

Auge y caída del comercio de las especias

Es bien sabido que las especias son productos vegetales que, desde la antigüedad, se empleaban para condimentar, aderezar y conservar alimentos de origen animal : las principales son la pimienta, el jengibre, la canela, el macis, la nuez moscada y el clavo¹. Su uso estaba muy extendido en los mundos índico-malayo y chino -donde, aparte de para romper la monotonía de los manjares, a las especias se les atribuían propiedades curativas para las enfermedades nerviosas y hasta para la frigidez sexual-, y desde allí pasarán, a través de largas rutas terrestres y marítimas, a Europa. Estamos, pues, ante tres espacios económicos bien diferenciados (los mundos chino, índico-malayo y europeo), pero muy relacionados entre sí a través de unos determinados lugares de encuentro : por un lado, Malaca era la puerta de comunicación entre el mundo musulmán y el indio asentado en el océano Indico y el mundo chino que controlaba las áreas marítimas de Sumatra a las Filipinas ; por el otro lado, Damasco y Beirut, Alejandría y El Cairo recibían las caravanas que efectuaban la unión entre la cristiandad occidental y el mundo musulmán ; finalmente, la ruta de el Cabo se impondrá desde fines del siglo XV.

Espacios de producción y consumo de las especias

Las principales zonas de producción de especias y drogas se localizan en la India y los archipiélagos indonesios, en particular las Molucas², lugar este último que, desde su descubrimiento oficial por el Occidente cristiano, fue la encarnación material de la Especiería.

1 La multiplicación de estudios relativos a las especias, síntoma del gran interés de la comunidad científica hacia ellas, ha llevado ya a la realización de un primer repertorio bibliográfico : Jeanie M. Welch (comp.), *The spice trade : a bibliographic guide to sources of historical and economic information*, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1994. (Bibliographies and indexes in world history, 37).

2 Concretamente, la pimienta se producía en la costa Malabar de la India, en la península de Malaca y en la isla de Sumatra ; el jengibre, en la citada costa Malabar y en Bengala ; la canela, en Ceylán, aunque otra de inferior calidad lo era en Java y en Mindanao ; macis y nuez moscada, en las islas de Banda ; y el clavo, en la mayor parte de las islas de las Molucas. Si la pimienta era la de mayor producción, las cuatro últimas eran consideradas como productos de lujo y, por tanto, más costosas.

Otras especias provenían de Africa, como la malagueta de Gambia y la pimienta de rabo o « falsa pimienta » de Benin, pero su calidad era inferior a las asiáticas.

El siguiente cuadro nos permite visualizar la producción de las principales especias de Asia a principios del siglo XVI³ :

PRODUCCIÓN DE ESPECIAS EN EL S. XVI (1500-1520)

Artículos	Quintales	Kilogramos
Pimienta	129.200 a 145.100	6.639.080 a 7.458.140
Jengibre	6.000	308.400
Canela fina	3.000	154.200
Macis	2.040 a 2.450	104.856 a 125.930
Nuez moscada	24.500 a 28.600	1.259.300 a 1.470.040
Clavo	20.420 a 28.500	1.049.588 a 1.469.018
TOTAL	186.160 a 204.730	9.517.224 a 10.523.122

Mencionamos al principio que las especias eran consumidas en tres espacios económicos principales : el mundo chino, el mundo índico-malayo y el mundo europeo. Esto implica la existencia de una densa y compleja red de comercio e intercambios, tanto en el interior de cada uno de los mencionados espacios como entrelazándolos entre sí. Veamos, en primer lugar, los tráficos comerciales internos⁴.

Los mundos chino e índico-malayo están íntimamente unidos a través del estrecho de Malaca : juncos chinos cargaban en el puerto de Kedah -en la península de Malaca- pimienta y clavo a cambio de arroz, laca y sedas ; Malaca, por su parte, abastecía de pimienta de Sumatra a Bengala, el Coromandel y el Gujrat a cambio de telas de algodón ; especias del Malabar y canela de Ceylán salían de Calicut -en la costa Malabar- tanto hacia el sur (hacia el reino de Vijayanagar) como hacia el norte (al Decán y, a través de Ormuz, a Persia) y el oeste (a Etiopía y, a través del mar Rojo, a Arabia -por Djedda, la entrada de la Meca- y a los puertos del Mediterráneo oriental, como Alejandría y El Cairo).

Todo este denso tráfico mercantil se hallaba, a fines del siglo XV, en manos de los musulmanes. Según Parry⁵, cuando llegan los portugueses a la India toda su costa oeste, hasta

En cuanto a las islas Molucas, durante el siglo XVI recibían indistintamente los nombres de Molucas, Malucas, el Moluco y el Maluco. Se hallan a caballo de la línea equinoccial en su cruce con el meridiano 128° longitud Este de Greenwich, en el extremo suroriental del Asia insular. El archipiélago, con Filipinas al norte, Timor al sur, Nueva Guinea al este y Célebes al oeste, está constituido por multitud de islas e islotes, siendo las principales Gilolo o Halmahera, Terrenate o Ternate, Tidore, Mare, Motil, Maquian, Bachian, Ceram, Amboina y el grupo de las Banda.

3 Fuente : Pierre Leon (ed.), *La apertura del mundo, siglos XIV-XVI*, Madrid, Ediciones Encuentro, 1979 (Historia económica y social del Mundo dirigida por Pierre Leon, 1) ; p. 144.

4 Para su reconstrucción se han consultado las siguientes obras : María Coral Cuadrada, « Puertos comerciales en la Edad Media », Madrid, Historia 16, s/a. (Cuadernos Historia 16, 166). John H. Parry, *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*, Madrid, Guadarrama, 1964. (Historia de la Cultura Guadarrama). Del mismo autor, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1952 (Breviarios, 60). Pedro A. Vives Azancot, « Las nuevas fronteras », Madrid, Historia 16, s.a. (Cuadernos Historia 16, 109).

5 Obras citadas en nota anterior.

Goa, estaba regida por una cadena de sultanatos musulmanes ; únicamente en el sur subsistía el reino de Vijayanagar como poder hindú. Al mismo tiempo, el Islam estaba extendiéndose por el mar : tanto hacia el oeste -costa oriental de Africa hasta Mozambique- como hacia el este -Indias orientales, hasta Joló y Mindanao, al sur de las Filipinas-. Al tiempo que propagaban su fe constituían principados. Así que a donde quiera que iban los cristianos europeos en Oriente se encontraban con que los musulmanes se les habían adelantado, de tal manera que hacia 1500 la producción y el mercado de las especias se encontraba, en su mayor parte, en manos de los musulmanes.

