

LAS ESPECIAS Y SU INFLUENCIA EN EL PENSAMIENTO NAVAL DE UNA ÉPOCA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (Retirado)

Las especias y el pensamiento naval

Ahora que estamos inmersos en las conmemoraciones del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, es buen momento para estudiar la influencia de algo tan básico como las especias en el pensamiento naval de finales del siglo XV y principios del XVI. En aquellos tiempos las especias eran muy apreciadas en las mesas europeas, procedían de lejanos países de oriente y se pagaba por ellas su peso en oro. En un principio llegaban a Europa a través de largas rutas que pasaban por Turquía. Pero al verse interrumpidas aquellas rutas por el avance turco, y dado que las especias seguían siendo muy demandadas, se produjo una gran revolución en el campo de las comunicaciones, que obligó a adoptar nuevas rutas por mar para continuar con su comercio, lo que supuso un profundo cambio en la mentalidad y la forma de pensar de la gente.

La caída de Bizancio

Al caer Bizancio en manos de los musulmanes en 1453, el tráfico que pasaba por Turquía, se vio cortado de golpe, por lo que fue necesario olvidarse de las rutas terrestres y abrir otras rutas por mar, que fueron muy buscadas a finales del siglo XV y principios del XVI. Dichas rutas obligaron a navegar lejos de las costas, siguiendo derroteros oceánicos que supusieron drásticos cambios en



Retrato de Juan Sebastián de Elcano. (Torre del Oro, Sevilla).

todos los campos del arte de navegar: nueva mentalidad; adaptación de los barcos; mejor conocimiento y más profundo estudio de la astronomía; mejora de los instrumentos y sistemas de navegación; avances de la cartografía; cambios en los procesos logísticos; y muchas otras novedades que hicieron que la gente empezara a mirar a la mar de frente, sin miedos ni complejos, para hacerla su aliada. Todos estos cambios en el fondo han revolucionado el pensamiento naval de la época, contribuyeron a que el ser humano fuera capaz de sobreponerse a miedos ancestrales y viejos terrores ante lo desconocido, y condujeron a los grandes descubrimientos geográficos de finales del siglo XV y principios del XVI.

El mundo de las especias.

Por sus cualidades y múltiples usos, desde la antigüedad las especias han sido muy apreciadas en Europa. Se trataba de sustancias de origen vegetal, que se extraían de algunas partes de diferentes plantas - fruta, flor, corteza, semilla, raíz, etc. - localizadas en la India, en otras tierras de Asia y sobre todo en zonas ecuatoriales y tropicales del Pacífico Occidental. Llegaron a disfrutar de gran fama entre los griegos y romanos, y con el tiempo gozaron de un alto aprecio en la Europa del Renacimiento, donde alcanzaron una gran popularidad.

Se utilizaban para condimentar alimentos, como conservantes de las carnes, se añadían a bebidas alcohólicas, y tenían propiedades medicinales. Eran utilizadas en la perfumería, las usaban los alquimistas, y con sus fuertes sabores y olores, servían para disfrazar la podredumbre de las viandas.

Había muchas especias en el mercado, de las que destacaban sobre todo cuatro: clavo, nuez moscada, jengibre y canela, que hoy en día siguen siendo muy usadas.

El clavo es utilizado en las cocinas de todo el mundo. Procede de los botones o flores sin abrir del árbol del clavo o clavero, y su nombre viene de la forma que tienen dichos botones, que recuerdan los clavos utilizados por los carpinteros. El árbol es de hoja perenne y de 10 a 20 metros de altura. En un principio, los botones florales son de color verde suave, con el paso del tiempo se vuelven rojos brillantes y al secarse se ponen negros. Además de sus cualidades culinarias, también tiene usos medicinales para casos de dolor de estómago, náuseas, dolor de muelas, alergias y otras dolencias.

La nuez moscada procede del árbol de su mismo nombre, también llamado mirística, de hoja perenne, grande y frondoso, parecido a nuestros nogales, cuyo fruto también recuerda a las nueces del nogal, con una cáscara verde que rodea a otra cáscara leñosa y dura, dentro de la que está la nuez moscada. Se usa para aderezar sopas, guisos, salsas y dulces, y también se ha utilizada para tratar el resfriado común y la flatulencia.

