



Juan A. Ortega y Medina

“De Andrenios y Robinsones”

p. 457-492

Juan A. Ortega y Medina

Obras de Juan A. Ortega y Medina, 1. Europa moderna

María Cristina González Ortiz y Alicia Mayer (edición)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas/
Facultad de Estudios Superiores Acatlán

2013

494 p.

ISBN 978-607-02-4263-2 (obra completa)

ISBN 978-607-02-4264-9 (volumen 1)

Formato: PDF

Publicado en línea: 11 de marzo de 2019

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/594/eur opa_moderna.html

D. R. © 2018, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



De andrenios y robinsones

457

Proemio: ínsulas

Con bastante fundamento se ha podido escribir que la aportación del pensamiento teológico inglés al gran sistema conceptual tomista ha sido nulo en las épocas de esplendor de este pensamiento y muy importante en las épocas de disolución. Como escribe José Gaos, “los grandes disolutores de la escolástica, todos de las islas británicas”.¹ En efecto, la postura nominalista de los tres grandes franciscanos ingleses, de los siglos XIII y XIV, Rogerio Bacon, Duns Escoto y Guillermo Occam (subrayando el primero la importancia del método experimental, científico y técnico –razón y práctica– en el intento de conocer las fuerzas ocultas y mágicas del universo; insistiendo el segundo en la necesidad de abordar la teología por el lado práctico y no por el especulativo, con lo que separa a ésta de la filosofía; y considerando el tercero que la teología era una ciencia sensitiva) se lleva a cabo en un momento de crisis espiritual disolutiva y hará posible, andando el tiempo, la entrega del mundo y del Estado a la racionalidad del hombre; o lo que viene a ser lo mismo: a la técnica.

¹ "Significación filosófica del pensamiento hispanoamericano", *Cuadernos Americanos*, México, núm. 2, 1943 p. 79. Véase también sobre el tema en *Pensamiento de lengua española*, México, Editorial Stylo, 1945, p. 15-69.

En cambio los teólogos españoles siempre han contribuido al renacimiento y fortalecimiento de la escolástica, como ocurrió desde mediados del siglo XVI hasta mediados del siguiente y como aconteció asimismo durante la primera mitad del siglo XIX por obra y gracia de Luciano Balmes, el iniciador de la neoescolástica, quien determinó y aseguró entre los cultivadores de la misma el sólido y secular pensamiento de que los misterios de la fe son impenetrables a la deficiente razón humana pero no irracionales.

Esto quiere decir que la tradición inglesa, a diferencia de la española renacentista, desde el siglo XIII se mostró proclive a la manipulación empírica de lo real. Santo Tomás Moro, testigo de la razón en pleno siglo XVI, habla en su *Utopía* por boca de Rafael Hitlodeo y estima que el ascetismo de los “butrascos” (especie de monjes) con sus votos, sus trabajos perpetuos, su renuncia al mundo y sus esperanzas de vida futura no es más razonable que el de aquellos religiosos más enraizados con el mundo, que se casan y disfrutan honestamente de un vivir más sagaz y placentero; más provechoso y activo.² Francis Bacon representa con su *Novum Organum* la modernidad; un ataque frontal contra el infructuoso método deductivo aristotélico (y de rechazo tomista) a causa de la inutilidad práctica del mismo; es a saber, porque a diferencia de la lógica experimental postulada por él, la tradicional no servía para dominar a la naturaleza supuesto que no utilizaba la ciencia aplicada ni estimulaba su progreso. Para Bacon el problema no consistía tanto en conocer el mundo sino en cambiarlo; el hombre que obedece las leyes naturales domina a la naturaleza. El método nuevo de investigación (*ars inveniendi*) que Bacon propone parte de lo singular de los hechos, cosa que ya habían recomendado los españoles Vives y Sánchez pero que en ellos no pasó más allá. En la *Nueva Atlántida* se decreta y exalta la apoteosis del hombre: saber es poder y, por lo tanto, la capacidad del hombre para actuar sobre la realidad y transformarla dependerá de su sapiencia. Obedeciendo el hombre las leyes de la naturaleza llega a alcanzar el dominio de ésta, porque como expresa el sacerdote de la Casa de Salomón, el conocimiento de las causas y secretas nociones de las cosas engrandece los límites de la mente humana y permite al hombre la realización de todas las cosas posibles. Se trata de una racionalización profética e hipotética de la técnica, de la política y de la economía: organización tecnocrática

2 Cf. "Utopía", *apud Utopías del Renacimiento*, México/Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1966, p. 129.

de toda la existencia humana tal y como parece estar a punto de ser alcanzada en nuestros días. La ambición más sana y noble, de acuerdo con el barón de Verulam, es la del hombre que se propone extender el poder y dominio del género humano sobre todo el universo.³ Esta ambición es justamente semejante a la perspectiva temerosa-ambiciosa que se le presenta al Adán miltoniano cuando, arrojado del Edén, da comienzo a su duro peregrinar por una nueva tierra misteriosa y hostil. La humanidad ha perdido su vergel (El Paraíso perdido); pero lo podrá recuperar, gracias asimismo al arbitrio poético de Milton, mediante el sacrificio del nuevo, en cuanto alegórico, Adán-Hombre-Cristo. En el diálogo entre el Señor y Satanás éste le ofrece todo el poder y gloria del mundo, pero Jesús no renuncia a su obra, a su pasión y sacrificio, a su sagrado quehacer operativo en este mundo, porque es la única manera en que el hombre podrá redentoramente, recuperar, aquí en la tierra, el paraíso: la felicidad.

El hombre se regenera y regenera al mundo merced a la actividad productiva incesante; la tradicional renuncia católica se trueca en cambio y recuperación salvadoras. El mundo va perdiendo así su prístina condición o condenación en tanto que “valle de lágrimas” y acabará transformado en El Paraíso recuperado. Y, cosa curiosa, éste será precisamente el mensaje religioso protestante de Daniel Defoe cuya veneración por la ascesis puritana actuante en el mundo no diferirá, mayormente de la calvinista de Milton o de la anglicana de Bacon.

El Robinson Crusoe es una alegórica fábula puritana en la que la trama aventurera no nos impide percibir la moraleja edificante del relato ni nos empuja a advertir el mensaje técnico ni el propagandístico comercial: el comercio como sanción divina. En el mundo robinsoniano creado por Defoe las manos de Dios se manifiestan por todas partes; decretos providenciales y misteriosos operan por doquier acuciando a Robinson a asumir sus tareas y permitiendo que cada acción suya sea debidamente juzgada y recompensada si viene al caso. El Robinson Crusoe (1719), la novela de la soledad como ha sido llamada, está plagada de signos y de significados simbólicos y figurativos como corres-

3 Hemos consultado la obra de Bacon en la edición de Francisco Larroyo para la Editorial Porrúa, 1965 (Sepan cuantos..., 293). *La Nueva Atlántida* en la edición del Fondo (supra n. 2). Asimismo hemos aprovechado los excelentes prólogos de F. Larroyo y Eugenio Ímaz.

pondría al puritano talante de su autor. Como el Adán bíblico, Robinson ha sido arrojado de su feliz paraíso civilizado a una isla desierta y áspera en la que penará con el sudor de su frente a causa de su pecado de desobediencia. En lugar de atender a su vocación (*calling*) Robinson se había empeñado en navegar y comerciar. Dios lo castiga con tempestades, con la esclavitud en África y, por último, con la prisión isleña. Se nota en toda la obra la tensión entre los impulsos personales del desobediente y los propósitos de su creador. Este nuevo Adán va a alcanzar el perdón divino mediante la esforzada actividad regenerativa (productora) en su ínsula y gracias también a sus manos y a su inteligencia e imaginación creativas. Regeneración de Robinson y regeneración y rescate de su nuevo mundo insular merced a la oración del trabajo, como Lutero y Calvino lo habían exigido evangélicamente entre los suyos. Pero el proceso palingenésico no se queda aquí sino que alcanzará colonialista y religiosamente al salvaje Viernes al que el cristiano náufrago y señor insular adoctrinará, civilizará y explotará; es decir, regenerará. Con el auxilio del salvaje ya humanizado podrá acabar Robinson de reconstruir su mundo y casi convertirlo en paradigma cristiano o modelo feliz, exitoso, de la civilización mercantil e industrial del siglo. En su ínsula Robinson es el *homo faber* o *technicus* que va a recrear la civilización, la inglesa por supuesto: rígida ley moral, tolerancia religiosa, pía y productiva esclavitud (la de Friday) y activísimo operar en el mundo (agricultura y ganadería) sin pretender no obstante la justificación por las obras, puesto que si Robinson actúa, ello depende, ante todo, de su fe absoluta y confiada (fiducia) en Dios. El mundo insular de Robinson Crusoe no es un escenario o teatro del mundo en el que el héroe ha de representar la comedia humana, sino una bien definida realidad al alcance de la mano y al de los útiles, que son su prolongación técnica, en la que el hombre actúa imperativamente buscando así dominarla. Esta doble e interactiva entidad de hombre y mundo es la que dio pie a Defoe para escribir su obra.⁴

Bien conocido es que el autor inglés se inspiró para escribir su novela en las aventuras y desventuras del marinero escocés Alejandro Selkirk (1676-1721) quien vivió solo en una isla del archipiélago de Juan Fernández cuatro años y cuatro meses. El relato del marinero llevó al autor de Roxana y Moll

4 Hemos consultado tres ediciones del Robinson: dos inglesas (London-Glasgow, Edit. Collins, 1963 y Middlesex Eng. Penguin Books, 1971) y una española (Barcelona, Edit. Sopena, 1965). Desde luego hemos aprovechado los prólogos de Frederick Brereton y Angus Ross.

