
La vuelta al mundo de Magallanes: la financiación del proyecto

José M^a. López Jiménez

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

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

Códigos JEL: N00; F60.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

marinos algunos otros supervivientes ³: 12 retenidos en Cabo Verde y cuatro hombres de la nao Trinidad (Pérez-Mallaína, 2019, pág. 109).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencias bibliográficas

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

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