

EL PROTAGONISMO DE LAS ESPECIAS EN EL LARGO CAMINO HACIA LA GLOBALIZACIÓN

Pedro CONTRERAS FERNÁNDEZ



(RR)

Introducción



XISTEN sucesos cuya génesis se remonta a épocas muy antiguas, que todavía hoy no están claramente delimitadas por los estudiosos de las Ciencias Sociales. Un caso paradigmático es el denominado *fenómeno de la globalización*, sobre cuyos orígenes los expertos en la materia no se ponen de acuerdo. Se ofrecen al respecto una serie de respuestas, que van desde situarlo junto a la aparición de las primeras civilizaciones humanas, hasta considerarlo como la última etapa de la extensión del capitalismo a nivel mundial, en las postrimerías del pasado siglo xx. Todo ello pasando por el inicio del descubrimiento de América a finales del siglo xv y por el establecimiento de la Revolución Industrial en el siglo xix.

A pesar de que el fenómeno es antiguo, el vocablo que lo define es moderno. Para el Fondo Monetario Internacional (FMI), una de las principales instituciones que desarrolla la globalización, esta puede definirse como un «Proceso de acelerada integración mundial de las economías, a través de la producción, el comercio, los flujos financieros, la difusión tecnológica, las redes de información y las corrientes culturales».

Para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Globalización es aquel proceso por el que los mercados y la



Escenario de la Globalización.

producción en los diferentes países convergen de forma clara en una zona de dependencia recíproca a causa de un comercio transnacional con bienes y servicios, además de capital, tecnología y fuerzas del trabajo.

Entre las dimensiones donde la globalización se hace más evidente se encuentra la económica, pero son también destacables la política, la sociológica, la cultural, la ecológica y otras tantas. Esto dificulta en gran medida el poder definir el término de forma categórica. Según el economista José Luis Sampedro «el vocablo globalización es ciertamente moderno y muy atractivo por sugerir algo global». Pero algo global para bien y para mal, pues es necesario recordar que tras esta palabra existen una serie de repercusiones, sobre todo negativas, que no se deben ni se pueden obviar. La globalización económica se puede afirmar que es la más polémica, la que da respaldo a otro tipo de globalizaciones, la que sirve como definición más extendida y aceptada sobre el término y, no lo olvidemos, también es el blanco al que se dirigen las mayores críticas, dadas sus apreciables consecuencias negativas.

A lo largo de la historia de la Humanidad aparecen, en diferentes épocas, algunas estructuras y momentos históricos que podrían asociarse con la globalización, tales como: El Imperio Persa (siglo VI- 330 a. de C.); el Imperio Romano (siglo III a. C.); el Imperio Carolingio (siglo VIII- IX); las Cruzadas (siglo XI-XIII); las grandes rutas comerciales en la Baja Edad Media; el descubrimiento de América (1492); el Imperio de los Austrias (siglo XVI-XVII), etcétera.

El político y economista Aldo Ferrer (1) considera en la historia de la globalización dos órdenes mundiales. La formación del primero de ellos fue una empresa compartida por las entonces existentes cinco potencias atlánticas: España, Portugal, Inglaterra, Francia y Holanda, que se disputaron entre los siglos XVI y XVIII el dominio de los mares y el monopolio de las rutas comerciales. Sin embargo, para el segundo orden mundial, reconoce solo a un único gestor: Gran Bretaña. La razón estriba en que se trataba del único país en el que coexistían las condiciones precisas para convertir a la tecnología en la piedra angular del desarrollo capitalista. Dichas condiciones incluían desde la dotación de recursos naturales hasta el desarrollo de la ciencia y del sistema político. El cambio histórico que introdujo la denominada Revolución Industrial, en el siglo XVIII, fue modificar el rol que hasta entonces había tenido la tecnología en el desarrollo del capitalismo, para convertirla en el elemento fundamental del desarrollo económico. Desde entonces, la disyuntiva del desarrollo en un mundo global quedó estrechamente asociada a la capacidad de respuesta frente a los desafíos abiertos por la tecnología.