El jengibre es una planta herbácea que puede alcanzar un metro de altura, con grandes hojas de unos 20 cm de largo, y un tallo subterráneo consistente en un rizoma jugoso, carnoso y tierno que constituye la especia en sí. Es muy apreciado por su aroma característico y su sabor picante. Se utiliza como ingrediente de varios platos, en la confección de caramelos, dulces y galletas, y en la preparación de bebidas. También es un buen remedio ante problemas intestinales, náuseas y vómitos, y es un eficaz antiséptico y antiinflamatorio.

La canela es la corteza seca del árbol conocido como canelo, que en estado silvestre puede llegar a los 10 m de altura, pero cultivado es bastante más bajo y parece un arbusto. Se utiliza para condimentar diversos platos y elaborar pasteles, dulces y otros postres. También se usa en cosmética y perfumería, y es un buen remedio para la tos y la indigestión.

Las Islas Molucas

Entre los mayores productores de especias se encontraban las islas Molucas; un archipiélago del Pacífico entre 3° de latitud norte y 8° de latitud sur, y una longitud promedio 128° este. Cuando en otros tiempos se hablaba de las Molucas, se pensaba en las cinco islas más ricas en especias: Ternate, Tidore, Motil, Maquian y Bachian, siendo Ternate y Tidore las más famosas. Son de origen volcánico, tienen formas cónicas con los cráteres en el centro, y alturas superiores a los 1.600 metros sobre el nivel del mar.

Eran muy ricas en vegetales y frutas de buena calidad, poseían animales domésticos, como gallinas, cabras, papagayos, loros blancos y rojos, un tipo de abejas muy pequeñas productoras de una excelente miel, y producían uno de los tesoros más buscados en la época: las especias.



Molucas.- Mapa moderno de las Molucas e islas circundantes. (Colección Marcelino González).

El comercio de las especias

Ya en el siglo VIII, las especias habían llegado del lejano Oriente a Europa siguiendo la Ruta de la Seda por tierra o la Ruta de las especias con alguna

etapa por mar, y dos de los puntos principales para su distribución por Europa fueron Bizancio (o Constantinopla) en Turquía, y Alejandría en el norte de África.

Se trataba de viajes muy largos y complicados por las enormes distancias, los difíciles caminos, las inclemencias climáticas y otros inconvenientes: pasos fronterizos, peajes, impuestos, salteadores, guerras y muchas otras circunstancias que multiplicaban sus precios.

En Europa, el comercio de las especias estuvo controlado por Génova y Venecia hasta el 1381, en que Venecia venció a Génova y se hizo con su monopolio, manteniéndolo hasta mediados del siglo XV en que el tráfico de caravanas se vio muy afectado por las invasiones turcas, sobre todo a partir de 1453, en que los otomanos tomaron Bizancio y lo cortaron definitivamente.

Las rutas de las especias por mar

La toma de Bizancio por los otomanos produjo en Europa una gran escasez de especias, y como la demanda seguía siendo muy grande, algunos países decidieron buscar por mar caminos alternativos para su tráfico y comercio. De esta manera dieron comienzo expediciones y largos viajes sobre todo a cargo de Castilla y Portugal, para tratar de llegar por mar a los lugares de producción, sobre todo las Islas de las Especias. Fue una labor dura, tenaz y prolongada, con grandes rivalidades fáciles de comprender, ya que estaba en juego un comercio y un mercado de muy alta rentabilidad, que podía llegar al 2.000 %. Por ello, el que fuese capaz de encontrar una ruta segura por mar para llegar a las Molucas, y organizar el transporte, distribución y comercialización de las especias, tenía asegurado un jugoso beneficio.

Los marinos eran conscientes de que en aquella empresa las navegaciones iban a presentar grandes inconvenientes y enormes ventajas. Entre los inconvenientes estaba el navegar por zonas desconocidas, lejos de la vista de la costa, situándose por procedimientos astronómicos, enfrentados a una complicada logística, y haciendo frente a muchos peligros: piratería, temporales, bajos y otros. En cambio la mar presentaba sobre la tierra muchas ventajas: paso alejado de zonas en guerra; inexistencia de largas caminatas por zonas difíciles e inhóspitas; ausencia de aduanas, pasos fronterizos y control musulmán; desaparición de intermediarios; y otros factores que producían un gran encarecimiento de las especias con la consiguiente reducción del margen de ganancias.