Europa es el otro gran centro económico de consumo de especias. En su interior cabe distinguir tres grandes espacios : el Mediterráneo, Flandes y el Báltico. El primero era el ámbito donde la cristiandad entraba en contacto con el imperio latino de Oriente y con los musulmanes y, a través de ellos, con el lejano Extremo Oriente ; era, pues, un ámbito que integraba productos orientales (especias, drogas) y occidentales (tejidos, armas, pero sobre todo plata). En cuanto a Flandes, las lujosas telas flamencas constituían la contrapartida tanto de típicos productos mediterráneos (sal, vino) como también orientales (especias, sedas). Al principio, la ruta de los intercambios Mediterráneo-Flandes era terrestre -las ferias de Champagne eran el punto de encuentro de mercaderes italianos y flamencos-, pero desde fines del siglo XIII el comercio también va a realizarse por vía marítima, ya que por entonces el navío se había revelado como un medio de transporte más idóneo y menos costoso que la recua⁶.

El tercer foco europeo es el Báltico ; entre el mar del mismo nombre y el mar del Norte había un intenso tráfico realizado a través de los estrechos daneses ; dicho comercio, en manos de la Hansa, quedó organizado según un esquema relativamente sencillo : productos primarios del Báltico contra productos de Inglaterra y Flandes (textiles y especiería : las especias llegan de este modo a regiones tan alejadas de sus centros de producción como Alemania, Polonia y Rusia).

Rutas comerciales de las especias

¿Cuáles eran las rutas que ponían en comunicación el mundo europeo cristiano con el oriental musulmán y el chino?. Hasta fines del siglo XV, la comunicación se realizaba exclusivamente por el Mediterráneo oriental y, a partir de entonces, también por la ruta del Cabo. Hasta que se abrió esta última, Chaunu⁷ nos habla de la existencia de cuatro rutas, dos terrestres y dos marítimas. Las terrestres -llamadas también « rutas de la seda »- eran lentas y penosas, pero estaban salpicadas de ciudades intermedias. Una de ellas unía China con el Mar Negro por el lindero forestal de la gran estepa del sur de Siberia : desde Khambalik, donde

6 De 1277 data la primera noticia de naves mercantes genovesas llegadas hasta Brujas ; a partir de ahora, Gibraltar y el Atlántico se abrirán como la nueva ruta para un tráfico más intenso.

7 Pierre Chaunu, *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona, Labor, 1982. (Nueva Clío, la historia y sus problemas ; 26) ; p. 36. Vid. también Henri Pirenne, *Historia de Europa. Desde las invasiones hasta el siglo XVI*, México, FCE, 1973. Julio Valdeón Baroque, *Historia General de la Baja Edad Media (siglos XI al XV)*, Madrid, Mayfe, 1971. (Manuales Universitarios de Historia). Y las ya citadas de María Coral Cuadrada y Pedro A. Vives Azancot.

residía el Gran Kan, pasaba por Quinsay, los desiertos y estepas del Asia Central y el Turquestán, desembocando en Tana, ciudad situada al norte del mar de Azov. La otra, más meridional, alcanzaba a través del Irán el fondo del golfo Pérsico y, a través de Tabriz, llegaba a Trebisonda, en la costa sur del mar Negro.

En cuanto a las rutas marítimas, la más antigua llegaba, desde la India, Malaca e Insulindia, al fondo del golfo Pérsico ; desde aquí, un largo transporte franqueaba el desierto y desembocaba, a través del creciente fértil, en una de las escalas de Palestina o de Siria ; la otra, más reciente, terminaba en el fondo del mar Rojo y luego, por tierra, comunicaba con Alejandría.

Las cruzadas y la paz mogólica (1250-1368) lograron mantener abiertas las rutas terrestres, cuyas terminaciones en los mares Azov y Negro eran dominadas por los genoveses desde el siglo XIV⁸. Sin embargo, el hundimiento del imperio mogol y los ataques de Tamerlán van a suponer una auténtica catástrofe para el comercio oriental de los italianos a fines del *trecento*. En determinados momentos, el tráfico se cortó bruscamente, con lo que el alza de los precios de las especias fue espectacular. Una vez superada la crisis, el tráfico italiano hubo de recurrir asiduamente al intermediario musulmán y a los puertos de Siria y Egipto : en este sentido, la gran beneficiaria va a ser Venecia, república que se va a especializar en el comercio de especias⁹. La posterior expansión turco otomana marcará la ruina del comercio genovés en Oriente, ya que va a perder sus factorías en el mar Negro (Tana, 1475). Venecia, en cambio, conservó su control sobre las mercancías de lujo que llegaban por la ruta marítima del mar Rojo. Es por ello que los venecianos ejercieron desde entonces -y hasta la llegada de los portugueses a la India- un provechoso monopolio de las especias. Sin embargo, Génova no se va a conformar y se lanzará a buscar rutas alternativas hacia el Oriente : volcada hacia Andalucía, apoyará financieramente el viaje de Colón en busca de la India por la ruta marítima de Occidente.

Motores del comercio : plata y especias

Una vez vistos los espacios económicos de consumo y las grandes rutas comerciales, y antes de pasar a tratar la explosión planetaria que tuvo lugar a fines del siglo XV, es momento de hacer alguna disquisición sobre los motores que movían el comercio Este-Oeste : si el motor del comercio occidental son las especias, el del oriental es la plata. La atracción occidental por las especias tiene su razón de ser en la dieta europea : la carne, relativamente abundante en la

8 Sin embargo, el papel clave del comercio del Mediterráneo oriental durante el siglo XIII lo desempeñó Venecia, gran beneficiaria de la conquista de Constantinopla en 1204 por los cruzados. Pero en el siglo XIV, fueron los genoveses los principales protagonistas de la expansión, ya que se asentaron en el Egeo, en las costas occidentales del Asia Menor, Chipre (Famagusta) y, principalmente, en el mar Negro : Caffa, en Crimea, Trebisonda, al sur, y Tana, al fondo del mar de Azov.

9 Cerrado el mar Negro como papel de enlace con las rutas terrestres del Asia, el siglo XV ve cómo el Mediterráneo oriental se reparte comercialmente entre genoveses y venecianos : el norte del mar Egeo y el mar Negro serán zonas de influencia de Génova, cuyo comercio se limita ahora a productos de la zona (alumbre, colorantes, madera, algodón, frutas, pescados, cera) ; Venecia, con asentamientos en Corfú, Chipre y Creta, dominará el sur.

mayoría de las regiones, era la fuente proteínica básica. Pero ligada a la carne estaba el problema de su conservación. Las especias locales -tomillo, laurel, mejorana y azafrán, ésta el único condimento que realmente suponía un lujo- no permitían un largo almacenamiento sin que el valor nutritivo, amén del olor y el sabor, experimentaran variaciones más o menos indeseables. Por ello, desde la apertura en el siglo XIII de las rutas comerciales expuestas anteriormente, las especias orientales, más capaces con sus aromas y sabores de enmascarar calidades deficientes y conservaciones dudosas, se convirtieron en factor esencial de la culinaria occidental¹⁰.

Si las especias fueron el motor del comercio occidental, la plata lo fue del oriental¹¹. La producción local, bastante insuficiente, no podía satisfacer las importantes demandas de Asia, especialmente de China. Hasta el siglo XVI -en que se descubren las minas de plata de Japón y América-, Asia se procuraba parte del metal precioso gracias al saldo muy positivo de su comercio con Occidente. Esta detracción ha sido evaluada en unos 20.500 kilos de plata al año a fines del siglo XV¹². A la vez, el consiguiente déficit argentífero en Occidente exacerbará en Europa la búsqueda de metales preciosos fuera de sus fronteras : primero en África y, luego, en América.

