

# FINANCIACION DE LA EMPRESA MAGALLANICA

PEDRO CUESTA ESCUDERO





Lo que más atormentó a Carlos I de España y V de Alemania durante su reinado fue el desequilibrio entre el costo de sus empresas y la dotación de su Hacienda. Al desarrollo fabuloso del poderío español no acompañó nunca un grado paralelo de engrandecimiento económico.

Para llevar a cabo sus empresas el Emperador precisó de la ayuda económica de los banqueros, a pesar de la repugnancia que les tenían el sentir general y la voz inflamada de los predicadores en los púlpitos que los anatematizaban. El desinterés por los negocios de la aristocracia e Iglesia españolas, dueñas de grandes fortunas, y la limitación manifiesta de la capacidad económica del resto de españoles facilitó la inversión extranjera. El desdén por los negocios comerciales de la aristocracia del sur, la que radicaba en Sevilla, aunque acumularon algunos beneficios, privaron a las empresas que se organizaron a ultramar de ser financiadas con sus cuantiosas rentas. Esto tuvo grave repercusión para la economía castellana, ya que los banqueros, al no sentirse solidarios con la economía de este reino, pasaron a ser agentes de su decaimiento.



Mercaderes alemanes y flamencos, que ya tenían organizado el comercio con Amberes, acuden a Lisboa con la ilusión de hacer grandes negocios. Pero Sevilla, que goza del monopolio de Indias rivalizando en estos asuntos con la capital lusitana, atrae a esos mercaderes porque los monarcas portugueses, principalmente Manuel I el Afortunado, retienen la exclusiva de los monopolios públicos y sus propias naves son las que transportan las especias a Amberes,

obteniendo así la Hacienda real inmensas riquezas. Esto hizo que muchos de esos banqueros retiraran sus capitales de Lisboa y los invirtieran en Sevilla, que es la ciudad que más promesas garantiza por el incremento que van tomando las empresas ultramarinas.

Uno de estos banqueros que marcha de Lisboa a Sevilla es Cristóbal de Haro. Según Navarrete era un rico mercader de Amberes; según otros autores, era genovés, aunque Adelaida Segarra, profesora de la Universidad de Burgos, asegura que era burgalés. El caso es que tenía numerosos factores por la India controlando vastas empresas comerciales puestas al servicio de Portugal. Ello le proporcionaba un gran conocimiento sobre aquellos mares y sus riquezas.

La intervención de Cristóbal de Haro, dado su carácter de negociante y no dudar de los beneficios y de sus conocimientos de los mares de las Indias Orientales, e incluso de las Occidentales, fue decisiva para que la Corona castellana apadrinara el proyecto de Magallanes de alcanzar por Occidente las codiciadas Molucas, las islas de la especería. Anteriormente Magallanes ya había ido a la Casa de Contratación de Sevilla con su proyecto y, aunque oficialmente es rechazado por la envergadura del mismo, el factor Juan de Aranda, a la sazón director de la Casa, previendo que sería negocio fabuloso adelantó

su dinero particular para poner en contacto a Magallanes y Faleiro con los altos poderes, a cambio de la octava parte de los beneficios que se obtuvieran según consta en el documento que les hizo firmar ante notario. Este es un dato revelador del desarrollado espíritu mercantil de algunos oficiales de la Casa de Contratación.