Flanders a escribir el *Robinson Crusoe*; el gran tema de la regeneración y consecución de la felicidad mediante la técnica del trabajo y, a través de ésta, del control, dominio y transformación de la naturaleza tal y como desde 1620 lo había profetizado y preconizado, según vimos, Sir Francis Bacon. En circunstancias todavía más hostiles que las sufridas por Selkirk vivió el pobre español Pedro Serrano cerca de diez años en una rocosa isleta situada a cientos de millas de la costa de Chile, y de no ser por el Inca Garcilaso, que recogió de viva voz la relación del naufrago, nada nos hubiera llegado de las sinventuras de aquel robinson español del siglo XVI.⁵ Aunque increíble la extraordinaria heroicidad vital de Pedro Serrano, no mereció su esfuerzo la suficiente atención temática por parte del historiador mestizo como para ameritar ser novelada. Podría haber sido una de las primeras novelas castellanas si miramos la cosa desde nuestro tiempo; pero todo se quedó en menos de cuatro páginas de relleno con las que el peruano, según confiesa, da cuenta del suceso para completar un capítulo que se le había quedado corto. Pedro Serrano a pesar de todo lo que hizo, y fueron cosas tan extraordinarias que mereció por ellas el que se le concediese una pensión por orden de Carlos V, no hizo en realidad nada, pues el personaje sobre el que el escritor quiere llamar la atención en el brevísimo relato no es el sujeto histórico Pedro Serrano sino Dios mismo, cuya misericordia permite el milagro de la supervivencia del naufrago. El católico Inca, hombre del siglo XVI, rechazó o no entrevió la posibilidad de definir la realidad de su personaje en términos de salvación operatoria o tecnológica; el protestante Daniel Defoe, hombre del siglo XVIII, hizo todo lo contrario y transformó la anécdota de Selkirk en un paradigma puritano de éxito y felicidad técnicas intramundanas. Robinson Crusoe probaba con sus actividades y construcciones “que no era perezoso y que no perdonaba ni trabajos ni cuidados para procurar[se] una vida cómoda;⁶ es decir una vida placentera y liberada sólo hasta cierto punto de la necesidad.

En el tema de la razón y la realidad participaron los más egregios espíritus de la Europa renacentista; pero nos parece que ninguno de ellos caló tan

5 Cf. *Comentarios Reales*, Buenos Aires, Editorial Emecé, 1943, v. I, p. 26-29.

6 Página 119 de la edición española citada; en los textos ingleses se lee así: “confortable support” (p. 130 y 161, respectivamente). Obsérvese que el adjetivo inglés procede del verbo latino *confortare* (animar espiritualmente) que en el texto de Defoe adquiere el significado de bienestar, de comodidad, de necesidad cubierta, y que con este significado de confort pasaría al español, francés, italiano, alemán, etcétera.

hondo como lo hicieron Cervantes, Calderón, Quevedo, Gracián y tantos otros, supuesto que su temática consistirá en hallar la razón teológica y mística de nuestro vivir transitorio en esta realidad que llamamos mundo, o, para decirlo a la hispánica manera contrarreformista y barroca mundo-engaño. Empero todos estos españoles cuyo plan o proyecto de vida acabó en desengaño del mundo, no sólo obedecieron a razones religiosas sino también, y acaso más, a sinrazones ideológicas y políticas provenientes del esquema vital-espiritual puesto en práctica. Inspirado en el mito platónico de la caverna imagina Gracián en su *Criticón* una ínsula extraña y desconocida en la que vive un ente encerrado en una espelunca y alimentado por una compasiva fiera.

Dicho ser sólo percibe de la realidad exterior “unas confusas vislumbres que dispensa[ba] cielo, a tiempos, por lo más alto de aquella infausta, caverna”.⁷ Reflexionando sobre su triste y extraña existencia y buscando la razón de su prisionera realidad, soliloquiza hamletiana y cartesianamente de esta suerte: “¿Qué es esto? ¿Soy o no soy? Pero, pues vivo, pues conozco y advierto, ser tengo. Mas si soy, ¿quién soy yo? ¿Quién me ha dado este ser y para qué me lo ha dado?”⁸ Cierta día un espantoso terremoto sacude a la isla, desgaja riscos y peñas y permite que aquel sepultado en vida surja al balcón de un mundo que ver y vivir, y de buenas a primeras se topa con el naufrago Critilo (razón crítica) que es rescatado de las olas gracias al auxilio de aquel “inculto parto de aquellas selvas”. Critilo, gozoso y agradecido da principio a la inhumanización o robinsonización, permítasenos el metafórico anacronismo, de su salvador y comienza por llamarlo Andrenio (lo humano). Una vez instruido éste en lenguas así como en las creencias, ciencias, artes y técnicas de la civilización cristiana y católica emprende junto con Critilo un viaje o peregrinación por el mundo, encontrando para su desdicha que la realidad que él ve, palpa y padece es siempre no sólo embelecadora sino peligrosa. Critilo se esfuerza en poner a Andrenio en guardia contra las asechanzas mundanas; pero éste cae una y otra vez y sólo va aprendiendo mediante amargos desengaños, hasta alcanzar por fin la isla de la inmortalidad. Obsérvese que Andrenio y Critilo han salido de una utópica isla del universo para ir a parar a un mundo cuya realidad es ilusoria o engañosa; por contra, Robinson Crusoe sale por designio providencial de un mundo real para arribar a una isla,

7 Cf. *El Criticón*, Buenos Aires, Edit. Sopena Argentina, 1940, p. 15.

8 *Ibidem*, p. 12.

bronca, salvaje y virginal en la que actuará técnicamente hasta convertir aquella misteriosa y hosca realidad cósmica en un mundo regenerado, rescatado y real.⁹ Asimismo como Andrenio, el famoso Segismundo de Calderón sale de su cueva-prisión o vuelve a ella sin saber cuándo vive ni cuándo sueña; y el Periandro cervantino tiene que declarar pesimista y melancólicamente que todos sus bienes son soñados. En suma, que el héroe inglés por excelencia, Robinson Crusoe, se proyecta sobre el mundo a fin de transformarlo, incorporarlo, tecnificarlo y hacerlo necesariamente cómodo y feliz para él; en dirección opuesta actuaron los héroes españoles a partir del siglo XVI, los cuales se encuentran también en el mundo, mas no para cambiarlo y mejorarlo, sino para alienadamente padecerlo; como sucede en el caso del héroe más representativo del mundo hispánico: Don Quijote de la Mancha.

Crisis primera: el mar y los protestantes ingleses

23 Los que descienden al mar en las naves,
Y hacen negocio en las muchas aguas,
24 Ellos han visto las obras de Jehová
Y sus maravillas en las profundidades.

(Salmo 107)

Hakluyt el Joven nos cuenta en la “Dedicatoria” a su *Divers Voyages* (1582), que estando de visita en casa de su tío el geógrafo, éste le mostró diversos mapas, cartas y relaciones geográficas, al mismo tiempo que, haciéndole ojear una Biblia (el libro que, según G. M. Trevelyan, ejerció mayor influencia “sobre el carácter, la imaginación y la inteligencia nacionales”), le hizo reparar en el Salmo 107 y le instó a leer los versículos 23 y 24 del mismo. Tan profundamente le impresionaron las palabras del profeta que ellas lo decidieron, según confiesa, a dedicar toda su vida al estudio y difusión de la geografía y de los descubrimientos y viajes antiguos y modernos realizados así por tierra como por mar. Jorge Luis Borges, conocedor profundo (según se sabe) de la literatura

⁹ Utilizamos aquí el agudo deslinde que establece Edmundo O’Gorman entre universo cósmico y mundo de acuerdo con la confusión de ambos términos propiciada por el “impropiamente llamado descubrimiento de América”. Cf. *La invención de América* (México, Fondo de Cultura Económica, 1958) y “La historia como búsqueda de bienestar”, *Plural*, México, Edit. Excélsior, núm. 36, 1974 p. 6-15.

inglesa y, por consiguiente, frecuentador asiduo de la excerpta hakluytiana, nos relata a su vez que el famoso Arthur Orton sintió el llamado del mar y se aprestó a cumplimentarlo: “El hecho no es insólito –asienta el escritor argentino–. *Run away to sea* [escapar hacia el mar]¹⁰ es la rotura inglesa tradicional de la autoidad de los padres, la iniciación heroica. La geografía la recomienda y aun la Escritura (Salmos 107): Los que bajan a la mar, los que comercian en las grandes aguas; éstos ven las obras de Dios y sus maravillas en el abismo.¹¹

Se ha dicho y, por supuesto con mucho acierto, que la literatura inglesa, fundamentalmente desde el siglo XVI al XVIII, “huele a mar”.¹² Desde la época de Rastell y del héroe villano Hyckescorner, de la de Boewulf, pasando por la de Shakespeare, Marlowe, George Chapman, Daniel Drayton, Lodge, Spencer, Sidney, John Donne, etcétera, aires salobreños han saturado las mejores páginas de las obras más hermosas. El naufragio de Sommers en las Bermudas, la lectura reiterada de la colección viajera de Hakluyt y las críticas americanas de Montaigne inspiraron a Shakespeare la simbólica *Tempestad*. La novela intitulada *Margaret of America* fue escrita por el novelista Lodge, que se embarcó en la expedición de Thomas Cavendish (1586-1588) para huir de la nube de acreedores y emprender con el gran navegante y pirata la vuelta al mundo. En el estrecho de Magallanes, en la supuesta Ciudad de Santos, da con un manuscrito español (arbitrio literario) guardado en la biblioteca de los jesuitas, en el que se relata la historia de Margarita, que le servirá para escribir su obra aventurera, romancesca y oceánica. Spencer será uno de los primeros poetas del siglo XVI que incluirá en sus poesías nombres tan significativos y nuevos, tan atrayentes y exóticos como Perú, Virginia, Amazonas, Orinoco. Walter Raleigh cantará a Cynthia (la amada de Océano) su dama y reina, Isabel I, con barrocas y metafóricas alusiones clásicoamericanas, y el dramaturgo George Chapman, traductor de Homero, no desdeñará ocuparse con la obra del favorito de la reina, y escribirá el largísimo poema *De Guiana Carmen Epicum*, alabando el intrépido navegante y capitán inglés, *castigator hispanorum*. El sabio Hariot asimismo merecerá elogios versificados del poeta por la tarea cumplida en Virginia. Y el poeta y extraordinario predicador John Donne no

10 Borges traduce "huir al mar", pero esta traducción se presta a confusiones.

11 Cf. Historia universal de la infamia, Buenos Aires, Emecé, 1965, p. 31. Borges traduce a Hakluyt antes bien que transcribir el texto bíblico.

12 Cf. H.G. Rawlinson, "Introduction" (VII) a *Narrative from Purchas his Pilgrimes*, Cambridge, At the University Press, 1931.

perderá su grave compostura de profundo teólogo pese a que tomará parte en la conquista y saqueo de Cádiz (1596)¹³ y navegará por entre las islas americanas de España escribiendo cartas-poemas (1597) en donde tormentas y huracanes se presentan con aterradora y exornada novedad. Por último, Michael Drayton escribirá una famosa oda con motivo de la expedición colonizadora a Virginia (1608) en la que es visible la deuda del poeta para con las *Principal Navigations* de Richard Hakluyt.