En consecuencia, el Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Rojo empezaron a perder peso en favor del Atlántico, que se convirtió en el eje de arranque de las grandes rutas oceánicas. De esta manera las especias se convirtieron en los motores de las navegaciones de altura, que impulsaron los grandes descubrimientos por mar de finales del siglo XV y principios del XVI.

La navegación oceánica o de altura

En un principio, el transporte y el comercio por mar estaban a cargo de barcos de remos tipo galeras y barcos de vela panzudos y pesados, que navegaban por mares cerrados como el Mediterráneo, el Báltico o el Negro, muy bien conocidos, o por las costas oceánicas haciendo cabotaje; navegando de cabo a cabo a vista de costa y con escalas continuas, a veces en tramos cortos, desayunando en un puerto y cenando en el siguiente. Se trataba de viajes que no presentaban grandes dificultades para las galeras llenas de remeros y con poca capacidad de carga, ni para los lentos y poco maniobreros veleros.

Pero la situación cambió al tener que navegar en mar abierto, en principio por el Atlántico, lejos de la vista de costa, en largos viajes de varios días y a veces meses de duración. La búsqueda y transporte de las especias a través de los océanos, tuvo una enorme influencia en la mejora del arte de navegar, que se tradujo en un cambio radical de la postura adoptada por la gente de mar y en el pensamiento naval de la época.

A aquellas alturas, nadie con cierto nivel cultural dudaba de la redondez de la tierra. El hecho de que el mundo fuera esférico no tenía discusión ni entre los expertos ni entre los simples aficionados a la cosmografía, geografía o astronomía. Pero los grandes océanos eran desconocidos, extraños y despertaban todo tipo de recelos, miedos y supersticiones: grandes tormentas; espesas nieblas; inmersos torbellinos; terribles y agresivos animales fantásticos; profundos abismos... A pesar de todo empezaron las navegaciones oceánicas, a la vez que poco a poco se echaban por tierra los miedos y las terribles fantasías que los océanos despertaban.

Y fue necesario acometer diversas medidas encaminadas a: mejorar los barcos; incrementar los conocimientos de astronomía, vientos y corrientes; perfeccionar los instrumentos de navegación; y mejorar la cartografía, los procedimientos y todo lo necesario para hacer posibles y seguras las largas navegaciones alejadas de las costas. Fueron unas medidas lentas y pausadas, en las que la experiencia ganada en un viaje se aplicaba en el siguiente para ir progresando.

La gente era consciente de las ventajas y los inconvenientes de las navegaciones oceánicas, de los provechos que podrían obtener y de los peligros que tendrían que arrostrar, y no lo dudaron. Se echaron a la mar y comenzaron a conquistar los océanos, con una clara idea de lo que querían y con un mejor conocimiento de lo que era la mar, los barcos y su entorno; es decir, con un claro pensamiento naval.

Los barcos

Las rutas oceánicas no resultaban adecuadas para las galeras ni para los pesados veleros. Fue necesario contar con barcos de vela más ligeros, manio-



Modelo de la nao *Victoria* navegando.
(Museo Naval de Madrid).

breros y con una aceptable capacidad de carga, preparados para navegar largas distancias por alta mar, manejados por tripulaciones capacitadas para realizar difíciles travesías, y con una logística que les permitiera recorrer aquellas distancias sin hacer aguada ni víveres. Surgieron barcos que pese a su pequeñez, cada vez eran más marineros, más seguros y contaban con mayor arqueo, entre los que destacaron las carabelas y los naos. Se trataba de buques de vela de reducidas dimensiones, recia construcción y muy estables, preparados para navegar con vientos duros y mares encrespadas. Y fueron barcos capaces de abrir caminos a través de los océanos hacia lugares desconocidos y muy lejanos, haciendo frente en sus navegaciones a grandes peligros, y saliendo de ellos con la fortaleza necesaria para seguir adelante.

Estaban dotados de velas cuadas y algunas triangulares o latinas, normalmente en tres o cuatro mástiles más o menos verticales, que con el tiempo se estandarizaron en tres: trinquete, mayor y mesana de proa a popa, además del bauprés a proa y hacia delante. Una estandarización que se mantuvo a lo largo de los tiempos en barcos de mayor porte, como fueron los galeones a partir del siglo XVI, los navíos de línea de finales del siglo XVII a principios del XIX, y otros barcos como las fragatas, hasta que desaparecieron en el siglo XIX por los drásticos cambios producidos con la aparición del vapor en la propulsión y el hierro en los cascos.