La plata americana va a ser, pues, el gran elemento dinamizador del comercio con Oriente. A su base está el diferente coeficiente bimetalico oro-plata en una región y otra : mientras en China era tan sólo de 5 a 6 por 1, en Europa, donde las remesas americanas habían hecho abundante la plata, tal relación se elevaba a un 14 por 1¹³. Estas inmensas posibilidades económicas explican el establecimiento castellano en las Filipinas -intento de Villalobos en 1542 ; definitivo de Legazpi en 1564 a pesar de lo firmado con Portugal en Zaragoza el año de 1529- : el galeón de Manila va a permitir a los chinos atraer ingentes cantidades de plata a cambio de las mercancías que sus juncos llevan a Manila : sederías, telas de lino, porcelanas, piedras preciosas, especias...

La caída de Constantinopla en manos de los turcos otomanos (1453) y la subsiguiente de las posesiones genovesas en el Levante va a incidir en un hecho auténticamente revolucionario :

10 Y de la recuperación demográfica. Con un fino sentido del humor, Cipolla achaca la disminución de la población europea en la Alta Edad Media a la escasez de pimienta, potente afrodisíaco, derivada del colapso de su comercio tras la caída del imperio romano. De igual modo, relaciona su ascenso a partir del siglo XIII con la reapertura, gracias a las cruzadas, de las vías de comunicación con Oriente, que permitieron reabastecer Europa de pimienta de un modo regular. Vid. Carlo M. Cipolla, « El papel de las especias (y de la pimienta en particular) en el desarrollo económico de la Edad Media ». En Idem, *Allegro ma non troppo*, Barcelona, Grijalbo Mondadori, 1998 (Mitos bolsillo), pp. 11-49.

11 Aparte de la plata, Europa exporta a Asia otros metales (oro, cobre, plomo, mercurio, estaño y latón), así como el azafrán, quincallería, terciopelos de Valencia, de Génova o de Luca ; tafetanes de Toledo ; sargas de Flandes ; paños de Inglaterra, Países Bajos y Castilla ; vino, aceite de oliva, armas, papel, libros. El valor de estas mercancías no representaba, por término medio, más que la octava parte de las de retorno : especias, principalmente la pimienta, drogas, telas de algodón de la India, sederías de la China, porcelanas, lacas... En definitiva, la plata europea, y después la americana, sirvió para salvar el déficit de la exportación-importación.

12 Leon (ed.), *La apertura del mundo...*, pp. 149-153.

13 Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, Barcelona, Ariel, 1978, p. 128.

la apertura de las rutas atlánticas hacia las Indias Orientales, por los portugueses, y hacia las Occidentales por los castellanos. Aparte de romper el cerco de intermediarios que encarecían o bloqueaban el intercambio con Asia, la consecuencia fundamental de las navegaciones de los ibéricos es que el viejo *Mare Nostrum* deja de ser el centro neurálgico de la economía europea ; el Atlántico va a sustituir al Mediterráneo ; Lisboa a Alejandría ; Amberes a Venecia ; un poco más adelante, la intervención de holandeses, ingleses y, en menor medida, franceses, recortarán las posibilidades de acción de los ibéricos, quienes fueron despojados de algunos de los territorios que habían ocupado. Amsterdam y Londres serán los grandes mercados de los productos coloniales¹⁴.

La apertura de las rutas planetarias : 1. Portugal y Asia

Doblado el cabo Bojador en 1534, los portugueses van a toparse con especias, que al menos por el momento van a servir de sustituto a las orientales. En efecto : en 1456 fue descubierta la malagueta en Gambia. Calificada como « grano del paraíso » por los italianos, era empleada en Europa desde el siglo XIII como condimento y medicamento ; su zona de mayor producción eran Gambia, Níger, Sierra Leona y la llamada « costa de los granos », muy cerca de la Mina. Por otra parte, en 1485 Fernando Poo descubría el Benin y al año siguiente la pimienta de Benin -pimienta de rabo o « falsa »- llegaba a Lisboa. Hasta mediados del siglo XVI estas dos especias alimentaron un importante tráfico hacia Lisboa, del orden de 2.000 quintales por año cada una de ellas.¹⁵

También por esos años -entre 1485 y 1487- enviados de Portugal, entre ellos Pero de Covilha, llevan noticias a Lisboa¹⁶ acerca del mercado de especias de Malabar, de la navegación regular de Sofala a Calicut y de la existencia de un imperio cristiano en Abisinia¹⁷. En 1488 Bartolomé Días doblaba la punta meridional de Africa. Y, como ya hemos dicho, el regreso de Colón del oeste aceleró los preparativos de la expedición de Vasco de Gama, quien, sabiendo lo que buscaba y ayudado por pilotos musulmanes en la navegación por unas aguas totalmente desconocidas a los europeos, llega a Calicut en 1498.

Los beneficios obtenidos por el cargamento de pimienta llevado por De Gama a su regreso a Lisboa fueron fabulosos. Sin embargo, una desagradable sorpresa deparó el siguiente viaje al mando de Pero Alvares Cabral (1500-1501) : se descubrió que todo el océano Indico,

14 Valentin Vázquez de Prada, *Historia económica mundial*, Madrid, Rialp, 1981, Tomo I, p. 312.

15 Es amplia la bibliografía sobre la expansión portuguesa. Nosotros nos hemos limitado a las obras de Parry ya citadas, la de Pierre Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos*, Barcelona, Labor, 1984. (Nueva Clío, la historia y sus problemas ; 26bis) ; y las páginas que le dedica Leon (ed.), *La apertura del mundo...*, pp. 420-434.

16 Hasta la llegada de los portugueses a la India, el Lejano Oriente era conocido por los europeos por los relatos de los misioneros franciscanos del siglo XIII tales como Carpini y William de Rubruck o por los Polo. Asimismo, en la novena década del siglo XIV fueron enviados algunos exploradores-embajadores a varios lugares del Oriente para averiguar lo que pudieran acerca de la India.

17 No es de extrañar, por tanto, la famosa respuesta de Vasco de Gama a la pregunta que le fue hecha a su llegada a Calicut : « Y le preguntaron qué había venido a buscar tan lejos ; y él contestó : Venimos a buscar cristianos y especias ». Sanjay Subrahmanyam, *Vasco de Gama*, Barcelona, Crítica, 1998, p. 125.

hasta las lejanas Molucas, se había convertido en un *mare islamicum* : ello implicaba que todo el comercio de las especias estaba en manos de los musulmanes. Si se quería desviar ese tráfico por la ruta del Cabo era necesario quebrar la potencia del imperio colonial marítimo musulmán. Por ello, la escuadra que bajo el mando de nuevo de De Gama parte en febrero de 1502 contaba con una veintena de navíos bien artillados. El bombardeo de Calicut significó un acto de violencia, el primero, necesario para la afirmación del poder lusitano y permitió el regreso de De Gama a Lisboa en octubre de 1503 con 30.000 quintales de pimienta.