El teórico Hakluyt se había propuesto despertar y encauzar las energías inglesas hacia las cosas del mar, del comercio marítimo y pues de la navegación. Las apetencias semidormidas de la Inglaterra tudoriana se avivaron de tal manera mediante su despabilador mensaje, que no sólo despertó, orientó y avivó los apetitos de la nueva clase burguesa emergente, sino que prendió, como hemos visto, en tanto que instancia programática, incluso en la nueva generación poética. El poeta escocés William Drummond de Hawthornden (1585-1649), aunque tardíamente (si considerada la fecha de su nacimiento) parece ser que fue el primero que explícitamente reconoció el valor que como, programa vital despabilante poseyó la obra total del clérigo Hakluyt:

De tus Navegaciones la lectura
Hakluyt diligente,
Incitará y enardecerá a los hombres a buscar la fama,
Y mucho de ti se hablará en lo porvenir,
Gracias a tu ingenio.¹⁴

El objetivo que el celoso clérigo perseguía era, repitámoslo, avivar el interés de sus burgueses paisanos que al parecer se encontraba como dormido o descuidado: “en conclusión –asienta Hakluyt en su *Particular discurso*– para despertar a algunos de nuestros más dignos conciudadanos de ese pesado sueño en el que por tan largo tiempo han dormido”.¹⁵ Había, por consiguiente, que desamodorrar a Inglaterra, ahuyentar su sueño y sacudirla de su ignavia

13 Es casi seguro que la serena, noble y política determinación del duque de Essex de no saquear ni incendiar las iglesias y conventos gaditanos, así como su moderación en el trato con el pueblo católico de la ciudad se debieron en buena parte a los consejos del ministro anglicano John Donne.

14 Cit. Curtis Putnam Nettels, *The Roots of American Civilization*, New York, F.S. Croft & Co., 1945, p. 108.

insular, ponerla en camino de lo que naturalmente debía ser su esfera de expansión no ya continental, de acuerdo con el programa medieval de los siglos XIV y XV, sino con el ultramarino, colonial y moderno: de nuevo en disputa amarga, dura y cerrada contra España. Inglaterra debía responder, en suma, a la inmejorable capacidad marinera que en sí misma había redescubierto. En la epístola-dedicatoria incluida en la primera edición de *Navegaciones* (1589) se dirige Hakluyt a sir Francis Walsingham, secretario del reino y protector y animador de la nueva generación mercantil y marineras exponiéndole y lamentándose del escaso provecho que obtenían los ciudadanos representativos de la singular oportunidad de que gozaba Inglaterra gracias a la paz que reinaba en todo el país, y advierte a tan poderoso personaje que una coyuntura tan agradable y próspera le hubiera venido de perlas a cualquiera de las naciones vecinas.

Respondiendo a la incitación del clérigo Hakluyt, un hombre como Raleigh, representante típico de la nueva clase burguesa, concibió vastos proyectos o programas expansivos coloniales, que teniendo como punto de partida la imitación, la emulación y la superación del modelo hispano tendían, según puede leerse en el ya citado *Discurso sobre la colonización* de Hakluyt, a eliminar el imperio español de las Indias Occidentales mediante un agresivo plan de acoso marítimo.¹⁶ El establecimiento de poderosas bases inglesas en América (Guayana, Virginia, Florida, Barbados, etcétera) impediría en un principio el tráfico entre España y las colonias y culminaría en la expulsión de los españoles asentados en las islas y Tierra Firme. Este famoso Discurso representa el ambicioso plan o programa debelador (antiespañol) de la Inglaterra isabelina; es decir, la constituida socialmente por esa tan aludida nueva clase mercantil formada por hombres endurecidos en los negocios, desembarazados de cualquier escrúpulo religioso, liberados de toda conciencia social y situados al margen del anticuado sentido feudal de res-

15 Llamado también "Discourse of Western Planting", *The Principal Navigations*, London, J. M. Dent & Sons, 1919 (8 v.), VI, p. 48.

16 Hasta 1594 los navegantes ingleses dependen de los manuales españoles de navegación, sobre todo el escrito por Martín Cortés, *Breve compendio de la esfera y de la arte de navegar*, 1551 y de las *Cartas de navegación* que vendía la Casa de Contratación de Sevilla. En dicho año de 1594 publica John Davis, el mejor y más experto de los navegantes isabelinos, su *The Seaman's Secrets*. Hakluyt escribió en 1584 el "Particular Discourse", llamado después *Discourse of Western Planting*, dedicado a la reina Isabel I, y escrito a instancias de Raleigh (*Vid.* D. B. Quinn, *op. cit.*, p. 294).

ponsabilidad.¹⁷ Como se sabe, la revolución espiritual tudoriana (reforma religiosa anglicana –Acta de Supremacía– de Enrique VIII, 1534) tuvo por fundamento la revolución económica que permitió la libre circulación (compraventa) de los bienes de manos muertas pertenecientes a la Iglesia y enriqueció a la corona y, sobre todo, a la nueva clase social. El ciclo tudoriano facilitó la presencia de una nueva sociedad rica y poderosa y lo suficientemente ingeniosa para levantarse sobre los resortes del crédito y de la seguridad.¹⁸ Fue de hecho un salto o una etapa revolucionaria, preindustrial y mercantilista que liquidó los rezagos feudales aristocratizantes y eclesiásticos y entronizó en el poder económico-político a la nueva clase burguesa, de raíz y cultura inglesas, cuyos representantes más destacados llenaron el vacío dejado por la nobleza de origen extranjero que se había autodestruido en la fratricida Guerra de las Dos Rosas (1459-1485), tras el fracaso inglés a lo largo de casi una centuria de dura guerra contra Francia y contra la marina castellana. Si bien es cierto que a comienzos del siglo XVI el comercio exterior inglés estaba principalmente en manos de mercaderes del Mediterráneo y del Báltico,¹⁹ a partir de la confiscación de los bienes eclesiásticos la nueva clase enriquecida fue desplazando sistemáticamente a los extranjeros monopolizadores del crédito, explotadores del comercio continental, dueños exclusivos de las naos mercantes y patrones de las tripulaciones extranjeras.

La pequeña Inglaterra de comienzos del siglo XVI, la de Enrique VII, había olvidado las hazañas y actividades marítimas realizadas por ella durante la Guerra de Cien Años y estaba pacíficamente dedicada a la cría de ganado lanar y a las labores y faenas del campo. Su principal trueque con el exterior estaba en manos extranjeras y se realizaba a base de lanas y paños semiacabados que se enviaban a Francia y Flandes.²⁰ Empero la revolución tudoriana va a cambiarlo todo de raíz y va al reverdecer los laureles náuticos de la Inglaterra medieval. Esta revolución económico-política viene acompañada de

17 Cf. Christopher Morris, *The Tudors*, London, The Fontana Library, 1967. p. 86.

18 *Ibidem*, p. 20-21.

19 Cf. H. Munford Jones, *Este extraño nuevo inundo* (traducción de A. M. Mateo), México, UTEHA, 1966, p. 129.

20 Cf. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo*, 2. v. traducción de M. Monteforte Toledo y W. Roces, México/Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1953, I, p. 508-510. Véase también David Beers Quinn, *England and the Discovery of America (1481-1620)*, New York, Alfred A. Knopf, 1974, p. 193-194.

una renovación técnica, sobre todo en lo tocante a la navegación y a la construcción de bajeles, los cuales se hacen más ligeros, más artilleramente agresivos y eficaces, así como más marineros en la maniobra del *tacking*, perfeccionada en 1539 por Fletcher de Rye, o arte de ceñirse al viento. Todos estos progresos revolucionarán, por supuesto, la táctica y estrategia navales.

Sin embargo, la re-inclinación marítima inglesa no fue tanto cosa de tradición sino de decisión facilitada por la Reforma²¹ que liberó, según expusimos, las energías psíquicas y económicas aletargadas después de un cuarto de siglo de cruenta guerra dinástica entre las casas de York y de Lancaster. Animados por la empresa tudoriana los espíritus más inquietos y clarividentes (los dos Hakluyt, Sir Ferdinando Georges, Walsingham, patrón de los navegantes, Burrough, Burghley, el conde de Leicester y su hijo ilegítimo Robert Dudley y tantos otros) arrastran consigo a los mejores hombres y los interesan aventurera y económicamente en las ciencias y técnicas del mar. Los cortesanos Hatton y Dyer apoyan el moderno programa marítimo isabelino y se convierten en patrocinadores de la empresa nacional. Drake, cliente de Hatton, en cuyo honor cambió el nombre del galeón Pelican y lo rebautizó Golden Hind (nombre mucho más sonoro y simbólico y con el que dio la vuelta al mundo) junto con otros grandes navegantes de su tiempo (Hawkins, Frobisher, Seymour, Fenner, Fenton, Crosses, Sheffield, Greenville, Davis, Raleigh, Gilbert, Cavendish, etcétera) procede de esta clase media rural inglesa originaria de la región occidental (*West Country*) que encontró en la empresa naval y en el ejercicio marineramente la oportunidad de progresar en la escala social y de recibir en más de un caso la acolada oficial en premio a sus hazañas. Y a los nombres de los personajes citados habría que sumar los de científicos como Hariot, John Deer y Edward Wright y los de comerciantes como Garrad, Chesters, Osborne, Sanderson y Smithe, oriundos respectivamente de Plymouth, Exeter y Bristol.²²

Tiene razón el historiador inglés Trevelyan cuando afirma que en los tiempos modernos la relación de Inglaterra con el mar fue activa y adquisitiva, y que en dicha relación y en la otra más antigua, medieval (pasiva y receptiva)

21 Al igual que "la disolución de los monasterios y la dispersión provechosa de las tierras de la Iglesia generaron energía en la esfera económica, la Reforma lo hizo en la psicológica —o tal vez podría incluso decirse— en la espiritual". A. L. Rowse, *The Expansion of Elizabethan England*, New York, Harper Torchbook, 1965, p. 160.

22 *Ibidem*, p. 159-160.

están la clave de su historia.²³ Sin embargo, aunque durante los siglos XIV y XV Inglaterra padeció el mar, este padecimiento no le impidió mantener y defender con éxito la línea de comunicación marítima entre Dover y Calais.