La astronomía

Las navegaciones oceánicas o de altura obligaron a efectuar profundos estudios de astronomía y cosmografía, necesarios para confeccionar y mejorar tablas, almanaques y regimientos de navegación, muy necesarios para calcular las situaciones a partir de las lecturas obtenidas con los instrumentos de navegación. Servían para corregir la altura de la Polar, calcular la latitud, estudiar la conjunción de la luna con estrellas fijas o el sol, determinar distancias este-oeste en el sentido de las longitudes, o hacer otros cálculos. Eran unos libros

imprescindibles a bordo, que a partir del siglo XVI fueron ganando en rigor con el tiempo.

Los instrumentos de navegación.

La necesidad de conocer la posición de los barcos en la mar y lejos de la costa, obligó a perfeccionar los instrumentos de navegación, para tratar de aplicar los conocimientos de astronomía. En este proceso se adaptaron para su uso en la mar instrumentos que ya eran utilizados en tierra, junto a otros de tradición marinera que recibieron un lógico perfeccionamiento.

Muchos servían para obtener la altura sobre el horizonte del sol, la luna y otros astros, como fueron los astrolabios náuticos, los cuadrantes y las balles-tillas. Construidos cada vez con mayor exactitud y rigor, andando el tiempo dieron origen a otros instrumentos de mayor precisión, como fue el cuadrante de Davis (1594), el octante (1731) y el sextante (hacia 1750).

La aguja de marear, consistente en una aguja imantada que señalaba el norte magnético, con el tiempo se fue perfeccionando para conseguir mayor precisión, hasta las agujas magnéticas dotadas de sistemas de compensación para eliminar la influencia del magnetismo del barco. Se consiguieron así agujas magnéticas muy precisas, que en el siglo XX se vieron sustituidas por giroscópicas.

La velocidad del barco, que al principio se medía de forma muy rudimentaria y un tanto empírica, a lo largo del siglo XVI empezó a ser obtenida por medio de la corredera de barquilla, que más tarde pasó a ser de hélice, y con el paso del tiempo se fue perfeccionando hasta los instrumentos actuales.

Y el tiempo era medido con ampolletas o relojes de arena normalmente de 30 minutos. Y aunque para calcular la longitud era imprescindible una buena medida horaria, la aparición del cronómetro tuvo que esperar al siglo XVIII para ser una realidad.

La cartografía

La cartografía nació con la navegación y el comercio por mar. Al principio lo hizo de una forma bastante burda, pero en la alta edad media se fue perfeccionando conforme aumentaba el tráfico por mar, de modo que allá por el año 1300 ya había portulanos, o cartas de navegación de puerto a puerto, que fueron utilizadas por los navegantes de mares cerrados como el Mediterráneo, y con el tiempo su uso se extendió a los navegantes que barajaban las costas del Atlántico.

Los primeros portulanos, normalmente de gran colorido, presentaban una detallada información de las líneas de las costas, con sus accidentes y su topo-



Fragmento del «Atlas» de Battista Agnese, que muestra la derrota seguida por Elcano en el regreso por el Índico y el Atlántico. (Foto Marcelino González).

nimia. Estaban muy decorados con barcos, soplones de vientos, monstruos marinos, santos, banderas y otros detalles. Y aparecían cruzados por gran cantidad de líneas rectas, que partiendo de diferentes rosas de los vientos representaban rumbos magnéticos. Las rosas de los vientos solían ser de 32 puntas, con el norte marcado por una flor de lis y el este con una cruz. En los bordes, los portulanos no tenían marcadas graduaciones de longitudes ni latitudes, en cambio presentaban escalas de distancias.

Los portulanos de zonas muy conocidas y transitadas como podía ser el Mediterráneo, eran muy exactos en los rumbos magnéticos y en las distancias, exactitud que se perdía hasta desaparecer del todo al alejarse de dichas zonas.