De 1505 a 1509 el proyecto imperial portugués toma cuerpo, de tal manera que se va a planificar la sustitución del monopolio musulmán por otro portugués¹⁸ apoyado en una serie de poderes permanentes : un virreinato, fortalezas, factorías y una armada que permanezca en la India. La ocupación portuguesa del Indico adoptará en un primer momento una configuración triangular : un vértice en la costa Malabar, por donde aflúa la pimienta ; otro en la costa de Mozambique, por donde fluía el oro ; y el tercero en la entrada del Mar Rojo, concretamente en la isla de Socotora, frente al cabo de Gardafui, con el fin de interceptar los cargamentos de especias destinados a Djedda, el puerto de la Meca, y Suez. Esto último suponía la separación del Mediterráneo de la India, lo que va a conducir a un conflicto con Venecia, receptora hasta entonces del comercio musulmán vía Alejandría, y su aliado Egipto¹⁹. El enfrentamiento, a pesar de la curiosa misión de Fray Mauro²⁰, no se hizo esperar : una flota egipcio-veneciana fue derrotada por el virrey Francisco de Almeida en la batalla decisiva frente a Diu el 2 febrero 1509, consagrando con ella y por todo un siglo el dominio portugués sobre el Indico.

18 Como señala Chaunu (*Conquista y explotación...*, p. 57), la conquista portuguesa es, ante todo, una sustitución. Los portugueses se limitan a superponer una nueva jerarquía, dejando incólumes mil años de comunicaciones y de intercambios entre Sofala, el mar Rojo, el golfo Pérsico, la India y, a través de Malaca, Insulindia y Extremo Oriente.

19 Según Vitorino Magalhaes Godinho (*Os descubrimientos e a economia mundial*, Lisboa, Arcadia, 1963-1965 ; hay edición francesa : *L'economie de l'empire portugais aux XVme et XVIme siècles*, París, SEVPEN, 1969 ; citado por Chaunu, *Conquista y explotación...*, p. 69), en el paso del siglo XV al XVI el mar Rojo significaba el 95% del comercio, mientras que la antigua ruta camellera de Damasco apenas cubría el 5%.

A la base de este proyecto anti-egipcio estaban las fabulosas cantidades de especias llegadas a Portugal en estos años, de 30 a 35.000 quintales en 1503. Según la estadística confeccionada por Magalhaes Godinho (citado por Chaunu, *Conquista y explotación...*, p. 71), la llegada de especias de la « India portuguesa » a Lisboa (quintales de especias y de drogas) es la siguiente :

1501.....>3.0751519.....37533,51502.....>1.5501523.....12.0101503.....30 a
35.0001526.....>22.3901504.....12.0351530.....17.1641505.....>23.1221531.....20.5861506.....>25.0001547.....41.
2641513.....18.6901548.....26.6371514.....14.2811594.....21.6791515.....30.780,51596.....18.1311517.....48.085,5
1597.....21.299

20 Fue un intento de conmover la opinión de Roma. Prior del convento del Sinaí, representante más o menos oficioso de las comunidades cristianas cautivas en tierras del islam, Fray Mauro advirtió al Pontífice de que el sultán mameluco amenazaba a la cristiandad con enérgicas represalias sobre los cristianos orientales y sobre el Santo Sepulcro, a menos que el Papa obtuviera de Lisboa el abandono de la « India portuguesa », competidora del « mare indicum-mare islamicum ». Según Chaunu (*Conquista y exploración...*, p. 67), la embajada de fray Mauro fue tan eficaz que empujó a Lisboa a desencadenar lo irreversible.

El siguiente paso portugués, ya bajo la égida del nuevo virrey Alfonso de Albuquerque, fue controlar el punto de unión del mundo índico con el chino. Tomando como punto de apoyo Goa, en la costa Malabar (1510), Malaca fue tomada en agosto de 1511. Tras el fallido intento de bloquear el Mar Rojo²¹, la toma de Ormuz en 1515 significaba la unión con Persia, en conflicto permanente con los turcos²².

Más allá de Malaca se hallaban las Molucas, el centro de producción de la especiería fina. Para monopolizar su producción, los portugueses se lanzaron, desde la base de Malaca, a su exploración: tres navíos al mando de Antonio de Abreu partieron en los últimos meses de 1511, dedicando todo el año siguiente a su reconocimiento. Una vez en las Molucas, los portugueses entablaron negociaciones con el sultán de Ternate, principal isla productora de clavo, construyendo allí un almacén fortificado para recoger esta especia. Pero si en Malaca los portugueses se hallaban bien atrincherados, en las Molucas su posición era más débil y nunca llegaron a dominar Ternate, habiendo por tanto de depender de sus alianzas con sus sultanes. A cambio del monopolio sobre la exportación de clavo y levantar una serie de factorías, los lusos debían ayudar a los sucesivos sultanes en sus luchas contra sus rivales de Tidore. Los portugueses, con el doble objetivo de independizarse del sultán de Ternate y de conservar su control sobre el tráfico del clavo, se esforzaron por extender su influencia comercial, política y religiosa por las otras islas del archipiélago de las Molucas: fue así que se establecieron en Amboina, donde estuvo San Francisco Javier en 1546.

Por otra parte, Malaca también significaba el encuentro con el mundo chino y el Japón. Muy lejos de sus bases en Goa, los portugueses van a penetrar en ambos mundos de una manera pacífica, en base a ferias comerciales: éste fue el origen de Macao (1557), considerado la puerta de China. En resumen: establecidos en Socotora y Ormuz, los portugueses dominaban los extremos orientales de las rutas comerciales árabes; con la base principal de Goa, dominaban el comercio en la costa occidental de la India; y con Malaca, controlaban el tráfico con el Lejano Oriente. Pero dominar no significa tener la exclusiva de la compra de especias ni ejercer el control de la producción ni la distribución, pues al Mediterráneo seguían llegando grandes cantidades de mercancías orientales enviadas por las antiguas rutas.

En cuanto a la organización del comercio portugués con Asia, P. Leon señala que éste se estableció bajo las bases de un estricto monopolio, salvo en un corto período de tiempo -entre 1570 y 1597- en el que se permitió el libre comercio de especias a todos los portugueses. Por

21 El año de 1513 fue el del gran proyecto de cerrar el Mar Rojo. Aunque bloqueado desde 1507, eran más los navíos que se filtraban que los que se detenían. En esta « guerra de la pimienta » -en la que se capturaba todo navío no portugués o desprovisto de una « carta » portuguesa-, los años de mayor ofensiva fueron los de 1513, 14 y 15, en los que el bloqueo fue total. Fueron tres años en los que las galeras venecianas no se dirigieron a Alejandría. Pero la sustitución de la ruta mediterránea por la portuguesa en el tráfico de especias fue realidad sólo tres años. El cansancio y la conciencia de la imposibilidad hicieron que en 1516 las comunicaciones se reanudaran, con lo que Venecia y Alejandría, junto con Lisboa, continuaron en el siglo XVI el aprovisionamiento de especias a Europa. Vid. Chaunu, *Conquista y exploración...*, p. 75.