Desde tiempos remotos las aguas del Canal de la Mancha habían separado así como habían unido; la Edad Media de Inglaterra se puede entender como el intento permanente de reclinarsse sobre el continente en busca de apoyo y sustancia. La Guerra de Cien Años entrañó por fuerza la necesidad dramática de mantener el cordón umbilical de la economía y de la cultura europea y cristiana a través de Francia y de Flandes; de aquí los denodados esfuerzos para asegurar y ensanchar permanentemente la cabeza de puente inglesa al otro lado del canal y para justificar las intervenciones so color de enrevesadísimas herencias dinásticas,²⁴ vasallajes feudales no solamente a costa de Francia sino incluso de Portugal y Castilla. Se defiende además la invasión y conquista de Francia (ese “error medieval inglés”, como escribe Toynbee)²⁵ con razones a veces tan pueriles que las mismas nos harían sonreír si no supiéramos que bajo tan ahiladas alegaciones se encuentra el tremendo drama de definirse, de ser o no ser históricamente; de querer expresarse europeo, mas a la manera insular inglesa: algo así como el nostálgico y delicioso dejo anglosajón que imprimían a su francés los cortesanos y los reyes normandos de Inglaterra. Esta problemática cultural y geopolítica explican la desazón de un monarca medieval que a la vista de las dos ciudades vigilantes del canal recomendará a su hermano que las cuide y conserve como si se trataran de sus propios ojos:

Hermano Mío,

(dijo él cuando percibió las ciudades de Dover y Calais)

Si entre todas tus ciudades tuvieses que escoger dos

Para vigilar y guardar el mar y para navegar por él pronta y cómodamente;

Para ir también a guerrear afuera y para recobrar acaso tu reino si lo perdieres,

23 Cf. F. M. Trevelyan, *Historia política de Inglaterra*, traducción de R. Iglesia, México, Fondo de Cultura Económica, 1943, p. 10.

24 Por el casamiento de Enrique II Plantagenet con Eleonor de Aquitania (1154-1189) la corona inglesa se convierte en un poder continental y por consiguiente se constituye en árbitro de la política internacional hasta el siglo XIV.

25 Cf. Arnold Toynbee, “Gran Bretaña y el Mercado Común Europeo”, *Excelsior* (I de abril de 1973).

Habrás de elegir y mantener seguras estas dos ciudades,
Y las cuidarás como si se trataran de las niñas de tus ojos:
Así podrás sostenerte y defender de modo parecido las aguas del mar estrecho.²⁶

El consejo modernista que Segismundo de Luxemburgo (1410-1437) daba al rey Enrique V era, en verdad, notable y significativo, porque aquellas dos ciudades eran igualmente eficaces para atacar o para repeler; verbigracia para preservar la vital línea de comunicación. Ambos puntos eran las llaves del estrecho y dueña Inglaterra de ellos tenía en su poder la clave de la paz o de la guerra, de la victoria o de la derrota, de su seguridad y supremacía como potencia insular y continental. Tanta importancia tuvo el dominio del canal que a Eduardo II (1327-1377) que vivió un siglo antes que el caballeroso vencedor de Aincourt (25 de octubre de 1415) se le llama en las crónicas de la época *Dominus maris et transmarini passagii*. En manos de Inglaterra el estrecho se convertía en una trampa peligrosísima para todo enemigo que intentase atacarla. Para ella fue además el puente natural y decisivo de su vivir o, mejor será decir, supervivir: el eje de su historia hasta la derrota que terminó con la expulsión inglesa por los franceses acaudillados por Juana de Arco. Si durante la Edad Media el Canal de la Mancha había sido la vía acuática del comercio, de la invasión y de la transmisión cultural; en la Edad Moderna a tales cualidades se añadirá la conciencia defensiva y orgullosa por causa de la insularidad. El resultado aciago de la Guerra de Cien Años cambió decisivamente el rumbo de la política exterior inglesa, que renunció a su expansión continental y se limitó, tras el sangriento interregno de las Dos Rosas, a aumentar su comercio y a proyectarse en ultramar. A partir de entonces y hasta 1945 la nueva política consistió en impedir que cualquiera potencia continental unificase a Europa; lo que explica los fracasos de Felipe II, de Luis XIV, de Napoleón y de Hitler.

Inglaterra, en la coyuntura reformista del siglo XVI, llega a sentirse felizmente aislada gracias al mar que la rodea, la defiende y la opone al continente: a Europa, como coloquialmente se expresan aún los ingleses. El sentirse dentro de una ínsula bendecida y segura; el considerarse como un pequeño mundo, libre por eso de las asechanzas y vicisitudes de la doble guerra continental (la franco-española y la de Reforma) y a salvo asimismo de la codicia

26 Cf. "Libel of English Police", *apud* R. Hakluyt, *op. cit.*, v. I, p. 175.

transmarina de los otros nos están diciendo de la peculiaridad británica de vivirse y afirmarse como un mundo aparte, rico y venturoso y, sobre todo, prietamente envidiado por sus cualidades edénicas, marciales y mayestáticas. Empero dejemos mejor que nos lo cuente Juan de Gante por medio de su genial intérprete, William Shakespeare

- 40 Este real trono de reyes, esta isla consentida,
Esta tierra de majestad, esta mansión de Marte,
Este otro Edén, semiparaíso.
Esta fortaleza, por la naturaleza misma construida
Contra la infección y la acción de la guerra,
- 45 Esta feliz progenie de hombres, este pequeño mundo,
Esta esmeralda preciosa engarzada en el mar de plata,
Que le sirve de muralla o como un foso defensivo a una fortaleza
Contra la envidia de países menos venturosos.
- 50 Esta bendita parcela, esta tierra, este reino, esta Inglaterra.²⁷

La incomodidad, en un principio, al verse rechazados del continente, de sentirse de pronto aislados y de adquirir conciencia de su insularidad condicionarán reactivamente el futuro histórico de las islas británicas. El océano Atlántico, inhóspito, fiero y septentrional y cósmico para los ingleses durante siglos (con toda la desolada cargazón que lo nórdico tuvo para la mente medieval); el mar tenebrosos occidental, frío e infinito va a dar paso, tras los primeros viajes y descubrimientos ibéricos, a una nueva concepción. Robert Thorne, un comerciante bristolés residente en Sevilla escribirá²⁸ al doctor Edward Ley, embajador de Enrique VIII ante el emperador Carlos V, indicándole la necesidad de emprender cuanto antes una serie de expediciones marítimas por el noroeste. El mar Septentrión, de acuerdo con la carta de Thorne, ha perdido ya casi totalmente el carácter negativo, peligroso y legendario de antaño; el secreto de su medieval innavegabilidad ha sido descubierto y, al surcarlo, las aguas antes inhospitalarias y adversas se muestran ahora accesibles; es decir, incorporadas al mundo y pues transformadas en mero accidente geográfico. Gracias a las nuevas rutas Inglaterra hallará que las

27 Cf. *Ricardo II*, acto 2o, escena 1a.

28 "A declaration of the Indies", *apud* R. Hakluyt, *op. cit.*, I, p. 184.

puertas del Mar Océano quedaban para ella abiertas de par en par, lo que le aseguraba el encontrar nuevos derroteros y vías de comunicación “libres y no frecuentadas por otros países”.²⁹ Además, gracias a los grandes descubrimientos marítimos percibe que se halla en una posición y latitud geográfica en extremo favorables, proximidad mayor y por supuesto cualitativamente superior a la de Portugal y España respecto a las Indias Occidentales. El océano se transforma en el mejor aliado y los prudentes y reflexivos ingleses agradecerán a la Providencia todos los favores recibidos y no se arredrarán ante los peligros, supuesto que tampoco estos habían detenido a lusitanos y castellanos.³⁰

El Leviatán oceánico, como lo advirtiera Richard Eden en *A Treatyse of the New India* (1553), había perdido a partir de 1492 el dominio del mar; la fiera monstruosa se había trocado en animal casi doméstico y, por lo mismo, como dijimos líneas arriba, el océano dejó de verse y sentirse como irremediable padecimiento, o como obstáculo insuperable, para transformarse en vía acuática providencial de divina perfección, como lo confirmará a posteriori William Robertson en la segunda mitad del siglo XVIII.³¹

Por supuesto, no todos los hombres de la nueva y aventurera generación pensarán como los dos Hakluyt o actuarán como los hermanos Gilbert (Humphrey, John, Adrian) y sus hermanastros Carew y Walter Raleigh. Más de uno estimó como consejo sapientísimo de curtidos marineros que “la única cura para evitar el mareo consistía en marcharse al campo y sentarse a la sombra de una vieja iglesia de ladrillos”.³² Como sostenía un palaciego “parvenu” de la nueva hornada, George Hebert, hermano de Lord Hebert de Cherbury, si bueno era alabar al mar, mejor resultaba quedarse en tierra.³³ Sin embargo, para desentrañar los misterios del mar y para mejor comprenderlos había que arriesgarse y desafiar sus peligros.³⁴ Y como, pese a todo, para el poltronero Hebert, de acuerdo con su nueva y ardiente fe de anglicano, todo se tornaba bello, si se hacía por amor a Dios y toda actividad humana, por humilde que

29 Cf. Peckham, "Report", *apud*, R. Hakluyt, *op. cit.* VI, p. 71.

30 Cf. Thorne, *op. cit.*, 1, p. 213-214.

31 Cf. *History of America*, London, W. Strahan and T. Cadell, 1777, v. II, p. 64.

32 "The only cure for seasickness is to sit on the shady side of an old brick church in the country".

33 "Praise the sea, but keep on land", *apud*. *Jacula Prudentum*.

34 Cf. *The Secret of the Sea*, st. 8.

fuera, se trocaba en fatiga embellecida, volverá reflexivamente sobre sus pasos y aconsejará que para aprender a rezar no había mejor método que el de enfrentarse al mar.³⁵ Es decir, para su época aún quedaban rezagos históricos y espirituales opuestos a la novedad o modernidad marineras; pero paulatinamente la nueva concepción se va poniendo al servicio de la nueva espiritualidad y actividad anglosajonas. En la expansión marítimo-comercial y pre-manufacturera de la Inglaterra del siglo XVI coadyuvarían al alimón la inspiración bíblico-religiosa y los intereses económicos. En el mar encontraron los ingleses, como buenos protestantes, un medio ideal donde ejercitar con fruto su vocación espiritual y su ascetismo intramundano reformista; asimismo, según anotamos en páginas atrás, en el mar halló el ciudadano común el medio más adecuado para progresar riesgosa pero selectivamente en la escala social. Samuel Purchas, continuador de la obra de Hakluyt y, por consiguiente, segundo Capitán Araña en la instigante tarea de interesar y comprometer a la nueva generación inglesa en las cosas del mar, escribió un extraordinario y gran párrafo en el que el océano es presentado como el escenario propicio para todas las actividades pacíficas, guerreras y lucrativas que se le brindan casi virginalmente a un nuevo o renovado ente histórico: al inglés anglicano o puritano de la época tudoriana y jacobea. En las empresas oceánicas sentirá, pues, Inglaterra que radica su presente y futuro destino histórico; su ser, su vida y sus ansias; su justificación para consigo misma, su religión y salvación: ¡Todo!

