

Juan A. Ortega y Medina

El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI-XVII)

Segunda edición

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

1994

300 + [48] p.

Ilustraciones

(Serie Historia General, 12)

ISBN 968-58-0150-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de marzo de 2017

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/conflicto/dominio_oceanico.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2017, 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



CAPÍTULO III

EL ROBINSON BRITÁNICO Y EL ANDRENIO ESPAÑOL



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



1. ÍNSULAS EXTRAÑAS

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 ese pensamiento y muy importante en las épocas de disolución. Como escribe José Gaos, “los grandes disolutores, 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 momentos de crisis espiritual disolutiva que harán 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. 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

¹ J. Gaos, 1943, p. 79. Véase también del mismo autor, 1945, p. 15-69.

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 resultan impenetrables para la deficiente razón humana, pero no irracionales.

Esto quiere decir que la tradición inglesa, a diferencia de la española renacentista, desde el siglo xvi 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 la naturaleza, supuesto que no utilizaba la ciencia aplicada ni estimulaba su progreso. Para Bacon el problema ni 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, *scientia est potentia* (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 realiza-

² Cf. *Utopía*, 1966, p. 129.

ción 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 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 transformándose 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 empece advertir el mensaje técnico

³ Hemos consultado la obra de Bacon en la edición de Francisco Larroyo, México Editorial Porrúa, 1965. (Sepan Cuantos... núm. 293). “La Nueva Atlántida” en *Utopías del Renacimiento*, México, Fondo de Cultura Económica, 1966. Asimismo hemos aprovechado los excelentes prólogos de F. Larroyo y de E. Imaz, ínsitos en ambas ediciones respectivamente.

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 correspondía al puritano talante de su autor. Como en 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 verdadera 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 regeneradora (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 y exitoso de la civilización anglosajona mercantil y preindustrial del siglo XVIII. En su ínsula Robinson es el *homo faber* o *technicus* que va a re-crear la civilización, la inglesa por supuesto: rígida ley moral, tolerancia religiosa, pía y provechosa esclavitud (la de Friday) y activísimo y productivo 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 lilimundo 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 vívido y dramático del marinero, oído de viva voz por Defoe, amén de la lectura del relato del caso por el capitán Woodes Rogers, así como la entrevista de Richard Steele, llevaron al autor de *Roxana* y *Moll 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 éste, 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 pervivió el pobre náufrago español Pedro Serrano cerca de diez años en una rocosa islita 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 marinero, nada nos hubiera llegado de las sinventuras de aquel Robinson hispano del siglo xvi.⁵ Aunque increíble la extraordinaria heroicidad vital de Pedro Serrano (atenido sobre la lengüeta isleña a alimentarse de mariscos y a beber el agua de lluvia depositada sobre algunas porosas rocas), no mereció su esfuerzo la suficiente atención temática por parte del historiador mestizo

⁴ Hemos consultado tres ediciones del *Robinson* de Defoe: dos inglesas y una española, que se incluyen en nuestra Bibliografía General. Desde luego, hemos aprovechado el prólogo de F. Brereton y el de Angus Ross.

⁵ Cf. Garcilaso de la Vega (*El Inca*), 1943, vol. 1, p. 26-29.

como para ameritar ser novelada. Podría haber sido una de las primeras novelas en castellano si miramos la cosa desde nuestro tiempo; pero todo se quedó en menos de cuatro páginas de relleno con las que el novocastellano, 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 para conservar su vida, y fueron cosas tan extraordinarias que merecía por ellas el que se le concediese una pensión por orden del emperador Carlos V, no hizo en realidad nada, pues el personaje sobre el que el escritor quiere atraer la atención de los lectores 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 hispánico 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 británico del siglo xviii, hizo todo lo contrario y transformó la angustiosa anécdota de Selkirk en un paradigma puritano de felicidad y éxito técnicos intramundanos. Robinson Crusoe probaba con sus incesantes actividades y reconstrucciones “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, aunque sólo hasta cierto punto, de la necesidad.