Los autores que relacionan la globalización con la modernidad, son del criterio que ésta no se deriva de la tendencia natural de los seres humanos hacia el comercio, sino, más bien, del éxito de algunas instituciones surgidas en el oeste europeo durante esa época, que permitieron conectar partes del planeta que anteriormente estaban aisladas. La modernidad, por tanto, implicaría una dimensión técnica de intercambio comercial, pero con ella habría que considerar igualmente algunos aspectos políticos, como la democracia o el imperio de la ley y culturales, como la secularización y el individualismo. Desde este punto de vista, la globalización llevaría aparejada la extensión de un modo de vivir por todo el planeta al que se uniría una parte considerable de culturas no occidentales (2).



Integración mundial de las economías.

(1) FERRER, Aldo: *Historia de la globalización. Orígenes del orden económico mundial*. Buenos Aires, 1966.

(2) MARTÍN-CABELLO, Antonio: «Sobre los orígenes del proceso de globalización», *Revista de Ciencias Sociales*, vol. 1, núm. 1, 2013, pp. 7-20. Universidad Rey Juan Carlos.

En épocas pasadas, el mundo era más pequeño, al igual que ocurría con los medios técnicos disponibles. Guardando las debidas proporciones, también se cumplía la definición que hoy día se da al término globalización; esto es: «La acelerada integración mundial de las economías a través de la producción, el comercio, los flujos financieros, la difusión tecnológica, las redes de información y las corrientes culturales» (3).

En la Edad Media, a la civilización cristiana se oponía la musulmana, y más allá, los mongoles, los hindúes y los chinos. Cada una de estas culturas tenía sus propias características y puede asegurarse que en muchos aspectos superaban a los que poseían los territorios europeos de entonces. Quiere esto decir, que Europa tenía que negociar con civilizaciones iguales o ciertamente superiores, que a su vez constituían otros modelos de globalización. Se trataba de mundos que al no poder autoabastecerse de ciertos bienes necesarios, se relacionaban con el exterior para su adquisición.

Existe en la actualidad una gran disparidad de criterios y opiniones a la hora de hablar de fases y fechas en las que se pueda encajar la globalización y su desarrollo. Como resumen de cuanto se ha dicho y posible opción que pueda ayudar a comprender el fenómeno que nos ocupa, ordenándolo cronológicamente, nos vamos a servir de las siguientes consideraciones y momentos que a continuación se detallan (4):

- El nacimiento de este fenómeno podría remontarse a las civilizaciones más antiguas, como la egipcia, o incluso más atrás en el tiempo remontándonos a las primeras migraciones acaecidas en la prehistoria humana. Estos primeros procesos alcanzarían hasta el siglo XV, denominándose esta fase «prehistoria de la globalización».
- Puede hablarse de una etapa de transición, entre los siglos XI y XV, que hace de unión entre los fenómenos globalizadores antiguos y modernos.
- Entre los siglos XV y comienzos del XIX, estaríamos ante la fase de gestación y encaminamiento hacia la primera fase de globalización.
- Desde 1800 hasta 1914 (Primera Guerra Mundial), se desarrollaría la que puede considerarse como «primera fase de la globalización» o, también denominada, «globalización moderna».
- Entre 1914 y comienzos de los años 70, nos hallaríamos ante los prolegómenos de una segunda fase de la globalización, que se concretaría entre 1973, con la crisis del petróleo y 1989, con la caída del Muro de

(3) GONZÁLEZ ENCISO, Agustín: «La globalización en la historia», en revista *Empresa y Humanismo*. Universidad de Navarra, vol. V, núm. 1/02, 2002.

(4) RODRÍGUEZ MIGUEL, Juan Carlos: *La globalización como reto educativo en la Educación Secundaria obligatoria*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, 2010.