Lo mismo que Dios –traducimos de Purchas– ha combinado en nuestro globo el mar y la tierra, así también la mutua ayuda es necesaria para lograr la felicidad y gloria en este mundo. El mar cubre la mitad del patrimonio terrestre del hombre; por tal circunstancia, éste perdería de inmediato la mitad de su herencia si el arte de la navegación no le facilitase el modo de dominar tan indomable bestia obligándola a servirle por medio de la brida de los vientos y la silla de los navíos. Por lo que se refiere a sus servicios, los que el mar presta son numerosos: él es el gran abastecedor de los productos del mundo; el portador de las demasías de los ríos; el que pone en comunicación, merced al tráfico comercial, a todas las naciones y partidas del mundo. El mar se presenta ante nuestros ojos adornado de variados colores y animado de movimientos, y en su seno se encuentran, cual si fueran ricos broches, muchas islas que le sirven de ornato. El mar es en épocas de paz espacio abierto para

35 "He will learn to pray, let him go the sea", *apud. Jacula Prudentum*.

el intercambio de mercaderías; en las de guerra adecuado campo para las luchas más terribles. De él se obtienen multitud de peces para la alimentación; materiales diversos para fomentar la riqueza; medicinas contra la enfermedad; substancias salutíferas; perlas y joyas para el adorno personal y ámbar y ambargris para el deleite. El mar ofrece en su seno profundo todas las maravillas del Señor como vehículo de enseñanzas; la variedad de sus criaturas para ser utilizadas. Entrega a la contemplación y a nuestra admiración la diversidad de accidentes; hace más breve el camino y proporciona saludable evacuación al cuerpo. A la tierra sedienta le da humedad y fertilidad, a los amigos lejanos un medio de agradable encuentro; a las personas fatigadas, frescor delicioso; a los estudiosos, un mapa de conocimientos, ejercicios de temperancia, hábitos de continencia y una escuela de meditación, oración, devoción y sobriedad; un refugio a los afligidos. Para los comerciantes, transporte; pasaje a los viajeros y aduanas para el príncipe. A la tierra le da lagos, fuentes, ríos, y riachuelos. El mar tiene además tempestades y calmas para castigo de los pecadores y ejercitación de la fe marinera. Posee múltiples propiedades que dejan estupefacto al más sutil de los filósofos; es firme y móvil fortaleza para los soldados y, como ocurre con nuestra isla, el mar erige en torno a ella un valladar de defensa y una guarnición acuática para preservación del Estado. El mar cubre al sol con vapores, a la luna se somete y cubre el cielo de nubes. Al aire le da templanza, al suelo blandura y al valle fertilidad. El mar contiene los elementos más diversos para provocar meteoros; posee asimismo las formas más diversas; las más variadas y numerosas especies de monstruos, los más grandes, los más deformes, disformes e informes. Empero, ¿para qué distraer más tu atención? El mar incita al cuerpo a actuar, a la mente a meditar y atrae al hombre hacia el mundo por medio del arte de todas las artes: la navegación.³⁶

Una lectura de este párrafo, pone en primer lugar al descubierto que el océano al transformarse en accidente geográfico es el elemento unificador de todo el globo terráqueo y el que permite la comunicación entre todas las naciones y partes del mundo; en segundo lugar pone de manifiesto la fe protestante (anglicana) del autor. Con los subrayados intencionales realizados por nuestra cuenta, hemos querido llamar especialmente la atención del lector sobre los

36 Cf. *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrims* (20 v.) Glasgow, James MacLehose and Sons, MCV, v. IX, p. 46-47.

rasgos espirituales distintivos que obligaron a Samuel Purchas a expresarse así. Nótese que el autor, aparte las ideas generales de amplia divulgación con que caracteriza al mar y las típicamente inglesas ya consideradas por nosotros en el texto de Shakespeare y en los de Hakluyt y Thorne (que, por supuesto, no son los únicos)³⁷ va penetrando en el tema conforme va subrayando e indicando las propiedades del mar; propiedades que están en estrecha relación con el bienestar, la riqueza y el confort (moral y físico) humanos. El mar se convierte bajo la animada e inspirante pluma de Purchas en un vastísimo receptáculo dispuesto expresamente por Dios para probar, dentro de su inmenso seno, la avasalladora, vocación (*calling*) marinera que en sí mismos habían redescubierto los ingleses o que les había sido particularmente insuflada: enorme ámbito donde orientar y ejecutar el intramundano y a la vez trascendental e irresistible llamado vocacional. Para que nada falte, el mar océano es también adecuada escuela no sólo guerrera y económica sino fundamentalmente religiosa y ciudadana; síntesis ética, en suma, de toda la doctrina protestante ya anglicana o puritana. Nos parece que la religión protestante inglesa aprovechó de modo admirable la gran coyuntura histórica que ofrecía (permítasenos repetirlo así) la domesticación del mar océano. Los dogmas de Calvino jamás hubieran traspasado las fronteras cantonales suizas sin el escenario oceánico.

Sin temor a errar mucho nos atrevemos a afirmar que el nuevo Jehová ponía a disposición de los hombres reformados nórdicos un semi-universo acuático recién parido y casi virginal por vía de acción, corrección y ejercicio para salvarlos. En la nueva rosa náutica soplaban vientos de ascetismo protestante marino precursores del futuro dominio del mar por Inglaterra:

¡Oh Britania, orgullo del Océano,
El hogar de los hombres atrevidos y libres.
El santuario de la adoración marinera,
No hay tierra que pueda compararse contigo!³⁸

Como hemos expuesto en el proemio, el Robinson Crusoe apareció en 1711 y aunque en dicha obra el océano está siempre presente en su vastedad y hon-

37 El ya citado de sir George Peckham (supra n. 29); el del doctor David Powell, E. Haie, etcétera, todos incluidos en la colección de Hakluyt.

38 Cf. David Taylor Shaw, *The Red, White and Blue*.

dura, en su movilidad y latente amenaza, no es sin embargo la primera novela del mar dentro de la literatura inglesa, pues la antecede la de Tobías Jorge Smollet (1721-1771) sobre las *Aventuras del Capitán Roderick Randon* (1748). Pero anterior a esta fue la publicación en Amsterdam, en 1708, de la vida viajera y aventurera de un hugonote francés, que en cierto modo, constituye el antecedente de la de Defoe *Voyage et Aventures de François Leguat*. Es curioso comprobar que todas las aventuras marineras más o menos naufragantes corresponden a plumas heterodoxas y más particularmente aun a plumas puritanas o calvinistas. Como dijimos, el éxito del protestantismo se debió en buena parte al nuevo escenario oceánico en el que pudieron fervorosamente ejercitar los protestantes la nueva fe religiosa, náutica y mercantil. Desde la época de Drake los campos quedaron deslindados: a la España católica quedó reservado el mando continental y el predominio militar de sus tercios, durante el siglo XVI; a la Inglaterra el dominio en el mar y a la larga el universal (siglos XVIII y XIX).

En Inglaterra, al contrario que en la España imperial, no fue el soldado sino el marinero el héroe nacional privilegiado, consentido y popularmente cantado:

No nos preocupamos por vuestros hombres de armas
Que desdeñan al Estado
Sino que nos preocupamos por los jóvenes marineros,
Que lo sostienen.³⁹

En 1740 el público inglés pudo divertirse con la mascarada Alfred, la cual finaliza con un viejo canto de un antiguo bardo que narra cómo el coro de genios alados pide a la diosa Britania que ejerza el dominio del mar: ¡Rule Britannia!⁴⁰

Crisis segunda: el mar y los católicos españoles

¡Quién hubiera tal ventura sobre las aguas del mar
Como, hubo el infante Arnaldos la mañana de San Juan!

39 Cit. C. P. Nettels, *op. cit.*, p. 104.

40 Cit. J. Jastrow, *Historia universal* (traducción de V. Latorre), Barcelona/Buenos Aires/Río de Janeiro, Editorial Labor, 1937, p. 306.

Andando a buscar la caza para su falcón cebar,
vio venir una galera que a tierra quiso llegar;

Marinero que la guía diciendo viene un cantar,
que la mar ponía en calma, los vientos hace amainar;

Allí habló el infante Arnaldos, bien oiréis lo que dirá:

—Por tu vida, el marinero, dígame ora ese cantar.

Respondióle el marinero, tal respuesta le fue a dar:

—Yo no digo mi canción sino a quien conmigo va.

Don Pero Niño, personaje histórico cuyas hazañas guerreras no nos canta el romancero, pero cuya vida real llegó a ser en extremo romancesca, fue uno de los tantos adalides que a mediados del siglo XVI sintió el llamado misterioso y profundo de la saloma marinera, por un lado, y de los intereses comerciales castellanos en Flandes y Francia, por el otro. El sagaz rey francés Carlos V pacta con Castilla y da comienzo a lo que ha sido llamado la “política del concurso ajeno”; es decir, de acuerdo con Viñas, el cercamiento de Inglaterra mediante el auxilio de la armada castellana. Porque “si oviese amistad con el Rey de Castilla –así se expresa Carlos V–, que rescebiria del muy grand ayuda por la mar, et seria en grand daño al Rey de Inglaterra”.⁴¹ Y Castilla, en efecto, entra al conflicto europeo (Guerra de los Cien Años) cambia de dinastía, envía cuarenta naves al Canal de la Mancha y acaba a la larga por adquirir “el primer puesto militar, político y comercial de Europa”.⁴² La primera batalla naval se va a dar en La Rochela: Ambrosio Bocanegra y Díaz apresan y destruyen treinta naves inglesas, deshacen a las portuguesas aliadas de los británicos y hacen prisioneros a 400 caballeros y 8 000 soldados con el conde de Pembroke (1372). Esto supuso para Castilla el dominio del mar y pues la libre comunicación con Flandes y Alemania hasta 1588. Francia y Flandes se desquitan así de su derrota en Winchelsea y Bath gracias a la marina castellana y a sus corsarios y hasta semipiratas, como el ya citado Pero Niño. Para Francia la victoria castellana significó el comienzo de la reconquista nacional; para Castilla