Pero la cosa cambió al comenzar las navegaciones oceánicas para viajar a las tierras de las especias y regresar. Fue necesario efectuar una serie de cambios y mejoras encaminadas a facilitar la representación de la tierra o de partes muy definidas de ella en cartas de navegación mucho más rigurosas, en las que la latitud empezó a tener su protagonismo, y en cierto modo también la longitud, aunque ésta solo se podía obtener en tierra y después de complicados y muy largos cálculos. De esta forma empezaban a tomar forma las cartas de navegación tal como las conocemos hoy, aunque durante bastante tiempo han conservado muchas de las características de los primeros portulanos, sobre todo en su decoración.

Los centros de investigación.

Todos estos adelantos y cambios corrieron parejos con la fundación de centros de investigación, cartografía, control de las navegaciones, enseñanza y todo lo necesario para impulsar y llevar a buen término las navegaciones oceánicas, al tiempo que profundizaron en conceptos relacionados con la navegación y el uso de la mar en beneficio propio, como una forma de adecuar el pensamiento naval a las circunstancias de la época.

Fue el portugués Enrique el Navegante, infante de Avis y tercer hijo de Juan I de Portugal, el que dio comienzo a las grandes empresas de los portugueses por mar. Proyectó llegar a la India bordeando África, al suponer que por el sur debía de existir una comunicación entre el Atlántico y el Índico. Para tal fin, según muchos, en la primera mitad del siglo XV organizó en el promontorio de Sagres, cerca del cabo de San Vicente, un centro de estudios e investigaciones náuticas que fue único en el mundo de su época, en el que reunió a astrónomos, geógrafos y cosmógrafos, que junto con la información aportada por los navegantes, supuso un gran progreso para la cartografía y el arte de navegar. Aunque parece ser que lo de Sagres no es más que una fábula romántica sin visos de realidad. De todas formas, a la muerte de Enrique el Navegante en 1460, las navegaciones oceánicas portuguesas se convirtieron en empresas de Estado y todo lo relacionado con ellas pasó a Lisboa.

España por su parte, a raíz del descubrimiento de América en 1492 - que hizo surgir importantes intereses marítimos al otro lado del Atlántico -, y de las navegaciones y el consiguiente comercio surgido a través de dicho océano con la Carrera de Indias, mediante cédula de los Reyes Católicos del 20 de enero de 1503, creó la Casa de Contratación con sede en Sevilla. Los cometidos de este centro fueron muy amplios: regulación de la navegación y el comercio, registro y despacho de buques, licencias, impuestos, preparación de expediciones, control del mercado, formación de navegantes, exámenes, recogida de datos geográficos, cartografía, instrumentos náuticos, pleitos de navegación y de comercio, reclutamiento de colonos, etc.

Los acuerdos y tratados

Las exploraciones atlánticas, los descubrimientos y las aperturas de nuevas rutas dieron pie a discusiones que tuvieron que ser resueltas mediante acuerdos y tratados para evitar posteriores problemas. Antes de la caída de Bizancio en manos de los otomanos, ya se habían iniciado algunas exploraciones por el Atlántico en las que fueron redescubiertos los archipiélagos de Canarias, Madeira y Azores, que entre 1420 y 1450 fueron colonizados, y Enrique el Navegante trató de mantener el control sobre ellos. Portugal no tuvo problemas con Azores y Madeira, pero no ocurrió lo mismo con Canarias, sobre las

que quería ejercer su control Castilla. Para mediar en las discusiones de Portugal y Castilla sobre el archipiélago canario fue necesario el arbitrio del Papa, que dio lugar a la bula *Romanus Pontifex* de Nicolás V (1455), y la *Inter Caetera* de Calixto III (1456), por las que las Canarias eran adjudicadas a Castilla, mientras Portugal se quedaba con el derecho a explorar las costas de África desde el Cabo Bojador hacia el sur.

A raíz de la Guerra de Sucesión al trono de Castilla entre los partidarios de Isabel I – futura Isabel la Católica – y los de la pretendiente al trono, Juana la Beltraneja, el 4 de septiembre de 1479 fue firmado entre Castilla y Portugal el Tratado de Alcaçovas (Portugal), que fue ratificado en el año 1480 en Toledo y finalmente fue aprobado por el Papa en 1481. Dicho tratado, además de acordar la devolución de los territorios conquistados durante la citada guerra, y la renuncia al trono de Castilla por parte de Juana en favor de Isabel, estableció una frontera marítima horizontal en el Atlántico, que dejaba a Portugal los derechos sobre las islas Azores, Madeira y Cabo Verde, y las conquistas de territorios al sur del cabo Bojador - situado al sur de las Canarias, en latitud 26° 7,6' norte -, mientras a Castilla le cedía todos los derechos sobre las islas Canarias y las conquistas de territorios al norte de dicho cabo. Y al mismo tiempo dejaba las manos libres a Portugal para navegar bordeando África y buscar el camino de las Indias Orientales y las Islas de las Especias.