- Berlín, naciendo entonces la «segunda fase de globalización» o globalización contemporánea, que llegaría hasta el momento presente, mostrando grandes diferencias con las anteriores etapas.
- Podría, incluso, hablarse de una tercera fase de globalización a partir del año 2000, aunque no existen suficientes indicios que sustenten esta tesis.

Hitos significativos en el proceso de la globalización

Multitud de acontecimientos históricos podrían utilizarse para sustentar el concepto de globalización. Únicamente, a modo de ejemplo, vamos a citar alguno de ellos que, por su repercusión en el ámbito del comercio, acabó facilitando la interconexión de diversas civilizaciones y la aparición de nuevos mercados.

La Ruta de la Seda

Se trataba de un conjunto de rutas comerciales entre Asia y Europa que se extendían desde la actual Xi'an, en China, Antioquía (Siria) y Constantinopla (Turquía) hasta el límite oriental de Europa. Se creó inicialmente por intereses de carácter político y militar.

Este recorrido configuró la red de vías comerciales terrestres de mayor longitud en el mundo, dimensión que sobrepasó los ocho mil kilómetros, que atravesaban territorios de los continentes europeo y asiático. La historia de esta ruta comprende multitud de acciones de carácter comercial, cultural, artístico, religioso, etc. y tuvo un protagonismo fundamental en la consolidación de las civilizaciones occidentales y del Lejano Oriente, principalmente de las zonas sur y suroeste de la China. Entre sus años de apogeo (siglos III-X), los comerciantes que la utilizaban debían contar con un salvoconducto parcial por cada tramo de la misma. En estos documentos se expresaba la mercancía que transportaban así como las personas y número de animales que componían la caravana. Seda, metales, cueros, especias, etc., constituían algunos de los productos que cambiaban de mano a lo largo del trayecto. También son destacables la multitud de idiomas que se utilizaban a lo largo de su recorrido así como la diversidad de religiones profesadas por los componentes de aquella.

La domesticación de animales de carga permitió que grupos de comerciantes efectuaran largos recorridos. Camellos, caballos y burros constituían los más utilizados. Sus huellas marcaban el camino a seguir. Los comerciantes nómadas actuaban en muchas ocasiones como intérpretes entre etnias con idiomas diferentes. El sogdiano era la lengua más común. Se trataba de un idioma, de origen iraní, hablado en una amplia zona que ocupa parte de los



Ruta de la Seda.

territorios de Tayikistán y Uzbekistán y que abarca las ciudades de Samarcanda y Bujará. Los sogdianos desempeñaron un papel relevante en la Ruta de la Seda, posibilitando las transacciones comerciales entre China y Asia central. Fue esta la ruta que utilizó el propio Marco Polo para llegar a la China y al imperio de los mongoles, tal y como nos lo detalla en sus relatos viajeros.

En realidad, la denominada Ruta de la Seda se componía de mucho más que caminos que cruzaban los vastos territorios de Asia. También se integraban en ella las rutas comerciales marítimas que desde Japón y Tailandia conducían hasta las costas de África. No era habitual que un solo comerciante recorriera toda la ruta. Casi todas las transacciones comerciales tenían lugar en las poblaciones más importantes del camino.

La ruta de las especias

La considerable estimación que en Europa se tenía por las especias, se remonta a la época romana, aunque ya desde las campañas de Alejandro Magno eran conocidas y enormemente apreciadas. En la época clásica surgieron ricas ciudades helenísticas en puntos emblemáticos de esta ruta, como Gerasa, Petra y Alejandría, el gran puerto de las especias. Junto a esta ruta marítima existía otra terrestre, que atravesaba Persia y Mesopotamia, para alcanzar finalmente los puertos fenicios.

Durante finales del siglo XIV y a lo largo del XV los mercaderes chinos recorrían las islas de Indonesia en busca del preciado tesoro y desde estas trasladaban sus cargamentos hasta la costa suroriental de la India y la isla de Ceylán, donde las intercambiaban por otros productos que aportaban los comerciantes árabes y estos, a su vez, trasladaban las especias hasta Europa, donde alcanzaban precios muy elevados.