41 Cf. *Crónica de Alfonso XI*, Biblioteca de AA EE, t. LXVI, c. CLXIV, p. 285.

42 Cf. Santos Madrazo, *Las dos Españas*, Madrid, Edit. Zero, 1969, p. 88.

el que sus lanas pudieran llegar tranquila y periódicamente a los telares flamencos ya sin el temor de ver paralizado su vital comercio burgalés. La consigna brutal de 1350 (Winchelsea) destrucción del comercio español, como apuntan Finot y Konetzke, ha quedado sin efecto mediante una contundente y no menos brutal respuesta. La flota castellana sigue incursionando: toma Saint Sauver le Vicent y asalta la isla de Wight y la costa meridional británica. En Brujas se firman treguas hasta 1377 y Castilla es reconocida como potencia Atlántica; más pese a la tregua oficial, los ingleses asaltan delante de Saint Malo a siete naves comerciales castellanas. Responden los castellanos destruyendo y capturando 37 buques ingleses fondeados en la bahía de Bourgueuf. En junio de 1377 Hartleur: se reúnen 25 naves y 5 000 hombres: escala en el Mont-Saint-Michel; se cruza el canal y se toman y asuelan Rye, Falkestone, Dormouth y Plymouth; se ataca a Winchelsea y se incendian Hasting y Poole. Los ingleses replican con dureza y sus corsarios (*privateers*) no dejan de hostigar y tomar muchas naos castellanas a su regreso de Flandes. Una flota castellana derrota a la inglesa de Sir Pedro de Courtenay y se apodera de Roche Guyon. En 1380 pierden los castellanos sus presas en Kinsale; como réplica pasan a cuchillo a las islas normandas; pillan de nuevo Winchelsea y llegan a Gravesend, a la vista de Londres: “a do galeras de enemigos nunca entraron”, como escribe el canciller y cronista Pérez de Ayala y como lo confirma el *Calendar of Patent Rolls*. El 15 de junio de 1381 los castellanos destruyen veinte galeras portuguesas, una galeota y cuatro naos; la flota militar inglesa es sacada del agua para evitar la destrucción. En este año de 1381 la armada castellana domina absolutamente las aguas del canal. Fernán Sánchez de Tovar incendia Wallsingham y saquea Rottingdean, Folkestone, Portsmouth, Darnmouth y Plymouth. Para fines del siglo XIV los ingleses, bloqueados por la armada castellana, son expulsados de Normandía y Aquitania. El 20 de noviembre de 1384 se firma el acuerdo de Boulogne, Inglaterra tiene que reconocer que la ruta de Brujas sería, en adelante, monopolio castellano; pero esto no impide la presencia intermitente de corsarios ingleses que desde Danzig a Finisterre atacan a veces con éxito la línea de comunicación española; pero a los asaltos de los capitanes Mark Mixtow, John Hawley y Harry Pay, John Hardewyke, Thomas Norton, etcétera, se contesta con represalias de los ya citados Pero Niño, Bocanegra, Díaz Tovar, Nicolás Jiménez, Juan González, Pero Barba, Diego Barrasa, Juan de Castrillo, Pero Topete, Carlos de Valera y Pedro de Ronda. El primero de estos corsarios en el verano de 1405 ataca la

costa sur británica y daña a Loo y Pool. Y su alférez y cronista, Gutierre Díaz Gámez, nos relata las correrías, amagos y destrozos de los marinos y soldados capitaneados por el joven y temible capitán, tan audaz y práctico a bordo de su nave, y tan hábil y valiente en los torneos, como cortesano danzarín y hasta poeta en las Cortes de Amor. La lucha prosigue tenaz y durísima. En 1418 los castellanos se apoderan de cuarenta barcos hanseáticos tras breve y enconada pelea llevada a cabo a la altura de La Rochela: la paz de 1443 es totalmente desfavorable para la Hansa y los castellanos imponen sus exigencias económicas, políticas y marineras. En 1475 los ingleses apresan en Saint-Malo un cierto número de naos cántabras y pasan a cuchillo a las tripulaciones; el rey de Castilla, Enrique II, responde con su escuadra (o, por mejor decir, replica la burguesía castellana) y ésta se dirige a La Rochela, apresa a cien buques ingleses y pasan a cuchillo a sus dotaciones.

Lo que resulta extremadamente paradójico si no es que también simbólico, es que los éxitos navales de Castilla no tuvieron una respuesta victoriosa por parte del ejército. Castilla se vio semiinvadida y derrotada por tierra por los portugueses e ingleses: la pujanza castellana se fincaba más que en la tierra, en el mar. Juan de Gante, duque de Lancaster, se corona rey de Castilla en marzo de 1372. En 1385 es derrotada en Aljubarrota la pesada caballería nobiliaria castellana por la infantería popular portuguesa al mando del maestro de Avis. Aljubarrota fue para hueste aristocrática castellana lo que Azincourt para la francesa. Pero como se sabe desde que Tucídides escribió su *Historia* y como lo sabían muy bien los marinos castellanos y catalanes, un Díaz Gámez o un Ramón Muntaner, por ejemplo, el dominio del mar aseguraba a la corta o a la larga el dominio terrestre no obstante las más o menos reiteradas derrotas por tierra.

Si hemos expuesto aquí en un apretado resumen⁴³ las empresas navales de los castellanos de los siglos XIV y XV en su dura y dramática lucha contra los audaces y temibles marinos ingleses de la baja Edad Media, no ha sido con objeto de compensarnos de los desastres españoles a partir del primero y más decisivo de 1588: derrota de la Gran Armada o Armada Invencible. Se ha tratado simplemente de presentar la reacción de la empresa privada castellana (burgalesa-cantábrica) frente a los “brutales” intentos monopolistas ingleses.

⁴³ Estas informaciones las hemos extractado fundamentalmente de la obra ya citada de Madrazo (supra n. 42), p. 75-98.

En la actividad marítima castellana los reyes de Castilla no participan sino de nombre. El mercantilismo medieval castellano a partir de 1350 es la respuesta demoleadora de empresarios libres, particulares; la réplica de una preburguesía industrial, marinera y comerciante, en su mayor parte judía o criptojudáica. El vuelco absolutista de la monarquía española a partir de los Reyes Católicos destruyó a la Castilla ya burguesa y aseguró el triunfo de la Castilla señorial. Este giro de 180 grados dado a la política española acabó con la tradición armadora de Castilla en cuanto actividad libre, particular, y arruinó asimismo y por el mismo motivo la tradición y dominio marítimos de la Cataluña medieval (siglos XIV y XV).

Es usual presentar el llamado Descubrimiento de América por obra de España como producto de la casualidad; pero no hubo azar ni romanticismo en el hecho supuesto que por los años noventa del siglo XV era Castilla la primera potencia marítima atlántica de Europa. Pruébalo el hecho de que incluso en un insignificante puerto como Palos se pudo habilitar la expedición colombina, encontrar naos y dotaciones marineras y, sobre todo, hallar un par de expertos navegantes como los hermanos Pinzón y un gran piloto como Juan de la Cosa. Más aun, los famosos Reyes Católicos dieron largas y más largas al proyecto colombino y sólo accedieron a patrocinarlo tras ocho años de tiras y aflojas y cuando ya el visionario genovés se disponía a pasar al servicio del poderoso duque de Medinaceli, que, según parece, estaba decidido a correr con los riesgos y gastos de la aventura marinera. Sólo entonces y ya a punto de consumarse la empresa reconquistadora de Granada, el recelo y monopolio reales se decidieron a apoyar el viaje proyectado por Cristóbal Colón.

El drástico cambio paralizó también la técnica, la táctica y la estrategia navales en pleno siglo XVI. Como escribe Braudel, “el enorme galeón se reveló en el océano como una unidad pesada y poco marinera. España, vieja potencia oceánica y mediterránea, cometió el inmenso error de conservar un armamento arcaico y de aferrarse a formas navales superadas”.⁴⁴ Error, creemos, egoístamente calculado o atolondradamente cometido, como ocurrió con el máximo Andrenio, Carlos V que, en lugar de emular a Enrique VIII, el constructor, animador y reiniciador de la marina inglesa del siglo, optó por alquilar escuadras a Génova y Venecia, dándosele un ardite de que así destruía lo que quedaba de la antigua primacía marinera de Cataluña y Valencia en el Medi-

44 *Op. cit.*, I, p. 529

terráneo occidental. Y ello a pesar del peligro turco y de la alianza de éste con el rey de Francia, Francisco I.

A partir de la derrota y desengaño de 1588, provocados fundamentalmente por la ausencia absoluta de la más mínima iniciativa individual, los andrenios ibéricos más representativos comienzan su larga y doliente letanía antitradicional y antimarinera. Sabido es que las relaciones de Cervantes con el mar no fueron por cierto muy gratas para él: su manquedad, su esclavitud en Argel y su prisión manchega tuvieron por causa su relación desgraciada con las cosas del mar. En *Los trabajos de Persiles y Segismundo* el mar se presenta casi siempre con su peor cara naufragante y traicionera. El mar no les promete al par de enamorados “seguridad ni firmeza alguna largo tiempo”. Sin las abundantes zozobras no nos imaginamos cómo hubiera Cervantes podido llevar a cabo la primera parte de esta novela. Y en cuanto a Don Quijote y Sancho, caminantes del páramo y ajenos al mar, hay que recordar que cuando en Barcelona lo ven por vez primera les pareció espaciosísimo y largo, y hartó más que las lagunas de Ruidera que en la Mancha natal habían visto. La intención de Cervantes es sin duda irónica y hasta jocosa: mas quizá valdría la pena indagar si todo ello no respondió a una simbólica censura para los fa- raones dinásticos, para la Iglesia y la oligarquía españolas empeñadas de consuno en cerrarles el camino hacia el piélago espacioso a los más independientes y activos hijos de la España de entonces.