Pero en 1492 se rompió el equilibrio establecido por el Tratado de Alcaçovas cuando Colón descubrió América. Ante reclamaciones de los portugueses y discusiones entre España y Portugal, fue necesario el arbitraje del Papa Alejandro VI. Tras varios acuerdos y bulas, al final surgió el Tratado de Tordesillas, firmado en dicha localidad en junio de 1494, ratificado el 2 de julio siguiente en Arévalo por los Reyes Católicos, y el 5 de septiembre por Juan II de Portugal en Setúbal.

Este tratado definía una nueva frontera oceánica vertical o meridiano situado 370 leguas al oeste del meridiano del archipiélago de Cabo Verde (46° 35' oeste aproximadamente), de manera que los territorios descubiertos o por descubrir al este de dicha línea correspondían a Portugal, y los descubiertos o por descubrir al oeste correspondían a España. Era un acuerdo en el que España y Portugal establecían una nueva frontera en el mundo, esta vez vertical del Polo Norte al Polo Sur.

La búsqueda por mar de las especias.

A finales del siglo XIII, tuvieron lugar los primeros intentos europeos en tratar de encontrar por el Atlántico rutas para llegar a los lugares de producción de especias, como fueron los realizados por genoveses, venecianos y catalanes. Algunos empezaron a partir de 1291, cuando los musulmanes con su expansión

amenazaban con cerrar el comercio por el Mediterráneo oriental, pero fracasaron. Y en 1346 lo volvieron a intentar sin resultados.

Con la iniciativa de Enrique el Navegante se ampliaron los descubrimientos hasta llegar a Sierra Leona y Guinea. En 1434, Gil Eanes pasó el cabo Bojador o cabo del Miedo, puerta de un mar tenebroso lleno de leyendas y supersticiones. En 1441 los portugueses alcanzaron cabo Blanco, en 1445 descubrieron Cabo Verde, siguieron por Sierra Leona, islas de Cabo Verde, Costa de Marfil y en 1472 llegaron a Costa de Oro.

A partir de 1474, el príncipe que más tarde iba a ser rey de Portugal, Juan II, se hizo cargo de los asuntos relacionados con las expediciones siguiendo el camino marcado por su tío Enrique el Navegante. En 1482 levantó en Costa de Oro la fortaleza de San Jorge de Mina, punto importante para el comercio portugués. Y siendo Rey de Portugal, en 1487 zarpó una expedición al mando de Bartolomé Díaz, que logró doblar el cabo de las Tormentas, así bautizado por la gran tormenta que tuvo que soportar al pasar por el sur de África; nombre que Juan II cambió por el de cabo de Buena Esperanza por cuestiones de marketing, por ser un nombre mucho más sugerente y atractivo para los muchos barcos portugueses que iban a navegar por aquella zona.

Cinco años después, en 1492, Cristóbal Colón intentó alcanzar las Islas de las Especias navegando hacia el oeste, pero fracasó al tropezar con el continente Americano, que se interpuso en su camino y no le permitió seguir adelante, aunque el descubrimiento del Nuevo Mundo propició el nacimiento de un gran comercio español a través del Atlántico -la Carrera de Indias-, que duró unos 300 años. Pasados otros cinco años, en 1497 Vasco de Gama salió



Estatua de Bartolomé Díaz en Trafalgar Square, Londres (Fuente Wikipedia).



Mapa de las Molucas por Pigafetta.
(Fotografía Marcelino González).

de Lisboa y al año siguiente llegó a Calicut (actual Calcuta), en la India.