Aunque en el *Robinson Crusoe* el Océano está siempre presente o latente en su misteriosa e imponente vastedad y hondura, en su movible y oculta amenaza, no es, sin embargo, la primera novela del mar dentro de la literatura inglesa, pues le antecede la de Tobías Jorge Smollet (1721-1771) sobre las *Aventuras del capitán Roderick Randon* (1748). Empero anterior asimismo a ésta fue la publicación en Amsterdam,

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

en 1708, de la vida azarosa y viajera de un hugonote (calvinista confederado), que, en cierto modo, constituye el antecedente de la de Defoe: *Voyages et Adventures de François Leguat*. Es curioso comprobar que todas las aventuras marineras más o menos naufragantes corresponden a plumas heterodoxas y más particularmente aún a plumas puritanas o calvinistas; pero lo que resulta inclusive más significativo todavía es que la familia robinsonesca se amplía en las literaturas nacionales europeas (salvo en la española) con Robinsones suizos, alemanes y franceses que siguieron la cauda aventurera del Robinson inglés cuando éste fue traducido. No tenemos ningún Robinson español y no creemos que sea por pura casualidad, sino que el no haberlo obedeció probablemente a una innata autocensura; inclusive la traducción al español de la obra de Defoe se realizó en fecha tardía, lo cual parece indicar que a la tradición hispánica le repugnó un tema ingrato, al parecer, para ella. Sin embargo, nos vemos obligados a citar a un *Robinson español*, publicado en Madrid-Barcelona, escrito por el francés Auguste Génin, quien recurre al manido recurso literario —según creemos— de imaginar el rescate casi milagroso de un diario manuscrito, recuperado por él de una hoguera en la que un grupo de soldados mexicanos revolucionarios se calentaba tras la toma de Torreón. El héroe es un tal Peralta de Terreros, quien después de múltiples riesgos por mar y tierra, en donde la providencia juega el papel principal, alcanza la paz, el amor y la felicidad. Tenemos también un librito para niños, *El Robinson mexicano*, escrito por Carlos Díaz Dufoo (1904) y, que sepamos, eso es todo lo que poseemos en español relativo al tema robinsoniano y a su tratamiento imitativo y pues semipropio.

2. NÁUFRAGOS PEREGRINANTES

En el tema de la razón y la realidad participaron los más egregios espíritus de la Europa renacentista; mas nos parece que ninguno de ellos caló tan hondo como lo hicieron Cervantes, Calderón, Quevedo, Gracián y tantos otros, supuesto

que su temática consistía 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. Pero todos esos 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 Baltasar Gracián en su *Criticón* (1651-1657) una ínsula desconocida y extraña 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] el cielo, a tiempos, por lo más alto de aquella infausta caverna”.⁷ Reflexionando sobre su triste y singular existencia y buscando la razón de su cautiva realidad, soliloquiza hamletiana y cartesiana de esa guisa: “¿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 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 náufrago Critilo (razón crítica) que es rescatado de entre las olas gracias al auxilio de aquel “inculto parte de aquellas selvas”. Critilo, gozoso y agradecido, da principio a la humanización 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 únicamente embelecadora sino peligrosa. Critilo se esfuerza en poner a Andrenio en guardia contra las asechanzas mundanas; empero éste cae una y otra vez y

⁷ Cf. Baltasar Gracián, 1940, p. 15.

⁸ *Ibidem*, p. 12.

sólo va aprendiendo y escarmentando 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 zozobrando a una isla bronca, salvaje y virginal en la que actuará técnicamente hasta convertir aquella hosca y misteriosa realidad cósmica en un *mundo* regenerado y, por lo mismo, rescatado y real.⁹ Andrenio, en cambio, *sendereado* dentro de lo posible por Critilo, sale de la isla y es lanzado al mundo para que sienta en su carne y espíritu la falsedad del mismo. También como Andrenio, el Segismundo de Caldetón sale de su cueva-prisión o torna a ella sin saber cuando vive ni cuando sueña; y el Periandro cervantino (Persiles) tiene que declarar pesimista y melancólicamente que todos sus bienes son soñados.

De similar estirpe cristiana por lo que toca a simbolismos, alegorías y progreso del peregrino es la obrita del exsoldado parlamentario y soldador de cacerolas John Bunyan, hombre sencillo, sincero y de profunda religiosidad puritana, quien publicó en 1678, veintitantos años después de Gracián, la primera parte de su famoso y muy leído y mucho más reeditado *The Pilgrim's Progress*. Esta obrita, cuya segunda parte apareció en 1684, es el libro religioso de mayor influencia que se haya escrito en inglés, a decir del prologuista Alexander M. Witherspoon.¹⁰ Bunyan conocía su tema y al público al que se dirigía. Sabía por propia experiencia los pasos que todo peregrino debe dar para pasar de la Ciudad de la Destrucción a la Ciudad Celestial y los obstáculos temibles del camino. Aunque el autor era un hombre relativamente iletrado en comparación con los eruditos de su tiempo, se anticipó no obstante al desarrollo literario posterior. Rud-

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. E. O'Gorman, 1958 y 1974, p. 6-15).