COSTO TOTAL DE LA ARMADA ----- 8 cuentos 751.125 maravedíes

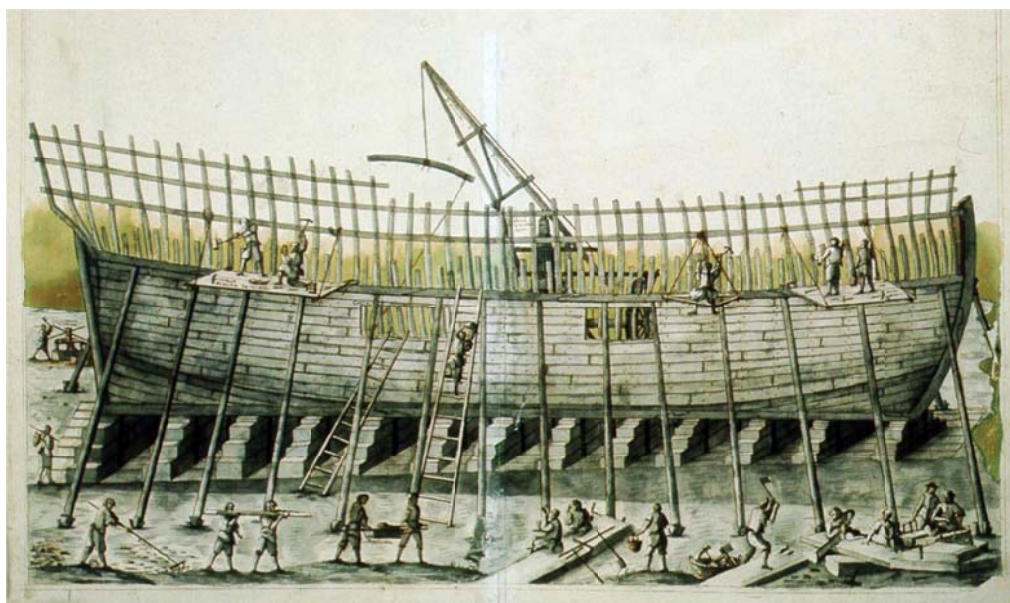
(1 cuento = 1.000.000 maravedíes)

Aportación de S. M. ----- 6 cuentos 454.209 maravedíes

Aportación de Cristóbal de Haro ----- 1 cuento 880.126 maravedíes

Aportación de la Casa de Contratación ----- 416.790 maravedíes

Las naos las compró en Cádiz por orden de S. M. el factor Juan de Aranda. Las construcciones navales y las flotas no estaban en manos del Estado. La navegación era una empresa privada. No por ello los soberanos castellanos se desentendieron de la política naval. A raíz del descubrimiento de América a los Reyes Católicos les empieza a preocupar la exigencia de viajes a ultramar y el desarrollo del comercio con Europa. Trazan las líneas de un programa de fomento de la construcción naval en gran escala, con notoria predilección por las naves de mucha capacidad.



Todos los constructores de navíos empezaron a recibir una subvención de la Corona, al igual que eran castigados o multados los que vendían naves al extranjero, como le pasó a Juan Sebastián Elcano, que vendió su barco y todo su aparejo a unos mercaderes vasallos del duque de Saboya. Los que construían navíos de 1.000 toneladas recibían una subvención al año de 100.000 maravedíes mientras estuviesen en condiciones de navegar.

La prima que recibían por las naves de 800 toneladas consistía en 80.000 maravedíes, los de 600 toneladas percibían 600.000 maravedíes.

La Corona prefería la construcción de grandes navíos pensando en la defensa contra corsarios, pero razones económicas y técnicas explican la predilección por naves de menor tonelaje. Eran muchas las que no llegaban a 200 toneladas y para los descubrimientos eran preferidas las menores de 100.

Construir un barco pequeño reclamaba menos gastos y su navegación menos entretenimiento. Además se cargaban con más facilidad y hay que contar, también, con que la barra de Sanlúcar no permitía el paso hacia Sevilla de naves de gran tonelaje. Por otra parte las mercancías que se traían de las Indias, tesoros y especería, exigían menor tonelaje, porque se preferían naves pequeñas y ligeras.



**MARAVEDIES**

Para la escuadra magallánica se prefirió las naos o carracas a las carabelas, por ser embarcaciones cortas y redondas y, por tanto, de mejor manejo y de gran resistencia, ya que el viaje que se proyectaba iba a ser de más duración de cuantos se habían hecho hasta entonces. Las naos o carracas eran de filiación mediterránea. Cada nao tenía dos airosos y elevados castillos, su rasgo más característico, uno en la popa y otro

en la proa. Ello permitía gran número de pasajeros y considerable dotación artillera, aunque no tanto como el galeón que vendrá a sustituirlos en los viajes a Indias de mediados del siglo XVI.