Mientras tanto, los españoles llevaron a cabo muchas exploraciones para intentar cruzar el Nuevo Mundo y buscar al otro lado el mar que bañaba las costas de las Islas de las Especies. En 1499, Alonso de Ojeda, en compañía de Américo Vespucio y Juan de la Cosa, descubrió las costas de la actual Surinam en

América del Sur. En 1500, Pedro Alonso Niño y Vicente Yáñez Pinzón alcanzaron el cabo San Agustín en Brasil. Y en el mismo año, el portugués Álvarez Cabral recaló en Brasil, del que tomó posesión en nombre del Rey de Portugal. En 1508, Vicente Yáñez Pinzón efectuó su último viaje al Nuevo Mundo con Juan Díaz de Solís, y en la búsqueda de un paso hacia el oeste exploró las costas entre las actuales Venezuela y Yucatán. Y en 1511, el portugués Francisco Serrano, amigo de Fernando de Magallanes, llegó a la isla de Ternate en las Molucas, con lo que Lisboa pasó a ser la capital de la especiería en Europa.

Los éxitos obtenidos por los portugueses al abrir el camino de las Molucas por levante, espolearon a la Corona española para buscar su propio camino hacia dichas islas por poniente. Por ello, España intensificó las exploraciones para buscar una vía de conexión entre el Atlántico y el Mar del Sur, que le sirviese de camino para llegar a la Especiería navegando hacia el oeste.

En 1513, Vasco Núñez de Balboa cruzó a pie Centroamérica, para avistar al otro lado un gran mar al que llamó Mar del Sur (que más adelante Magallanes iba a bautizar Océano Pacífico). El mar recién descubierto ofrecía muchas posibilidades para continuar navegando hacia las Islas de las Especies, siguiendo una ruta hacia el oeste en consonancia con lo dispuesto en el Tratado de Tordesillas. Se trataba de navegar por un mar, que de acuerdo con los conocimientos geográficos de entonces se suponía muy pequeño.

A finales de febrero de 1516, Juan Díaz de Solís entró en una amplia lengua de agua que se internaba hacia el oeste en tierras de América del Sur. La exploró por si era el canal de conexión con el Mar del Sur, pero se dio cuenta que al fondo el agua era dulce, ya que estaba en la desembocadura del que con el tiempo se iba a llamar Río de la Plata.

En esta búsqueda de un camino hacia las Molucas por occidente, en septiembre de 1519 zarpó de Sanlúcar de Barrameda el portugués al servicio de España Magallanes, al mando de cinco barcos españoles, para tratar de

llegar a las Islas de las Especias como lo había intentado en su momento Colón. Por el sur del continente americano encontró el buscado paso entre los océanos (hoy conocido como estrecho de Magallanes), atravesó el Pacífico y falleció en las Filipinas. Solo dos barcos pudieron llegar a las ansiadas Molucas. Y al final, solo uno de ellos, la nao *Victoria* al mando de Juan Sebastián de Elcano, terminó regresando por el Índico cargada de especias, para llegar a España en septiembre de 1522, después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia, poniendo fin a una de las más relevantes aventuras de la humanidad. Fue una gran gesta cuyo motor había sido la



Retrato de Fernando de Magallanes.
(Museo Naval de Madrid).

búsqueda de las especias, y cuyos resultados revolucionaron la geografía, la cosmografía y el concepto que se tenía del mundo. Magallanes había descubierto el estrecho que hoy lleva su nombre, y por primera vez en la historia había cruzado el Pacífico, un enorme océano de cuya extensión no se tenía ni idea, ya que no era contemplado en la geografía de la época, que siguiendo la filosofía de Ptolomeo consideraba a la tierra con una circunferencia aproximadamente un 25 % menor que la real, que más o menos era lo que le correspondía al Pacífico. Y Elcano trajo noticias de aquel gran océano, a la vez que a los escépticos les demostró de una forma inequívoca que la tierra era redonda.

La explotación del éxito conseguido

Tras el regreso de Elcano a España en septiembre de 1522, al mando de la nao *Victoria* cargada de especias, en la mente de muchos se dibujaron nuevos intereses marítimos. En España creció el deseo de llevar a cabo nuevas expediciones a las Molucas para explotar el éxito conseguido y abrir un comercio de las especias, para lo que la Corona decidió crear una Casa de la Contratación de las Especias en La Coruña. También interesaba regresar a las Filipinas, descubrir otras tierras por el Pacífico, efectuar colonizaciones, afianzar la soberanía en la zona y abrir nuevas vías comerciales. Por todas estas razones, España organizó nuevas expediciones que al menos en parte pudieron llegar a las Molucas, pero les fue imposible regresar al continente americano a causa de



Retrato de Villalobos.
(Acuarela por Marcelino González).