La Ruta de la Especias.

En el viejo continente, el tráfico de productos provenientes de las islas de las especias (Molucas, Sumatra, Java, Banda, etc.) estaba monopolizado por los comerciantes árabes, aliados entonces con los venecianos, que eran los que se ocupaban de vender el género a través de un complejo sistema de distribución que alcanzaba los más remotos mercados. Esta situación sufrió un giro inesperado con la llegada de los portugueses a la zona a finales del siglo XV.

Gracias a sus considerables avances en la navegación y la arquitectura naval, fueron precisamente los portugueses los que estudiaron nuevas rutas y consolidaron posiciones geográficas fundamentales en el comercio de la especiería. Lo consiguieron en base a sucesivas conquistas del territorio o bien por medio de alianzas en el sur de la India. El negocio les resultó francamente ventajoso, hasta que cometieron el error de contratar a los holandeses como agentes intermediarios, solicitando más adelante que éstos se ocupasen directamente de recoger las especias y proceder a su posterior traslado a Europa. Esto provocó el final de la dominación lusa en la zona. Los holandeses se apropiaron del secreto de las rutas que celosamente habían guardado los portugueses a lo largo de un siglo y se proclamaron los nuevos proveedores de la estimada mercancía, fundando la denominada Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, que pasó a controlar el tráfico de la misma a lo largo de dos siglos. Creada en 1602, fue la primera compañía multinacional y también la primera en hacer públicas sus cuentas. Los Estados Generales de los Países Bajos le concedieron un monopolio de 21 años para realizar actividades comerciales en Asia. A pesar de que su actividad principal era el comercio, la Compañía ostentaba las competencias propias de un Estado, pues estaba habilitada para declarar la guerra; suscribir tratados e incluso tenía facultad para acuñar su propia moneda. Llegó a disponer de una flota de 40 barcos de guerra y 150 mercantes. Sus instalaciones daban trabajo a más de 50.000

personas. El excesivo endeudamiento y los conflictos armados que sostuvo contra Inglaterra motivaron su quiebra, siendo finalmente nacionalizada en 1796.

La Ruta del Atlántico

Las incursiones portuguesas por el Atlántico alcanzaron verdadera importancia a lo largo del siglo XV. La conquista de las Azores, Madeira y archipiélago de Cabo Verde solamente constituyó un eslabón más de la larga cadena de descubrimientos que llevaron a efecto en tiempos posteriores.

A partir de 1416, el infante Enrique de Portugal reunió en la ciudad de Sagres, situada en las cercanías del cabo de San Vicente, a determinados personajes del mundo científico relacionados con la navegación oceánica y fundó la famosa Escuela de navegantes. En ella se formaron los grandes marinos portugueses, que con sus hazañas hicieron realidad los sueños de aquel. En dicha ciudad, acopió el infante mapas y demás información náutica conocida en aquel momento, mucha de ella procedente de la Escuela de Cartografía de Mallorca. No tardó el Navegante en enviar desde Sagres una serie de expediciones navales con la misión de bordear la costa atlántica de África, avanzando hacia el sur para buscar el supuesto paso a la India. Entre 1424 y 1433, el Infante envió más de quince expediciones con la misión de superar el temido cabo Bojador. Todas ellas regresaron asegurando que el mencionado cabo era infranqueable. El temor a la zona mencionada se confirmó cuando Gil Eanes, en 1432, había llegado a los confines del mismo y se había encontrado ante una masa de mar hirviente. Aterrorizado, regresó a Portugal a dar



El cabo Bojador.

cuenta de tan espantoso descubrimiento. Fue acusado de cobarde y de nuevo regresó al escenario del peligro, donde vio la barrera de espuma, que resultó ser una restinga de aguas poco profundas; unos peligrosos bajos que decidió bordear abriéndose hacia alta mar. De este modo consiguió doblar el temido cabo, abriendo la puerta hacia un destino desconocido.