Hasta bien entrado el siglo XVI la artillería era tan necesaria en un barco como el flotar. Toda nave, para transportar indistintamente personas o cosas, tenía que estar dispuesta para combatir. Hasta mediados del siglo XVI ningún Estado tuvo flotas diferenciadas. No cabía hablar de dos marinas, una mercantil y otra de guerra. Los barcos mercantes tenían que navegar armados, en el sentido bélico del término.

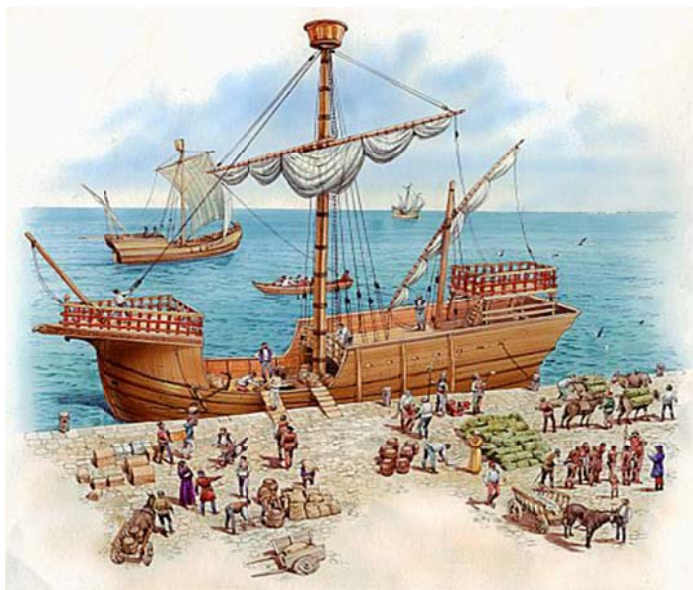


**LOMBARDA USADA POR LAS NAOS DE LA CARRERA DE INDIAS**

### **RELACIÓN DEL COSTO QUE TUVO LA ARMADA MAGALLÁNICA**

(Según Archivo de Indias en Sevilla, papeles del Malucco, legajo 1º de 1519 a 1547. Documento nº 86, Simancas-Malucco: Est. 1 Caj. 2, Leg. 1/1)

Nao Concepción de 90 toneles con aparejo y batel.....	228.750 maravedíes
Nao Victoria de 85 toneles con aparejo y batel.....	300.000 maravedíes
Nao San Antonio de 120 toneles con aparejo y batel.....	330.000 maravedíes
Nao Trinidad de 110 toneles con aparejo y batel.....	270.000 maravedíes
Nao Santiago de 75 toneles con aparejo y batel.....	187.000 maravedíes



(No debe confundirse la medida de capacidad en toneles con la de toneladas: los vizcaínos se daban a entender por toneles y los sevillanos de la carrera de Indias por toneladas. Cinco toneles equivalen a 6 toneladas, o sea 10 toneles = 12 toneladas).

Las naos se carenaron en Sevilla.

Juan de Aranda se gastó para ir a comprarlas .....	3.750 maravedíes
Coste del transporte de las naos de Cádiz a Sevilla.....	20.438 maravedíes
Jornales para hacer la fosa y envarar las naos en tierra....	13.482 maravedíes
Jornales de los carpinteros.....	104.244 maravedíes
Jornales de los calafates que las calafatearon.....	129.539 maravedíes
Jornales de las aserradores (de la tablazón y madera).....	6.790 maravedíes
Costo de la madera (vigas, tablazón, madera menuda).....	175.098 maravedíes
Montaje de la tablazón y aderezo de las naos.....	142.532 maravedíes
Estopa para calafatear (y repuesto para la travesía).....	31.670 maravedíes
Brea, alquitrán y aceite y repuesto para la travesía.....	72.267 maravedíes
Sebo para ensebar y repuesto para la travesía.....	53.852 maravedíes
73 piezas de lonas para velas.....	149.076 maravedíes
Hilo, agujas, alenzas y jornales de coser velas.....	32.825 maravedíes
Mástiles y entenas y repuesto para la travesía.....	37.437 maravedíes
Esquife para nao Trinidad.....	3.937 maravedíes
Bombas, clavos y tachuelas.....	15.475 maravedíes
Remos.....	6.563 maravedíes
Zurrones, manguetas y parachapas de las bombas.....	9.364 maravedíes
6 broznes para poleas y 1 polea de broznes.....	1.285 maravedíes