Baltasar Gracián en *El Criticón*, obra ya citada, por boca de Critilo, no tiene empacho en condenar antihoracianamente las invenciones de la industria humana y entre ellas, en primer término, el arte de la navegación: “Oh, tirano mil veces de todo el ser humano aquel primero, que con escandalosa temeridad fió su vida en un frágil leño al inconstante elemento.” Una nave no es para el naufrago Critilo sino “un ataúd anticipado”. Para el clérigo Gracián la movilidad del mar, ese infinito y constante hacer y deshacer de sus ondas, es símbolo de la inconstancia. El mar es un “horrible y espantoso monstruo” que es “reducido” o domesticado no como en Purchas mediante velas y navíos, sino por medio del “blando freno de la menuda arena” de las playas; es decir, por algo que es ajeno a la industria, invención o técnicas del hombre. En la división y oposición de los elementos y frente al hirviente y guerreante monstruo líquido opone Gracián “la firmeza de la tierra en el medio, como fundamento estable y, seguro”. El viaje de Critilo y de Andrenio está amenazado trágicamente de navegaciones largas y peligrosas y adecuadamente acompa-

ñado, de acuerdo con el espíritu de tierra adentro de Gracián, con los horrores y turbaciones de horribles tempestades. Sus tormentos, digamos con el estilo conceptista del crítico aragonés, se doblaban con las tormentas. Inspirado en las coplas de Jorge Manrique, Gracián discurre que el vivir del hombre es comparable al correr del agua. La vida, en metáforas de marinero horror, “va a orza [como] el carcomido bajel, haciendo agua por cien partes y a cada instante zozobrando entre borrascas tan deshechas que le deshacen hasta dar al través con dolor y con dolores en el abismo de un sepulcro, quedando encajado en el perpetuo olvido”.⁴⁵

Resulta muy significativo que el encuentro del hombre natural (Andrenio) con su razón crítica (Critilo) acontezca mediante el arbitrio literario-simbólico de la tempestad y del naufragio. En la *Vida de Estebanillo González* y aunque al nivel del vivir ya pícaro, son considerados insensatos los hombres que pudiendo caminar por tierra exponen su vida confiándola, a una débil tabla. A nivel ahora del cortesano vivir, fray Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo y famoso autor del *Reloj de príncipes*, publicó su *Arte de marear o vida de las galeras* que es una verdadera joya por lo que concierne al desdeñada cariño de marino de que da muestras el famoso franciscano; como lo prueba, sin duda, este párrafo de entusiasta y marinero empeño:

Es privilegio de galera que en haciendo un poco de marea, o en andando la mar alta, o en arreciándose la tormenta, o en engolfándose la galera se te desmaye el estómago, se te quite la vista, comiences a dar arcadas y a revesar de asco lo que has comido, y aun echarte por aquel suelo: no esperes que los que te están mirando te tendrán la cabeza, sino que todos muy muertos de risa te dirán que no es nada, sino que te prueba la mar, estando tú para espirar y aun para desesperar.⁴⁶

En una época en que el imperio español se jugaba en el mar su destino, uno de sus hombres directivos sólo tenía ojos para mirar lo embarazoso y negativo. Se podría argüir que eran opiniones de un clérigo; pero hombres de atuendo talar fueron también Hakluyt, Purchas y Donne y sólo tuvieron ojos

⁴⁵ *Op. cit.*, I, p. 121.

⁴⁶ Cit. Rafael Estrada, *El almirante don Antonio de Oquendo*, Madrid, Espasa Calpe, 1943, p. 22.

para vislumbrar con acierto que el futuro de la Inglaterra protestante estaba en el dominio del mar.

Para los españoles, pese a las brillantes hazañas marineras de fines del siglo XV y comienzos del XVI el mar siempre fue considerado como un mal irremediable; como un obstáculo difícil de vencer. Por supuesto al escribir esto no pensamos inculpar al pueblo por su espíritu negativo; es decir, por su carencia de mentalidad marinera, como escribe el historiador Álvarez-Arena.⁴⁷ Las desdichas de la historia española las atribuye éste a la pérdida a partir de la sorpresa táctica de 1588 de la supremacía naval. “España fue vencida en la mar –escribe el historiador– porque su pueblo se había despegado de ella”; porque éste se había “distruido de su destino histórico”.⁴⁸ Empero es lógico suponer que si el pueblo vencedor en los siglos XIV y XV es el mismo pueblo vencido a partir de la fatídica fecha, la responsabilidad del fracaso (si de lo que se trata es de hallar un responsable) deberemos buscarla en los dirigentes porque de hecho una nación no es sino la voluntad de destino o proyecto vital, para decirlo con Ortega y Gasset, que le impone su élite a la misma. Hay que admitir claramente que el atraso y los errores navales de España, dependieron de hecho de criterios subjetivos derivados de las ideas absolutistas del Estado-Iglesia español, rasador de conciencias y enemigo de novedades. Como escribe Fernando de los Ríos:

en el inevitable conflicto entre las fuerzas libres de la vida social y el Estado-Iglesia [español del siglo XVI], el triunfo fue para el segundo, que haciendo suya la bandera contrarreformista y trentina impuso su autoridad, tradición, comunidad, sustancia, espíritu y salvación por las obras, y eliminó de su seno las semillas disidentes que hacían suyas las nuevas ideas de libertad, progreso, individualidad, razón y salvación por la fe sola.⁴⁹

El conflicto hispanoinglés del siglo XVI por el dominio oceánico fue el de la oposición irreductible de dos programas vitales diferentes; de dos sistemas espirituales distintos Reforma vs. Contrarreforma, progreso contra tradición, misonéismo contra modernidad. El monopolio absoluto ejercido por el Es-

47 Cf. *El español ante el mar*, Madrid, Revista de Occidente, 1969, cc. IV, VI y VII.

48 *Ibidem*, p. 227.

49 Cf. *Religión y Estado en la España del siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, p. 160.

tado-Iglesia estranguló todas las posibilidades de desarrollo burgués. Los inversionistas privados, los corsarios, los armadores y las compañías particulares por acciones; en suma, la libre empresa no pudo enraizarse frente al triple celo exclusivista ejercido por el Consejo de Indias, la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla. En 1639 el conde duque de Olivares esperó inútilmente la victoriosa batalla decisiva que nunca vino y culpó del desastre (Batalla naval de las Dunas y derrota de Rocroi, 1643) a la ineficacia de los mandos de mar y tierra; pero la “falta de cabezas” no fue sino la dramática resultante histórica de un sistema triturador y emasculante practicado a ciencia, paciencia y conciencia por la sarcomática (pero eficaz, en cuanto rasadora) burocracia española a partir incluso de los Reyes Católicos. Jamás en la historia de ninguna nación europea moderna se conspiró hasta el extremo en que lo hicieron la Iglesia, el Estado, los Consejos y las Cortes contra los mejores, los más enérgicos, los más sobresalientes e independientes hijos de las Españas. Las desatadas del pueblo fueron en primer lugar minuciosamente reglamentadas, poco después reprimidas y por último totalmente domesticadas o destruidas.

El ataque exterior (Inglaterra, Francia y Holanda) y sobre todo el interno dejaron exhausto al país. Hacia 1680 “se acaba la lista de [las] derrotas [españolas] en el mar porque ya no quedan barcos”.⁵⁰ Para toda la América sólo pudieron despacharse ese año 17 bajeles. Aunada la decadencia económica, política y científica estaba la inevitable decadencia naval. A medida que la técnica fue progresando en el extranjero fueron los españoles perdiendo batalla tras batalla, a partir de la primera ya citada de 1588. En la repugnancia artificiosa por la técnica la responsabilidad recae sobre los egoístas, mezquinos y absurdos programas políticos y económicos. La herencia espiritual del catolicismo hispánico contrarreformista (es decir, ordenancista, absoluto y situado a la defensiva o contraofensiva) coadyuvó de modo decisivo al auto-cercamiento y, por consiguiente, al esforzado y dramático rechazo de las novedades de afuera. Así resulta más que ejemplificante el que hasta un hombre de nuestro tiempo como Unamuno, de agónica y militante fe hispanocristiana, se revuelva entre airado y soberbio y no sin cierto rencoroso e histórico despecho ibérico contra lo que él llama techniquería occidental: “¡Que inventen ellos!”

50 Cf. V. Palacio Atard, *Derrota, agotamiento, decadencia, en la España del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Rialp, 1956, p. 65.

Durante los siglos XVI y XVII los gobiernos españoles conspiraron contra toda adecuada política naval. Todo el mundo sabía, y mejor que nadie los gobernantes y los políticos, que era preciso ser fuertes en el mar para poder vencer en tierra. Felipe II en su *Razonamiento* escrito para su hijo expone a éste que “todas las guerras se hacen por mar o por tierra, y el príncipe que no tenga potencia en el mar la posee muy imperfecta y manca, por grande que ésta sea en tierra”.⁵¹ Empero la araña escurialense estaba pensando en un imposible, en un poder naval depositado exclusivamente en sus manos (Consejo de Indias) y no en un poder marítimo compartido con los más activos y audaces empresarios de la emergente clase burguesa. Pues bien, Felipe III tomó tan al pie de la letra el exclusivismo ínsito en el consejo paterno que en menos de un año, como refiere Matías de Novoa en su *Historia de Felipe III*, “se perdió lo que el valor de los castellanos y portugueses por más de ciento conquistaron”.⁵² No faltaron nunca proyectos sagaces y viables para remedio de la decadencia naval, pero nunca se pusieron en práctica. La política absolutista de los Austrias subordinó los valores económicos y políticos del imperio a sus intereses dinásticos y patrimoniales. Por su parte, la tradición religiosa católica impuso sus valores ancestrales y rechazó denodadamente los de la modernidad. Saavedra Fajardo había escrito en una de sus Empresas que España, si quería aspirar al dominio universal y conservarlo debería fundir su poder en las armas navales. Pero en la España habsburguiana nunca se tuvo una política naval congruente y sana; a saber, una política de cara a “los útiles y provechosos hombres de mar”, como quería Tomé Cano en su *Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y mercante* (1611):

Este arte y esta ocupación tan provechosa y necesaria –escribe Tomé Cano– han llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o menosprecio el ser los hombres marineros, dándosele por baldón y tratándose los que tienen naos, por los ministros reales muchas veces, no como debían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitarles su hacienda. Por lo cual, los hombres cuerdos de la navegación y marcaje se han dejado de ello, retirándose a ser mercaderes o a labrar el campo, por quitarse de tales inconvenientes y trabajos.⁵³

51 Cit. *Ibidem*, p. 56.

52 Cit. *Ibidem*, p. 55.

53 Cit. *Ibidem*, p. 56.

Antonio Pérez el famoso secretario de Felipe II, había insistido, pero sin éxito, en la necesidad de que el imperio se hiciese dueño absoluto del mar: “porque si su Majestad lo hace –escribe Pérez– no tienen ellos fuerzas ni medios como dar sobre nosotros, que contra su poder sobre las Indias bien basta el de España, no sólo a defenderse, más aun a consumirlos y acabarlos”.⁵⁴ Para conseguirlo adelantaba un consejo que frente a la interesada cerrazón monopolista del Estado-Iglesia resultaba escandalosamente audaz y casi nuevo: “Permítanse que armen por su cuenta y que anden en corso vasallos de su Majestad de todas las costas de estos reinos, pues los de ambos solían ser antiguamente llamados y temidos en las mismas naciones a quienes tememos ahora nosotros, y para este mismo ejercicio”.⁵⁵ Antonio Pérez, como puede verse, sabía su Historia y estaba además en lo justo; pero el consejo del exsecretario cayó en saco roto o fue olvidado intencionalmente, sobre todo en lo relativo a los corsarios, a pesar de haber sido la guerra en curso, según expusimos, un corriente y eficaz negocio español durante la baja Edad Media.