Entre los años 1440 y 1470 la actividad descubridora de los portugueses sufrió una ralentización, pero a partir de

este último año se reanudaron las exploraciones. En 1472 Fernando Poo efectuó el reconocimiento de la costa de Biafra y posteriormente la expedición capitaneada por Gonçalves y Sequeira alcanzó el golfo de Guinea y al año siguiente, éste último descubrió las islas de Santo Tomé y Príncipe.

En 1486 el rey Juan II, que había sucedido a su padre Alfonso V en el reino portugués, decidió armar una flotilla compuesta por dos carabelas, para formar parte de una expedición que puso al mando de Bartolomeu Dias. Les acompañaba una embarcación menor para dar cobertura al aprovisionamiento. Partieron de Lisboa a finales de julio o comienzos de agosto de 1487 (5). La expedición arrumbó al sur, siguiendo la costa occidental de África, en demanda de la desembocadura del río Congo. Se aprovisionaron en la fortaleza de San Jorge de la Mina, en la Costa de Oro (actualmente Elmina). Atravesaron el golfo de Guinea y una vez pasado el río Congo continuaron su marcha al sur, hasta un lugar denominado Angra do falto. Seguidamente recorrieron la costa africana de Angola, alcanzando el golfo de Santa María de la Concepción (actual Namibia). A finales de este mismo año alcanzaron un lugar próximo a la desembocadura del río Orange y erigieron un padrón de piedra en el lugar que denominaron Angra das voltas. Prosiguiendo el viaje al sur, descubrió primero Angra dos Lhéus al noroeste de la actual Sudáfrica. En este punto Díaz decidió engolfarse en el océano alejándose de la costa, que perdieron de vista. Durante el mes de enero de 1488 cogieron un enorme temporal que los arrastró hacia el suroeste, pasando de largo el después conocido como cabo de las Tormentas sin llegar a verlo. Trece días después, aprovechando los vientos antárticos, navegaron con rumbo noreste redescubriendo la costa, cartografiando varias bahías de la costa oriental de Sudáfrica, útiles en el futuro como puertos naturales. Llegados a este punto, Bartolomé Díaz quería seguir navegando hacia la India pero la gente no apoyaba tal decisión por encontrarse tremendamente cansada. Comenzaron las quejas y pronto las reclamaciones para dar la vuelta, entre otras cosas, con objeto de buscar la nave de aprovisionamiento, que se había quedado rezagada.

Para dar satisfacción a las quejas del personal, ya al borde de la rebelión, Díaz recabó la opinión de los capitanes, oficiales y algunos marineros principales. Les pidió opinión sobre lo que debían hacer, tomándoles juramento para decir la verdad en servicio del rey. Todos opinaron que debían retornar a Portugal, dando una serie de razones de peso. En vista de la situación pidió dos o tres días recorriendo la costa antes de decidir el retorno, a lo cual accedieron los consultados por unanimidad. El deterioro en el que se encontraban las naves en unión de la escasez de alimentos y una tripulación a punto de

(5) BARROS, João de: *Asia... De los hechos que hicieron los portugueses en el descubrimiento y conquista de los mares y tierras de Oriente*. Década primera, Libro tercero, cap. cuarto. Lisboa, 1628.

amotinarse obligó a Díaz ordenar la vuelta. En su regreso, que inicialmente efectuaron a vista de costa, descubrieron el cabo de las Agujas, el punto más meridional del continente africano.

Virando posteriormente al norte, vieron otro cabo, que dado el mal tiempo que estaban soportando nombraron como cabo de las Tormentas. El descubrimiento recién efectuado era de enorme trascendencia. Nada más y nada menos que abría la puerta hacia la India. Fueron conscientes de ello precisamente en el viaje de regreso a Portugal.