3 gurbias.....	3.687 maravedíes
8 cuadernas para varar las naves.....	4.204 maravedíes
Poleame y repuesto para la travesía.....	34.672 maravedíes
3 cucharas para la brea.....	511 maravedíes
13 barcadas de lastre.....	1.962 maravedíes
32 varas de cañamazo (para hacer sacos) .....	807 maravedíes
Jornales de ribera, mantenimiento y sueldo a la gente de las naos mientras se aderezaron y cargaron.....	438.335 maravedíes
13 anclas.....	42.042 maravedíes
8 sierras y barrenas grandes y pequeñas.....	1.762 maravedíes
6 azadones.....	663 maravedíes
76 cueros de carnero para escopetas, brear y ensebar.....	2.495 maravedíes
Chumiza (para quemar cuando se calafatea).....	4.277 maravedíes
Pago a los pilotos que llevaron las naos de Sanlúcar a Sevilla	1.054 maravedíes
221 quintales de cables, ajustes y orenques, jarcia labrada y	
1000 arrobas de cáñamo para labrar jarcias y trallas de esparto	324.170 maravedíes
80 banderas y 1 bandera real (de tafetán) y con sus pinturas....	25.029 maravedíes
Bergantín.....	49.584 maravedíes
Gasto de Duarte Barbosa de Sevilla a Bilbao para comprar.....	7.500 maravedíes
Gasto de viaje de Antón Semeño cuando llevó el dinero a Bilbao	3.750 maravedíes
Pago de flete de las cosas que se trajeron de Bilbao.....	24.390 maravedíes
Gasto de viaje de las cosas traídas en barco de Bilbao.....	84.144 maravedíes
Gasto de viaje de las cosas traídas en carretas de Bilbao.....	48.500 maravedíes
58 versos, 7 falcones, 3 lombardas gruesas y 3 pasamuros (comprado en Fuenterrabía) .....	160.135 maravedíes
50 quintales de pólvora embarrilada 8comprado en Bilbao).....	104.200 maravedíes
Flete de esa pólvora.....	4.828 maravedíes
165 libras de pólvora (comprado en Bilbao).....	5.477 maravedíes
Dados y pelotas de hierro y de piedra para la artillería.....	6.633 maravedíes

6 moldes para hacer pelotas para los pasamuros, falcones y versos	3.850 maravedíes
Jornal y mantenimiento de montar la artillería.....	8.790 maravedíes
100 coseletes con sus armaduras de brazos, espalderas y capacetes y 100 petos con sus barbotes y casquetes (comprado en Bilbao)...	110.910 maravedíes
60 ballestas con 360 docenas de saetas (comprado en Bilbao).....	33.495 maravedíes
50 escopetas (compradas en Vizcaya).....	10.500 maravedíes
1 arnés y dos coseletes con todas las piezas para el Capitán General (comprado en Bilbao).....	6.375 maravedíes
200 rodelas (compradas en Bilbao).....	6.800 maravedíes
6 hojas de espada para el Capitán General (comprado en Bilbao)....	680 maravedíes
95 docenas de dardos, 10 docenas de gargueses, 1000 lanzas, 200 picas, 6 chuzos y 6 astas de lanzas (comprado en Bilbao).....	44.185 maravedíes
120 ovillos de hilo para ballestas, 7 piezas de dantas para mieses y gasto de aderezar y 59 ballestas .....	2.499 maravedíes
Gasto de aderezar armas, 4 cuerpos para guarecerlas, 6 libras de esmeril, 3.000 tachuelas y 200 hebillas.....	3.553 maravedíes
50 frascos para espingardas, 50 rascadores y 150 varas de mecha.....	5.611 maravedíes

O sea que la tonelada armada sale a razón de 8.791 maravedíes.

PEDRO CUESTA ESCUDERO

Doctor en Historia por la Universidad de Barcelona

COLABORADOR DE LA FUNDACION