22 Ormuz era la plata de Persia, que significaba paliar el desequilibrio de la balanza Lisboa-Deccán y, en un futuro próximo, la de Lisboa-Malasia-Indonesia. Era asegurar al comercio de las Indias el aprovisionamiento del metal blanco que, con preferencia al oro, era el metal monetario de uso en Oriente.

otra parte, y debido a la exacción de una fuerte cantidad de plata, los portugueses se van a introducir en el comercio *de India a India* con el fin de que los cargamentos de pimienta y los gastos del Estado en la India se financiasen mediante los beneficios del comercio en Oriente ; a partir de 1512, las factorías portuguesas en el Malabar van a comerciar con Persia, con el Gujrat, con Malaca, obteniendo unos beneficios que se revertirán en la compra de especias ; igual harán en el futuro holandeses e ingleses²³.

Durante todo este período los portugueses entorpecieron el tráfico de las especias por el mar Rojo, que no vuelve a hallar su papel comercial hasta el decenio de 1550-1560. Esto significa que la creación de la ruta del Malabar a Lisboa por el Cabo no reemplazó las antiguas vías comerciales ; más bien las dobló, estimulando así la producción y el comercio.

Quien ha estudiado este fenómeno con gran perspicacia ha sido Braudel²⁴. Para él, el periplo del cabo de Buena Esperanza no puso fin bruscamente al comercio mediterráneo de la pimienta. Es verdad que después de los éxitos de Portugal se produjo una aguda crisis en Venecia. Sin embargo, a partir de 1550 aproximadamente, se va a producir la « revancha mediterránea », en el sentido de que la antigua ruta de las especias se reanima, recuperando una buena parte del tráfico de la pimienta. Braudel habla de 30.000 a 40.000 quintales, cantidades muy similares a las que llegaban a Lisboa por esa misma época.

En Lisboa cundió pronto la inquietud y una auténtica penuria de pimienta se declaró por estos años en todos los países que constituyen la clientela portuguesa²⁵. Sin embargo, la pimienta portuguesa se va a recuperar. Braudel da algunas causas : problemas de los turcos en Oriente (Arabia se subleva entre 1568 y 1573), efecto positivo del abandono del monopolio de la Corona portuguesa a favor de sus vasallos (*Regimiento* de 1 marzo 1570 del rey Dom Sebastián), mejora del bloqueo del mar Rojo. Ante esta recuperación, Venecia hubo de permitir en 1577 la entrada de pimienta portuguesa debido a la poca que le llegaba de Alejandría. Dos años más tarde, Cristóbal de Salazar escribía a Felipe II : « En Alejandría está destruido el negocio y el tráfico, particularmente el de la especiería, porque se ha dexado el camino... » (Venecia, 8 julio 1579).

Para Braudel, tres fueron las causas que motivaron que las viejas rutas de las especias siguieran teniendo importancia en la segunda mitad del siglo XVI. La primera es el hecho de que el Atlántico se había convertido en una ruta difícil debido a la presencia de corsarios ingleses y argelinos, naufragios y repetidos bloqueos de Lisboa (por ejemplo, el del invierno de 1597-98)²⁶ ; la segunda es la existencia de tráfico indígenas que escapan al control portugués

23 Leon (ed.), *La apertura del mundo...*, pp. 432-434.

24 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, FCE, 1976, 2 v. Tomo I, pp. 718-753.

25 Por ejemplo, en España se desencadenó una brusca subida de los precios de las especias. Estos precios, relativamente estables entre 1520 y 1545, regularmente aumentados más tarde a consecuencia del alza general de 1545 a 1558, se elevaron vertiginosamente, a un ritmo mucho más rápido que el de los otros artículos, hasta llegar a triplicarse en Castilla entre 1558 y 1561.

26 Consecuencia de la dificultad del tráfico portugués de la pimienta fue la subida de sus precios. Por ejemplo, en Castilla la Nueva, entre 1595 y 1599, el de la pimienta casi se duplicó.

en el Indico²⁷; y la tercera sería la llegada hacia 1550 al Mediterráneo de la plata americana, motor como hemos visto del movimiento comercial hacia el este en pos de las especias.²⁸

La apertura de las rutas planetarias : 2. España y Asia

Tan sólo siete años después de que Abreu recorriera las Molucas llegaban a ellas los castellanos. Si Portugal se lanzó en pos del oro y la especiería por la vía oriental, Castilla lo hará por la occidental; sin embargo, un nuevo continente les bloqueará el camino. La llegada de los portugueses al Maluco en 1512 acelera la búsqueda de un paso interoceánico: será Fernao de Magalhães²⁹, un portugués bien conocedor de la zona y ayudado económicamente por los banqueros burgaleses, quien lo encuentre en 1519. Pero no será él sino su sucesor en el mando, el vasco Juan Sebastián Elcano, quien conduzca las naves a la Especiería. Allí fueron bien recibidos por el sultán de Tidore, respuesta indígena al asentamiento portugués en la vecina y rival Ternate. Una vez cargadas de especias las dos naos supervivientes, una de ellas regresó penosamente por la vía portuguesa del cabo de Buena Esperanza; la otra, en cambio, no pudo hallar la *vuelta del Poniente*.

Tras el triunfal regreso de Elcano, el Emperador se decidió a crear en La Coruña una Casa de la Especiería, nombrando factor de ella al banquero burgalés Cristóbal de Haro. Según palabras de Juan Gil, a finales de 1522 «el entusiasmo por el Maluco no podía ser más desbordante»³⁰. Además, el 13 de noviembre de 1522 el monarca otorgó por primera vez una capitulación general, es decir, a cualquier persona que quisiese participar en la preparación de flotas para ir «al descubrimiento de la especiería en las islas del Maluco»³¹. El contrato tenía 34 leyes que en adelante iban a regular el comercio con las especias. Juan Fúcar, Jerónimo Welser y Cristóbal de Haro pronto serían los mayores inversionistas en la armazón de navíos en La Coruña³².

Tras el fracaso de las negociaciones luso-castellanas en Badajoz-Elvas (marzo-mayo de 1524) en torno a la soberanía del Maluco, se preparó una nueva expedición a la Especiería al

27 En efecto, con Malaca ocupada por los lusitanos, los tráficos musulmanes de drogas de Insulindia y pimienta de alta calidad de Java y Sumatra se centran en torno a Atjeh, en la isla de Sumatra, lugar de encuentro de los navíos musulmanes, que a continuación saldrán de allí rumbo al golfo Pérsico o al mar Rojo. Incluso la canela fina que produce la isla de Ceilán se transporta a Atjeh y, una vez allí, se carga en naves que harán las rutas del Mediterráneo.

28 Para Braudel, por tanto, en 1600, y en lo referente a la pimienta y a las especias, el triunfo de la ruta oceánica dista mucho de ser completo. La lucha entre las dos rutas rivales duró más de un siglo, con sus altibajos en cada una de ellas, con sus crisis y sus períodos de florecimiento.