La ruta portuguesa hacia las Indias Orientales

El rey Manuel I de Portugal, llamado el Afortunado, sucedió en el trono a Juan II en octubre de 1495. En el segundo año de su mandato decidió la ocupación de la India. Mandó construir dos barcos, que llevaron por nombre *San Gabriel*, de 120 toneladas, y *San Rafael*, de 100. Una carabela de 50 toneladas les acompañaría durante el trayecto, al igual que una nao de 200 toneles que compró a un tal Daires Correa. Para el mando de esta expedición designó a Vasco de Gama, prestigioso marino natural de Sines, que estaba a su servicio y poseía gran experiencia en cuestiones de navegación.

El 8 de julio de 1497 salieron a la mar. Vasco de Gama iba al mando de la nao *San Gabriel* y su hermano Paulo de la *San Rafael*. Nicolao Coelho mandaba la carabela *Berrio* y Gonzalo Gómez la nao de aprovisionamiento. Pasaron las islas Canarias y el día 28 alcanzaron la isla de Santiago, donde hicieron aguada y efectuaron algunas reparaciones. Prosiguieron su marcha en agosto y pasaron por una isla que denominaron Santa Helena, donde permanecieron algún tiempo. Seguidamente se hicieron de nuevo a la vela y continuaron su ruta acercándose a la costa. A mediados de noviembre tuvieron a la vista el cabo de Buena Esperanza y debido al viento contrario que soplaba decidieron dar bordadas hacia afuera durante el día y volver a tierra por la noche. Consiguieron doblar el cabo y cogieron, por fin, el viento de popa. Más tarde desembarcaron en un lugar donde observaron que había mucho ganado y no veían ningún poblado, porque en esta tierra no los hay a la orilla del mar sino tierra adentro. Superado el cabo, el domingo siguiente, arribaron a la aguada de San Blas, una bahía muy grande.

Prosiguiendo su viaje, el día de la Pascua de Navidad ya habían descubierta sesenta leguas de costa en dirección este, que según su registro era la vía correcta para llegar a la India. Pero navegaron tanto tiempo sin tocar tierra que les comenzó a faltar el agua, debiendo hacer la comida con agua del mar. Se restringió el agua dulce a un cuartillo por persona y día. El 11 de enero de 1498 arriaron unos botes y llegaron a tierra, donde fueron bien acogidos por los nativos. Hicieron acopio de agua y víveres y prosiguieron su marcha, navegando con rumbo NE. El 1 de marzo vieron cuatro islas, dos de ellas muy

cerca de tierra. El capitán general decidió navegar entre ellas, destacando por delante a Nicolás Coello, por ser su navío más pequeño que los otros. Y dirigiéndose a un puerto situado entre una de las islas y tierra, tuvo la mala fortuna de tocar en un bajo, lo que obligó a los barcos que le seguían a dar la vuelta. Desde allí divisaron siete u ocho embarcaciones en las proximidades del navío de Coello y comenzaron a gritar de júbilo. Se dirigieron entonces a tierra, a donde los siguieron tales barcos. Los hombres que iban en ellos eran morenos, vestidos con ropas de vivos colores, unas ceñidas hasta la rodilla y otras sobre los hombros. Cuando llegaron a bordo, el intérprete Fernán Martínez les preguntó qué lugar era aquél a lo que respondieron que era la isla de un gran rey y que se llamaba Moçambique, poblada de mercaderes que trataban con los moros de la India, que le traían plata, lienzos, clavo, pimienta, jengibre, anillos de plata, perlas y rubíes y que desde otra tierra que quedaba detrás le traían oro. Además, les ofrecieron entrar en el puerto. Tras la consulta correspondiente con los otros capitanes, Vasco de Gama decidió entrar con ánimo de coger pilotos que los guiaran en adelante. Allí permanecieron hasta finales de marzo. Nuevamente se hicieron a la mar y el 7 de abril llegaron a Mombasa donde hicieron acopio de víveres y permanecieron hasta el 13, fecha en la que nuevamente salieron a navegar. Alcanzaron después Melinde donde fueron bien recibidos y agasajados. Una vez provistos de todo lo necesario para continuar el viaje, salieron de Melinde con dirección a Calicut el martes 23 de abril. Comenzó una larga travesía de 750 leguas. Pusieron rumbo este. El domingo siguiente viraron al norte. A pesar de que en esta época del