A aquella altura ya había sido disuelta la Casa de la Especiería de la Coruña, para dar cumplimiento del Tratado de Zaragoza de abril de 1529, firmado entre España y Portugal, por el que España cedía al país vecino los derechos de explotación de las Molucas, a cambio de una indemnización de 350.000 ducados.

Pero entre los intereses de España continuaba el deseo de colonizar las Filipinas. Para tal fin, en abril de 1565 llegó al archipiélago una nueva expedición al mando de Miguel López de Legazpi, que el 1 de junio envió de vuelta



Retrato de Legazpi. (Dibujo a lápiz por Marcelino González).

los vientos contrarios. Entre ellas estuvo la de García Jofre de Loaysa, que zarpó de La Coruña en julio de 1525 con siete barcos, llevando a Juan Sebastián de Elcano como piloto mayor al mando de la nao *Sancti Spiritus*, y a Andrés de Urdaneta, que con el tiempo iba a encontrar la ruta del tornaviaje de Filipinas a América. Loaysa y Elcano fallecieron en el Pacífico, y solo la *Victoria* pudo llegar a las Molucas con Urdaneta a bordo. Le siguieron otras expediciones que zarparon directamente de las costas americanas del Pacífico, pero no pudieron regresar a América por encontrar siempre vientos contrarios, como fue el caso de la de Saavedra (1527) o la de de Villalobos (1542).

a México a la nao *San Pedro* al mando de su nieto Felipe de Salcedo, llevando a Urdaneta como cosmógrafo y piloto. Urdaneta aprovechó los vientos y la corriente del Kuro-Shivo, navegó hacia el norte y nordeste, a la altura de Japón viró a levante para aprovechar los alisios que le llevaron hasta las costas de California, donde viró hacia el sur y llegó a Acapulco en octubre de 1565.

La ruta del tornaviaje abierta por Urdaneta sirvió para establecer un tráfico y un comercio regular entre Filipinas y México, sobre todo entre Manila y Acapulco, que entre otros nombres recibió el de Galeón de

Manila. Fue un comercio que se mantuvo activo durante unos 250 años, traficando con gran cantidad de materiales: lacas, sedas, marfil, porcelana, plata..., y las siempre buscadas y deseadas especias.

A modo de resumen y conclusión

Como hemos visto, la búsqueda de las especias y la explotación de su comercio han sido los motores que en su momento impulsaron las navegaciones oceánicas, dieron lugar a un amplio tráfico, impulsaron un importante progreso y adaptación de los barcos, propiciaron el desarrollo de las ciencias y prácticas náuticas, dieron origen a centros y escuelas, motivaron las firmas de diversos tratados y acuerdos, dieron pie a muchos descubrimientos, abrieron amplios comercios por todo el mundo, ampliaron horizontes y fijaron nuevos intereses en el lejano Pacífico. Aquel tráfico y comercio actuó de enlace cultural, artístico y de intercambio de ideas entre Europa, América, China y Oceanía, y puso la primera piedra de lo que hoy llamamos globalización. Fueron una serie de cambios que dieron lugar al nacimiento de un firme pensamiento naval que miraba a la mar de frente, listo para defender los nuevos intereses marítimos, con la firme convicción de que el conocimiento de la mar era signo de sabiduría, su uso era muestra de poder y su explotación era una gran fuente de riqueza.



Retrato de fray Urdaneta. (Dibujo a tinta por Marcelino González).

BIBLIOGRAFÍA

- Fernández de Navarrete, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Editorial Guarañia. 1945-1946.
- González Fernández, Marcelino. «La Casa de Contratación». *Revista General de Marina*. Marzo, 2003.
- González Fernández, Marcelino. *La nao Victoria y su vuelta al mundo*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2019.
- Novo y Colson, Pedro. *Magallanes y Elcano*. Conferencia leída el 17 de marzo de 1892 en el Ateneo de Madrid. Sucesores de Rivadeneira. 1892.
- Turner, Jack. *Las especias. Historia de una tentación*, Acantilado. Barcelona, 2018.
- Varios Autores. *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Fundación Museo Naval. 2016.
- Varios Autores. *El libro de las especias. De anís al zumaque*. Debate. 2016.
- Varios Autores. *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2019.