29 Según se lee en la capitulación de Magallanes y Rui Falero, éstos se comprometieron a descubrir en el mar océano, dentro de la demarcación de Castilla, «islas y tierras firmes e ricas *espeçierías* e otras cosas de que seremos muy servidos y estos reinos muy aprovechados...». Está claro que la expedición magallánica tenía un doble objetivo: afirmar la soberanía castellana sobre unas islas, las del Maluco, que Carlos V pensaba le pertenecían; y otro mercantil, lograr el comercio de la especiería.

30 *Mitos y utopías del descubrimiento*, 2. *El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial, 1989 (Alianza Universidad, 585), p. 24.

31 En Milagros del Vas Mingo, *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, Madrid, ICI, 1986, p. 179.

32 Gil, *Mitos y descubrimientos...*, p. 26. Gudrun Lenkersdorf, «La carrera por las especias», *Estudios de Historia Novohispana* 17 (México, 1997), 13-30.

mando de fray García Joffre de Loaysa. Sin embargo, el viaje (1525-27) fue un desastre y una sola nave de las dieciocho que partieron llegó a Tidore. Otra expedición (1527-28) enviada poco después por Hernán Cortés en socorro de los posibles supervivientes de las armadas anteriores, al mando de Alvaro Saavedra Cerón, si bien llegó a Tidore tampoco logró encontrar el camino de regreso.

El peligro que suponían las expediciones castellanas al Maluco para el monopolio especiero portugués llevó a Juan III a ofrecer al Emperador una tentadora operación de compra de sus eventuales derechos a las Molucas. Aceptada, el subsiguiente tratado firmado en Zaragoza el 22 abril 1529 cedía las Molucas y todo lo situado 17º al este a los portugueses a cambio de 350.000 ducados. Con ello, Castilla perdía el Maluco, se abandonaba la pequeña guarnición de Tidore, regresaban por la vía oriental los naufragos allí perdidos y, para alegría de los comerciantes sevillanos, que se alzaban definitivamente con el monopolio, desaparecía la Casa de la Contratación de La Coruña.

A pesar del *empeño*, en los círculos económicos castellanos no se dejaba de pensar en la Especiería. Los grandes banqueros, damnificados al no poder recuperar las inversiones realizadas en las armadas del Maluco ya citadas, comenzaron a hacer circular rumores que luego resultaron ser verídicos : que en el Maluco había supervivientes de las expediciones de Magallanes, Loaysa y Saavedra Cerón. A ello ayudó el hecho de que hacia 1536 comenzaran a retornar parte de estos supervivientes, entre ellos Andrés de Urdaneta, futuro descubridor de la *vuelta del Poniente*.

Ante estas circunstancias, en la década de 1540 va a resurgir en Castilla el interés por la Especiería. Si bien Juan Gil pone el acento en que su finalidad era buscar las islas del Oro (Salomé, Ofir, Tarsis, Cipango) y no la especiería y que en ello había también razones mesiánicas (una antigua tradición relataba que de Tarsis procedían los Tres Reyes Magos), Hidalgo Nuchera³³ enfatiza el deseo de poseer una base estratégica frente al mundo asiático en un momento en que en América se estaban descubriendo las minas de plata mexicanas³⁴. Las ingentes cantidades vomitadas van a hacer que, con una plata abundante en América pero escasa en Asia, los intercambios comerciales sean muy favorables a los mercaderes castellanos, y qué mejor que asentarse en las Filipinas, territorio que, aunque no ofrecía grandes posibilidades de explotación, sí constituía por su extraordinaria posición geográfica la puerta de entrada al continente chino y el punto donde confluían diversas regiones asiáticas.

En busca de las Filipinas zarparon desde la Nueva España dos expediciones -las comandadas respectivamente por Ruy López de Villalobos en 1542 y Miguel López de Legazpi en 1564- ; y si bien ambas llegaron a su destino, sólo tras la segunda de ellas se logró, por fin, descubrir la *vuelta del Poniente*, lo cual permitirá iniciar la colonización del archipiélago.

33 Patricio Hidalgo Nuchera, « Estudio preliminar » a *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*, Madrid, Miraguano, Polifemo, 1995 (Biblioteca de Viajeros Hispánicos, 14), pp. 11-12 y 29.

34 Según Chaunu (*Conquista y exploración...* p. 82), desde 1542 se estaba gestando una traspolación de los centros de interés : las Filipinas dejaron de ser sólo un cómodo medio de alcanzar las Molucas para pasar a constituir un fin por sí mismo y un excelente trampolín hacia China.

Aunque no cabía duda de que las Filipinas caían dentro del empeño, Felipe II, poco dispuesto a dejar su nuevo territorio, la puerta del Asia descrita por Marco Polo, ordenó la celebración de una junta de cosmógrafos con el fin de saber si las Filipinas se hallaban dentro o fuera del empeño ; la respuesta de los especialistas de 8 octubre 1566 daba una de cal y otra de arena, pues si reconocía el mejor derecho de España a la posesión del Maluco, no por ello negaba la validez del contrato de 1529, que vedaba de manera expresa a las naves españolas la contratación en aguas filipinas. Sea como fuese, tanto las protestas diplomáticas como militares de los lusitanos van a ser zanjadas a partir de la coronación de Felipe II como rey de Portugal.

La unión de las coronas ibéricas y su influencia en la Especiería

El excelente estudio realizado por Bouza Alvarez revela los intereses que, a la altura de 1580, movían a las coronas lusa y castellana a unirse en una sola³⁵. Para Castilla, la unión abriría dos posibilidades : la de navegar y comerciar en regiones hasta entonces vedadas ; y, en relación con el problema flamenco, colapsar por medio del bloqueo el tráfico de especias y sal que, a cambio de mercaderías, realizaban los holandeses con Portugal³⁶. En cambio, los portugueses veían en la unión con la Monarquía Católica una solución para sus propios problemas metropolitanos -abastecimientos cerealísticos principalmente- e imperiales -necesidad de la plata americana para el comercio con el Extremo Oriente-.

En efecto, según Magalhaes Godinho³⁷, desde mediados del siglo XVI el imperio portugués había entrado en crisis, la cual se manifestaba, entre otras cosas, en la recuperación de las rutas de Levante, con el consiguiente perjuicio para la ruta marítima que era la que dominaban los portugueses, y en la paralización de la expansión lusitana en el Indico³⁸. A ello hay que añadir un hecho sumamente importante : si en la primera mitad del siglo XVI -tiempos áureos de la pimienta-, la base del tráfico estaba en el cambio de unas mercancías por otras³⁹, a lo largo de la segunda mitad y a consecuencia de la expansión hacia el Extremo Oriente -China

35 Fernando Jesús Bouza Álvarez, *Portugal en la monarquía hispánica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal Católico*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid, 1987. 2 v. (Tesis Doctoral 52/87).

36 Una vez que el Rey Católico tomó posesión de su nuevo reino ordenó la suspensión del tráfico de la especiería hacia los Países Bajos rebeldes. Las consecuencias de esta medida para el Imperio portugués fueron nefastas, pues fue una de las causas indirectas de la grandeza colonial holandesa. Los holandeses irían a buscar ellos mismos las especias a las Indias. Fue el principio de su gran imperio colonial.