Llegada de los portugueses a Calicut.

año se suelen desatar en la zona terribles tempestades, tuvieron la fortuna de coger el viento de popa y el viernes 17 de mayo, a los veintitrés días de haber salido de Melinde, descubrieron tierra. El domingo 20 de mayo el piloto vio unas cumbres muy altas que estaban sobre la ciudad de Calicut y se acercó tanto a tierra que pudo reconocerla. Se hicieron grandes celebraciones en los barcos y el mismo día por la tarde pudieron alcanzar un punto situado a dos leguas de dicha ciudad.

Cuando los portugueses llegaron a Calicut, esta ciudad era una de las más poderosas de Oriente. El comercio era allí tan próspero que los mercaderes de Persia, Arabia y todas las Indias orientales lo visitaban con asiduidad. Curiosamente, no había más que un solo puerto en la zona, donde los navíos pudieran abrigarse y se veían obligados a quedarse en la rada, en la que sin ayuda de las anclas estaban expuestos a peligros permanentes.

Tras una estancia prolongada en esta tierra, Vasco de Gama decidió regresar a Portugal. El desconocimiento sobre los vientos monzones en esta época, que soplaban en contra, provocó que su navegación hasta Melinde durara 132 días. Hay que tener en cuenta que en el viaje de ida habían tardado solamente 23 en cruzar el Índico. En esta etapa pereció mucha gente. El 20 de febrero se encontró con Nicolao Coello en la isla de Zanzíbar, situada a 6° de latitud sur y a diez leguas de tierra firme. Próximas a ella se encontraban otras islas llamadas Pemba y Mobia, respectivamente. Estaban pobladas por gente que destacaba por su delgadez, pero que vestían buenos paños de seda y algodón que compraban en Mombaça. Las mujeres lucían joyas de oro de Sofala y de plata de la isla de San Lorenzo. Prosiguieron su ruta deshaciendo el camino realizado anteriormente y el 10 de julio de 1499 llegaron a Cascais (Portugal), donde informó al monarca de cuanto había sucedido y entregó las muestras que traía de aquellos lugares que habían visitado.

Gracias a la navegación, los hombres acababan de abrir nuevas dimensiones (6); posibles en virtud de una combinación de voluntad y audacia. El viaje de Vasco de Gama contribuyó de modo radical a transformar la civilización europea y la Historia Universal.

Las especias

Resulta difícil encontrar una definición para el término «especia» (7). Se trata de sustancias vegetales que no constituyen hojas ni hierbas, sino que se

(6) GRAÇA MOURA, Vasco: «Camoens, cantor de la epopeya de los navegantes», en revista *El correo*, abril 1989.

(7) MASCAREÑAS PÉREZ-ÍNIGO, Juan, y MASCAREÑAS GONZÁLEZ, Alfonso: «El comercio de las especias como factor principal que impulsó los descubrimientos geográficos de Europa Occidental», en *Revista Universitaria Europea*, núm. 16, enero-junio, 2012.

obtienen de partes diversas de la planta, como la raíz, el tallo, el fruto o bien la semilla. Sus características principales derivan de los singulares aceites que las componen, que son los responsables de su sabor y aroma y de sus propiedades medicinales y de las facultades de preservar los alimentos que poseen. Su obtención en áreas geográficas determinadas del continente asiático dificultaba su obtención por los comerciantes europeos, lo que incrementaba notablemente su coste.

