÁNDEZ, Juan: «La Casa de Contratación de la Especiería de La Coruña», en *Historia y Vida*, n.º 318, 1994, pp. 93-100.
- STAMPA PIÑEIRO, Leopoldo: *Los galeones de las especias. España y las Molucas*. Edaf. Madrid, 2020.
- SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István: «Las Casas de la Contratación en la perspectiva de la primera mitad del siglo XVI. El caso de Laredo y de La Coruña», en *El Mar en los siglos modernos* (VV. AA.). Volumen II. Xunta de Galicia.
- «La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 12, 2008, pp. 905-914.
- VV. AA.: «El comercio marítimo ultramarino», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 52, Madrid, 2007.
- «España en Filipinas», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 66. Madrid, 2012.
- AGI (Archivo General de Indias).