37 Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Arcadia, 1963-1965 ; hay edición francesa : *L'economie de l'empire portugais aux XVme et XVIme siècles*, París, SEVPEN, 1969. 857 p. Es una obra clave para comprender las relaciones existentes entre Portugal, Africa y Extremo Oriente, así como las transformaciones sufridas en el siglo XVI por el imperio portugués.

38 Al mismo tiempo, el Brasil aumentaba constantemente la producción de caña de azúcar. Los historiadores portugueses hablan de que, por entonces, se estaba pasando de un « império da pimenta da Índia » a otro « do açúcar », el uno oriental y el otro occidental. Se estaba realizando, pues, una gradual transformación imperial que inclinaba a los portugueses hacia el Atlántico. Para un estudio de la definitiva decadencia del ciclo de la pimienta vid. A.R. Disney, *A decadencia do império da pimenta. Comércio português na Índia no início do século XVII*, Lisboa, Edições 70, 1981, 256 p. (Lugar da História, 16).

39 Pierre Vilar (*Oro y moneda...*, p. 136) afirma que « durante la primera mitad del siglo XVI, los mayores beneficios del comercio con Oriente son de la exportación, por el siguiente orden : coral, bermellón, azogue, cobre, plata y, sólo en último lugar, oro ».

y Japón-, se impuso la plata casi como exclusivo medio de pago⁴⁰. Para Bouza Alvarez, esta urgente necesidad de plata para destinarla a su imperio asiático explica las halagüeñas expectativas que el Portugal Católico abrió entre los hombres de negocios y mercaderes portugueses. En otras palabras, en la plata castellana se cifraba la resolución de la crisis que atravesaba la economía imperial lusitana⁴¹.

¿Cómo afecta al comercio índico la sucesión de Felipe II en el trono de los Avis?. Para responder esta pregunta es necesario referirse al modo cómo Portugal se integró en el seno de la Monarquía Católica. Tal como relata Bouza Alvarez, sus líneas generales se plasmaron en las cláusulas de dos patentes de mercedes, gracias y privilegios aprobadas en las Cortes celebradas en abril de 1581 en la villa de Tomar⁴², cláusulas que son el resultado de una negociación iniciada dos años antes. Pues bien, en el llamado *estatuto de Tomar* subyace la intención política de preservar el exclusivismo lusitano, el particularismo de la administración y de la política portuguesa, que quedarán reservadas a los nacionales de dicho país. Este exclusivismo se extendió también al comercio de las especias; en efecto, una de las mercedes que Felipe II hizo al Reino portugués fue la de que no hubiera mudanza en los tratos de la India y de Guinea⁴³.

Portugueses, castellanos y holandeses en las Molucas

Aunque situados en las Filipinas desde 1565 y unidos políticamente a Portugal desde 1580, a los castellanos les estaba vedada el área de la Especiería a causa del exclusivismo regnicola concedido a Portugal en las Cortes de Tomar. Sin embargo, el esfuerzo de los holandeses -privados del comercio ibérico a raíz de la unión de las Coronas ibéricas- por apoderarse de las Molucas dio ocasión a los castellanos a intervenir en la zona.

En efecto. En 1605 los holandeses expulsaron a los portugueses de Ternate y Tidore. Ese mismo año, una coalición luso-castellana fracasó en su intento de retomarlas, aunque en el siguiente una fuerte armada exclusivamente castellana y dirigida por el gobernador de Filipinas, Pedro Bravo de Acuña, se apoderó de Ternate (abril 1606). Los españoles afirmaron su soberanía sobre la isla, bajo la suposición de que, tras la conquista de Ternate por los

40 Ibidem.

41 Ni qué decir tiene que a partir de 1580 la plata peruana va a afluir más libremente hacia las arcas portuguesas, hasta tal punto que éstos fueron los grandes difusores del real de a 8 en Asia.

42 Ambas está recogidas en la obra *Patente das merces, graças e privilegios de que El Rey Dom Philippe Nosso Senhor fez merce a estes seus Regnos. E a diante vai outra Patente das respostas das Cortes de Tomar*. Estas Patentes mandon Sua Majestade que se pasassem na Camara desta Cidade de Lisboa, e outras taes do mesmo teor na torre do Tombo, onde stao. Em Lisboa: per Antonio Ribeiro, Impressor del Rey Nosso Senhor, 1583.

43 «Cap. VII. Que os tratos da India, e de Guiné e de outras partes pertencentes a este reino, assi descobertas como por descubrir, nao se tirem delles, nem aja mudança, do que ao presente se usa. E que os officiaes que andarem nos ditos tratos e navios delles sejao portugueses e naveguem em navios portugueses». En: *Patente das merces...*

holandeses, los portugueses habían perdido la soberanía que les concediera el tratado de Zaragoza de 1529⁴⁴.

Tras este revés, los holandeses intentaron expulsar a los españoles de la zona productora de las especias y con este objeto actuaron en varias direcciones : asaltos a las posesiones españolas en las Molucas, corte del subsidio que estas factorías recibían de Manila, intentos de conquista de las propias Filipinas⁴⁵.

Determinado a asestar un golpe definitivo a los holandeses, el gobernador Juan de Silva entró en contacto con el virrey portugués de Goa a fin de unir esfuerzos en contra del enemigo común. El virrey aceptó, pero durante el viaje de la escuadra que envió a la zona su tripulación se sublevó (mayo 1615)⁴⁶; por su parte, Silva armó una escuadra que partió de Cavite el 4 febrero 1616. Como la portuguesa no llegaba, Silva pensó que habría sido bloqueada por los holandeses en Malaca, a donde se dirigió en lugar de a las Molucas; pero su fallecimiento al poco de llegar y el convencimiento de su sucesor de que no podría contar con la cooperación de los portugueses, dio al traste con toda la operación.

Las luchas empeñadas por causa de las Molucas habían confirmado plenamente que ninguno de los poderes beligerantes disponía de tropas suficientes para dar un golpe definitivo. A España le favoreció la competencia en el Indico entre las compañías comerciales de Inglaterra y Holanda, que tuvo su cénit en la matanza de ingleses llevada a cabo por los holandeses en Amboina (marzo 1623)⁴⁷; por su parte, Holanda ayudaba a los sultanatos de Joló y Mindanao contra su anexión por los españoles, a la par que hostigaban las costas filipinas. Por fin, en 1648 se firmaba la paz de Westfalia : los holandeses dejarían de atacar las Filipinas, pero, a la vez, el tratado estipulaba que los españoles no podrían extender sus posesiones en las Molucas⁴⁸. En ellas permanecerían hasta 1662, cuando ante la amenaza de un ataque a Manila

44 Ferdinan Blumentrit, *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1882, pp. 12 ss.

45 Todos los intentos en este sentido fueron un fracaso. A destacar los de Oliver van Noort en diciembre de 1600; el del almirante Witter en abril de 1610; y el de Joris van Spielberg en abril de 1617. Además, la estrategia de los holandeses se encaminará, por un lado, a alentar un alzamiento de los indígenas filipinos, molestos por los trabajos personales forzosos a que les sometían los españoles con el fin de acudir a la defensa del archipiélago; y, por otro, a capturar el galeón que anualmente comunicaba Manila con Acapulco.