Sabido es que las prácticas corsarias exigían libertad de acción y de empresa, franquicias al comercio marítimo, liquidación del monopolio comercial y, desde luego, la erección de puertos francos donde negociar con los frutos del pillaje, de la rapiña y del contrabando. Puertos libres, además, por donde sería imposible evitar la llegada y difusión de las nuevas ideas y creencias. Por eso el Estado-Iglesia español mostró durante tres siglos más temor a los propuestos procedimientos replicantes salvadores que al corso y a la piratería enemigas. A este propósito conviene transcribir lo que Veytia y Linaje (Norte de contratación de Indias), glosado por un excelente crítico del imperio español, Clarence H. Haring, opinaba sobre el asunto:

Vale la pena de notarse que hasta el último cuarto del siglo XVIII el gobierno hispano rehuyó siempre expedir patentes de corso contra los ingleses, franceses y holandeses en las Indias Occidentales. Es probable que semejante recurso hubiese sido más eficaz contra los bucaneros, tanto como más económico, porque habría llenado los mares americanos de bajeles armados. Pero a ello se oponían abiertamente la Casa de Contratación y los mercaderes de Sevilla, temerosos de que tales comi-

54 Cf. *Norte de príncipes*, Buenos Aires, Editorial Americana, 1943, p. 122.

55 *Ibidem*, p. 128.

siones condujeran a una infracción del monopolio mercantil. En el año de 1666, en vista de la decadencia de la marina española, uno de los consejeros del Almirantazgo, o corporación mercantil de Flandes, solicitó permiso, bajo ciertas condiciones, para enviar corsarios a las Indias desde puertos flamencos, para castigar a los bucaneros y defender las costas de la América Española. Análogas ofertas fueron hechas en 1669 por ciertos armadores pertenecientes a los puertos marítimos de Vizcaya, quienes prometían zarpar en seis u ocho navíos para América, a condición de que también pudieran despachar anualmente para la flota dos barcos almacenes de 400 toneladas cada uno, cargados en parte de mercadería y exentos de registro o de pagos de derechos en España o las colonias. La flota sería vendida en las Indias a fin de año, enviándose otra de igual magnitud para sustituirla; pero como las miras ulteriores de semejante plan eran demasiado diáfanas, para escapar a los ojos suspicaces de los jueces de la Casa, la oferta fue rechazada, lo mismo que la del Almirantazgo flamenco.⁵⁶

El cambio aconsejado por Antonio Pérez implicaba un sustancial giro o vuelco religioso, ético y económico; una transformación total del sistema administrativo; la adopción, en definitiva, de las prácticas librecambistas y la entronización de la nueva clase media burguesa. Sin embargo, el proyecto de Antonio Pérez fue rechazado y la *Invencible*, respuesta naval de la Contrarreforma, para decirlo con la expresión típica de Ranke, fracasó, entre otras muchas causas, por carecer del apoyo de corsarios y piratas, de armadores independientes y de empresarios libres, puntas de flecha todos ellos del incipiente capitalismo mercantil y manufacturero.

El Conde-Duque se desesperó por la carencia, en su tiempo, de hombres idóneos (guerreros y marinos) con los que dar cima a sus esfuerzos belicistas contrarreformadores; pero es el caso que cuando hubo alguna buena cabeza ésta fue marginada como correspondía a un sistema de gobierno absolutista, monopolista, oligárquico y teocrático, protector de los hombres mediocres y receloso de los audaces, independientes y talentosos. Merodeando Sir Walter Raleigh por el mar de las Antillas tras su fracasada segunda expedición a la

56 Cf. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, traducción de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, p. 319.

Guayana, tuvo la mala fortuna de encontrarse con la escuadrilla bajo el mando del novelesco capitán Alonso de Contreras, quien a toda prisa había sido enviado a las Indias para alejar a los ingleses (1618). Los cinco bajeles de Contreras entablaron combate contra los cinco de Guatárral (éste es el nombre que el capitán español, según a él le sonaba, otorga al marino inglés) obligándolos a huir; pero repitiéndose siempre la misma historia cuando se trataba de combatir contra naos británicas. Más dejemos que nos lo cuente el propio Contreras con su sencillo e inimitable estilo:

A los cinco días vino nueva de que Guatárral había fondeado con sus cinco bajeles cerca de allí, Santo Domingo. Traté con el Presidente de ir a buscarlos, y le pareció bien, aunque los dueños de los navíos protestaban que si se perdieran habían de pagárselos. Armé los dos que traje de Puerto Rico y otro que había venido de Cabo Verde cargado de negros, y junto con los míos [2] salimos del puerto, aparentando ser bajeles de mercadería, camino de donde estaban; cuando el enemigo nos vio, hice que diésemos la vuelta como huyendo. Cargaron velas los enemigos sobre nosotros, que de industria nos huíamos, y al poco rato estuvimos juntos. Les valí la proa, arbolé mis estandartes y comenzamos a darnos ellos y nosotros. Eran mejores bateles de vela que los nuestros, y así cuando querían alcanzar o huir lo hacían (subrayado nuestro), que fue causa de que no me quedase con alguno en las uñas.⁵⁷

Transcurridos dos días y hallándose ya Contreras con un solo galeón armado encontró a uno de los barcos ingleses fondeado frente a la isla de Pinos. Desprovisto de su superior maniobrabilidad en lo relativo a su mejor capacidad de ceñirse marineramente al viento, el barco inglés fue abordado sin remedio tras un prolongado e intenso cañoneo, pues Contreras conocía muy

57 Cf. *Aventuras del capitán Alonso de Contreras*, Madrid, Revista de Occidente, 1943, p. 142. La edición de este libro por Alianza Editorial (Madrid, 1967) viene enriquecida con la introducción y notas de Fernando Reigosa. Este comentarista pone en duda el encuentro de Contreras con Raleigh porque este último viajó a la Guayana y Antillas de 1616 a 1617 (p. 45). Sin embargo, Raleigh salió de Plymouth el 12 de junio de 1617 y regresó a este puerto, tras su fracasada expedición, el 21 de Julio de 1618. Probablemente a mediados de marzo o a principios de abril empujó Raleigh hacia las Antillas en busca de la flota del tesoro y lo que logró fue tropezar con Contreras.

bien su oficio. Los ingleses fueron hechos prisioneros y le contaron a Contreras que el hijo de Raleigh había muerto en la refriega⁵⁸ que el propio Raleigh iba ya rumbo a Inglaterra aunque maltrecho. La presencia de Contreras había evitado que el otrora favorito de la reina Isabel I coronase su intento de apoderarse de la flota de La Plata que se preparaba a abandonar las aguas americanas. Salta pues a la vista que si el gobierno español hubiese dejado a los muchos Contreras de que podía disponer obrar a sus anchas, la historia de la marina española de los siglos XVI y XVII se habría escrito de distinta manera.

Contreras nos cuenta a continuación en su memorial la falta de previsión y buen sentido que animaba a la política española (reinado de Felipe III), cuyos representantes y directores desdeñaban y desaprovechaban sistemáticamente a estos oscuros pero excelentes marinos y recurrían en cambio a los más incompetentes, pero, eso sí, revestidos con el lustre del apellido y los relumbrones de la rancia nobleza. El compadrazgo, el favoritismo, el cohecho, la sumisión, la carencia total de conocimientos e iniciativas, la prosapia y el pasado ilustre familiar (como es patente en el pobre y honorable duque de Medina Sidonia, quien honradamente comunicó a su rey, Felipe II, que nada sabía de las cosas del mar y que hasta se mareaba a bordo) fueron por gracia y desgracia reales las únicas vías de selección y de sumisión abyecta.

A Contreras se le fue de las manos el despacho de almirante que con insolencia solicitara, y él explica el fracaso de su demanda a cuenta de la ojeriza con que lo distinguía el presidente del Consejo de Indias. Pero el obstáculo mayor no fue el presidente sino la desorbitada y heterodoxa pretensión de querer navegar por su cuenta, a su propio riesgo y expensas. Puede leerse entre líneas que Contreras aspiraba a que se le extendiese patente de corso; cosa en verdad sacrílega no tanto por motivos éticos cuanto porque dicha concesión hubiera significado la ruptura del estricto monopolio: el primer paso hacia la libertad de comercio y la libre empresa (compañías financieras).

El mismo año del encuentro de Contreras con Raleigh, el general de la armada, Zoazola, “que iba de mala gana” –remacha Contreras–⁵⁹ ayudó con

58 El joven *Vat Raleigh* había muerto en enero de 1618 en el asalto a la pequeña ciudad de Santo Tomé, a pocas millas sobre la orilla izquierda del Orinoco. El error de Contreras surgió acaso de su diálogo con los ingleses prisioneros, algunos de los cuales chapurreaba, sin duda, el español, la lengua marinera franca de entonces.

59 *Ibidem*, p. 177.

su impericia a la destrucción de la flota destinada a las Filipinas que estaban siendo amagadas por los ubicuos holandeses. De aquella flota preparada con hartos sacrificios (seis galeones armados, dos pataches, mucho bastimento y mil soldados excelentes) sólo se pudieron salvar los dos pataches y treinta cañones que tuvo que rescatar el sufrido Contreras, con grandes trabajos y peligros, bajo las meras barbas de los piratas berberiscos. Todo se perdió, inclusive el general, “se dijo –prosigue el dolido crítico– que tuvo la culpa el almirante, *que no era marinero ni había entrado en la mar* (subrayado nuestro). Se llamaba Fulano Figueroa, y después, para enmendarlo, le hicieron almirante de otra flota para sustentar el yerro primero”.⁶⁰

La ironía del capitán Alonso de Contreras se muestra palpable; se nota la sofrenada cólera que le dominaba y que cierta vez se le desató tan encabritadamente que no tuvo reparo nuestro héroe en ir a cantarle las cuarenta al solemne presidente del Consejo de Indias, don Fernando Carrillo, quien a resultas de la violencia verbal de Contreras se le atoró el “garguero” y optó la misma noche del malhadado encuentro por morir de punta rabia. “Él –sentenció Contreras– se quedó sin vida y yo sin almirantazgo.”⁶¹ Y el imperio hispánico se quedó también varado y sin barcos. A la Castilla marinera utilizadora de los temibles Contreras medievales, sucede un Imperio Español de los Contreras modernos. Y permítaseme terminar simbólicamente este discurso con las estrofas de Lope de Vega, que en cierto modo son aplicables a la encallada, tradicional y superburocratizada España imperial de finales del siglo XVI:

Con viento mi esperanza navegaba,
Perdonola el mar,
matola el puerto.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 178.

⁶¹ *Ibidem*, p. 189.