La India era el principal productor de la pimienta. También producía jengibre, cilantro, comino y sésamo; Ceilán producía principalmente la canela y ciertas islas de Indonesia, incluyendo las Molucas, producían clavo y nuez moscada. Durante el Renacimiento se incrementó notablemente la demanda de especias. El dominio de este próspero comercio motivó el inicio de confrontaciones entre diversas naciones europeas, entre ellas España y Portugal durante los años finales del siglo XV y a lo largo del XVI.

Por sus cualidades aromáticas y vigorizantes del sabor, las especias siguen siendo utilizadas en multitud de preparaciones culinarias en todo el planeta. Su utilización debe realizarse en pequeñas cantidades, debido a que su exceso puede resultar tóxico para el organismo humano. Algunas de ellas tienen igualmente propiedades medicinales. Sirvan como ejemplo:

- El clavo, que se ha utilizado tradicionalmente en la medicina como un potente antiséptico, facilita la digestión de los alimentos y tiene la propiedad de eliminar los parásitos intestinales. Por otra parte, ayuda a regular la presencia de azúcar en la sangre, reduce la inflamación y aporta elementos esenciales para el organismo, tales como: potasio, calcio, ácidos grasos omega-3 y vitamina K.
- La nuez moscada, planta cuyo fruto se obtiene de un grano duro que está cubierto por una membrana. Dicho grano se utiliza en el tratamiento de problemas digestivos y para tratar trastornos de ansiedad. Posee igualmente excelentes cualidades antibacterianas.

No cabe duda de la importancia que en el comercio de las especias tuvieron los holandeses, como ya se ha apuntado antes. Su influencia se prolongó en el tiempo hasta mediados del siglo XX, cuando los japoneses pusieron fin al gobierno holandés en el territorio. Indonesia a finales de 1949 se transformó en un país independiente.

En el día de hoy, los principales centros comerciales de especias se ubican en Róterdam, Singapur, Hamburgo y Mombay. A pesar de que el tráfico propiamente dicho se lleva por medio de procedimientos electrónicos a través de internet, el movimiento real de la mercancía se realiza en barcos y aviones hasta su destino final. El comercio de especias continúa siendo importante. Gracias a las nuevas técnicas de cultivo, la racionalización de los transportes y la aplicación de las economías de escala, los precios han caído notablemente.



La demanda sigue siendo notable e Indonesia continua siendo un productor de primer orden en esta materia.

Recapitulando lo dicho, podemos afirmar que las especias no representan más que un eslabón en una larga cadena de sucesos acaecidos a lo largo de la historia que, desde un punto de vista amplio, dan contenido al fenómeno que hemos definido como globalización. En la actualidad, se defiende generalmente la existencia de un mayor grado de integración entre las sociedades, que juega un relevante papel en los cambios económicos y sociales que están teniendo lugar. Ahora bien, teniendo en cuenta que la globalización no afecta exclusivamente al ámbito económico, existen adversarios que le imputan un mayor empobrecimiento de las sociedades menos favorecidas, mientras que los partidarios la consideran una panacea que conduce hacia el equilibrio universal. En esta situación, deberíamos preguntarnos donde se encuentra el punto de equilibrio que proporcione solución al dilema.

BIBLIOGRAFÍA

- CORREA, Gaspar: *Lendas da India*. Lisboa, 1858.
DEHESA ROMERO, Guillermo de la: *Comprender la globalización*. Madrid, 2000.
FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo xv*. Madrid, 1837.
FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo: *Historia Natural y General de las Indias y Tierra-Firme del Mar Océano*, Madrid, 1852.
LOPES DE CASTANHEDA, Fernao: *Historia del descubrimiento y conquista de la India por los portugueses*, Lisboa, 1554.
MADRIGNANI, Arcangelo: *El viaje de Ludovico Varthema*, Madrid, 2010.
RAMÍREZ, Manuel Antonio: *Compendio histórico del descubrimiento y conquista de la India Oriental* (traducido del francés). Córdoba, 1773. Disponible en <http://books.google.es>.