Los holandeses deseaban la posesión de Filipinas no sólo con el propósito de quitar un obstáculo para sus ambiciones comerciales en Oriente, sino también para controlar de un modo efectivo los recursos comerciales de las islas. Aunque probablemente estimaban con exceso las posibilidades de extender el cultivo de las especias en Mindanao, conocían las ventajas evidentes del puerto de Manila como centro de todo el tráfico con el Extremo Oriente. William Lytle Schurz, *El galeón de Manila* (1939), Madrid, ICI, 1992, p. 303.

46 Para Blumentrit (*Ataques de los holandeses...*, pp. 24 ss.), esta sublevación fue fingida. Según este autor, la escuadra se armó para justificarse ante la Corte de Madrid, pero al mismo tiempo se dieron órdenes en secreto al comandante de no unirse a los españoles; quizá los portugueses recordaron la conducta de Acuña, que hizo en 1606 de las Molucas portuguesas una posesión española.

47 Un vivo cuadro de las atrocidades sufridas por los ingleses, en Giles Milton, *El hombre que tuvo el coraje de cambiar la historia. La fabulosa crónica de la nuez moscada*, Barcelona, Ediciones Martínez Roca, 1999. 287 p.

48 En efecto, el artículo 5º del tratado de Munster estipulaba que los españoles sólo podían « conservar su comercio oriental en el estado que entonces tenía, pero no extenderlo ».

por parte del régulo de Formosa, Coseng, los castellanos evacuaron las tropas que mantenían en la isla de Ternate. Su abandono significaba asimismo el del comercio de las especias⁴⁹.

La sustitución del imperio oriental portugués : la VOC y el fin del ciclo de la pimienta

El cierre de los puertos de la Península Ibérica al comercio y a los buques holandeses decretado en 1586 -en el contexto del proceso independentista de los Países Bajos y de la unión de las coronas ibéricas- tuvo como consecuencia la incursión de Holanda hacia Oriente a la búsqueda de las especias que antes conseguían en Lisboa. La competencia que se hacían entre sí las diversas *compañías de la lejanía*, tanto en Asia al comprar los productos como en Europa al venderlos, llevó a que en 1602 todas ellas se fundieran en una sola : la *Vereenigde Oostindische Compagnie* (V.O.C.).

Ya vimos cómo la presencia holandesa en las Molucas fue contestada desde el principio ; pero aunque expulsados de Tidore y Ternate en 1606, la VOC no se dio por vencida y desde muy pronto comenzó a controlar diversos lugares de producción del clavo (Machien, Amboina, Ceram, etc.). Dirigida desde el centro administrativo y logístico de Batavia (hoy Yakarta, en la isla de Java, 1619), la política holandesa se basó en contratos con los príncipes indígenas para el aprovisionamiento exclusivo de las especias ; sin embargo, los holandeses comprobaron la dificultad de mantener un estricto monopolio debido a los tráficos indígenas y a la tenaz competencia inglesa. La VOC hubo de recurrir a métodos brutales para obligar a los príncipes locales a aceptar sus contratos -campanas de castigo, deportaciones, exterminios de población ; a destacar el realizado en las islas Banda en 1621-. Los ingleses, privados de mercancías, decidieron cerrar sus factorías de las Molucas poco antes de la célebre matanza de Amboina (marzo 1623), que puso fin más rápidamente a su presencia en Indonesia, a excepción de Bantam (en la isla de Java). En cambio, los holandeses se establecían en Taywan (Formosa, 1622) y en enero de 1641 conquistaban Malaca ; el posterior sometimiento de Ceilán y la toma de Cochín (en el Malabar) en 1661 significaron hitos importantes en la estrategia comercial holandesa⁵⁰.

49 En realidad, España sólo participó libremente en este comercio desde 1640, cuando la separación de Portugal les dejó las manos libres para enviar a Nueva España la especiería recolectada en su factoría de Ternate.

50 Para la política de la VOC en Asia, vid. Pierre Leon (ed.), *El crecimiento indeciso, 1580-1730*, Madrid, Ediciones Encuentro, 1978. (Historia económica y social del Mundo dirigida por Pierre Leon, 2), pp. 167-180, 230-233 y 557-565.

Estos hitos marcan también el inicio del retroceso del comercio de las especias. El examen de las compras y ventas en Amsterdam de la VOC⁵¹ revela una auténtica revolución de la estructura del comercio a partir de la segunda mitad del siglo XVII: la pimienta y las especias van a perder su predominio en favor, primero, de productos textiles y, luego, a partir de 1730, del té y el café.

El ciclo ha terminado. Y con él la *locura de las especias* que se produjo en Europa a partir del siglo XIII y por las cuales Occidente no vaciló en sacrificar sus metales preciosos y en introducirse en el difícil comercio de Oriente, que obligaba a recorrer medio mundo. Como acabamos de señalar, en el XVIII la pimienta ha sido superada en el tráfico de la VOC -y también en el de su competidora inglesa la *East Indian Company* (EIC)- por los textiles, el té y el café. Para Braudel⁵², es lícito acusar de este retroceso tanto al éxito que comenzaron a tener nuevos lujos -v.g. el café, el alcohol y el tabaco- como a la multiplicación de las nuevas verduras que van poco a poco diversificando la comida de Occidente -espárragos, espinacas, lechugas, alcachofas, guisantes, judías, coliflores, tomates, pimientos y melones-. Queda para el gran maestro francés una última explicación, aunque él mismo reconoce que endeble: a partir de 1600 se produce una disminución general del consumo de carne; quizá no ocurriera lo mismo en las cocinas alemana y polaca, lo que explica su mayor necesidad de pimienta y especias; pero, repite Braudel, la explicación no pasa de ser verosímil.

Patricio HIDALGO NUCHERA
Universidad Autónoma de Madrid

51

Compras en Asia

(en valores) Tanto por ciento del total 1619-1621 1648-1650 1668-1670

(excepto Ceilán) 1698-

1700 Especias.....17,5517,8512,0511,70 Pimienta.....56,4550,3430,5311,23 Textiles.....16,0614,1636,4654,73 C

OSTE TOTAL.....

(en florines) 2.943.0006.257.00010.813.00015.026.000

Ventas en Amsterdam

(en valores) Tanto por ciento del total 1648-1650 1668-1670 1698-1700 1738-1740 1778-

1780 Especias.....26,3628,4324,7823,6324,43 Pimienta.....32,8928,9913,2111,4311,03 Té y café.....-
0,034,1024,9222,92 Textiles.....17,5423,7743,4528,2732,66 VALOR TOTAL...

(en florines) 8.771.00017.760.00021.032.00023.195.00028.137.000 Fuente: Frédéric Mauro, *La*

expansión europea (1600-1870), Barcelona, Labor, 1968. (Nueva Clío, la historia y sus problemas, 27), p. 33.

52 Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Tomo I. *Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 181-184.