¹⁰ Cf. John Bunyan, 1957, p. vi.

yard Kipling llama a Bunyan “padre de la novela” ¹¹ y verdaderamente todos los elementos esenciales de la novela inglesa se encuentran primero en el *Progreso del Peregrino*. Es éste un libro cuyo valor literario es infinitamente menor que el de *Criticón*; pero de superior intensidad espiritual. Sueña Bunyan al héroe Cristiano, quien abandona su casa, familia y ciudad para emprender un asechante viaje a través de un peligroso camino lleno de celadas, de las cuales triunfa gracias a su fe, que le permite al término de su azaroso progreso peregrino alcanzar las puertas del cielo, transfigurarse y obtener como recompensa y para siempre la gloria. Cristiano es un peregrino que no contraviene ni tuerce su vocación de alcanzar la vida eterna, y aunque halla atascos casi insuperables, tanto abiertamente hostiles cuanto falsamente halagüeños, su técnica activa peregrinante hace que los vaya progresivamente sorteando aunque no sin serios riesgos.

Se ha equiparado la obra de Defoe a la de Bunyan; esto quiere decir que las aventuras espiritualizadas de Cristiano no desmerecen nada de las materializadas de Robinson Crusoe. De hecho son hazañas estimuladas por idéntica fiebre religiosa puritana. Creemos que Defoe no sólo conoció sino que asimiló, como buen calvinista, *The Pilgrim's Progress*. Dieciocho años tenía cuando apareció dicha obra, a la que sólo la Biblia superaba en ediciones en la Inglaterra de entonces, y Defoe tuvo pues que esperar cuatro años a que el afanoso y espiritual mensaje de Bunyan se conjugase con las reales aventuras de Alejandro Selkirk para poder engendrar intelectualmente su famosa novela. Cristiano y Robinson son dos hombres prototípicos y prácticos que luchan activamente contra las dificultades del mundo, y al actuar sobre éste acaban transformándolo y, por consiguiente, triunfando en él; en cambio, en dirección opuesta actuaron los héroes españoles a partir de mediados 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

¹¹ Cit. *ibidem*, p. vii.

más representativo del mundo hispánico: don Quijote de la Mancha.

3. EL MAR Y LOS PROTESTANTES INGLESES

Aunque en páginas atrás hemos llamado varias veces la atención sobre la decisiva importancia que adquiere la mar oceánica a la mirada y acción de los ingleses del siglo xvi, y asimismo hemos ido de aquí para allá, según convenía al hilo de nuestra explicación, expresando diversas ideas referentes a este punto, ha llegado el momento de hacer un apretado resumen para recoger en un todo articular lo que hasta ahora, en relación con el tema apuntado, hemos escrito de un modo fraccional y trunco.

Hakluyt el Joven nos cuenta en la “Dedicatoria” a su *Divers Voyages* (1582), que estando de visita en casa de su pariente, el geógrafo, Richard Hakluyt, éste le mostró diversos mapas, cartas náuticas y relaciones geográficas, al mismo tiempo que haciéndole ojear una Biblia (el libro que, según el historiador inglés 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:

- 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.

Tan profundamente le impresionaron las palabras del profeta que ellas le decidieron, según confiesa, a consagrar toda su vida al estudio y difusión de la geografía y de los descubrimientos y viajes de los antiguos y de los modernos, realizados así por tierra como por mar. Jorge Luis Borges, conocedor profundo, según se sabe, de la literatura inglesa y, por consiguiente, asiduo frequentador de la excerpta hakluytiana, nos cuenta 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 [volver al mar]¹² es la rotura inglesa tradicional de la autoridad de los padres, la iniciación heroica. La geografía la recomienda y aun las Escrituras.”¹³

Se ha dicho y, por supuesto, con mucho acierto que la literatura inglesa, fundamentalmente desde el siglo xvi al xvii, “huele a mar”.¹⁴ Desde la época de Rastell y del héroe-villano Hyckescomer, de la de Boewulf, pasando por la de Shakespeare, Marlowe, George Chapman, Daniel Drayton, Lodge, Spencer, Sydney, John Donne, etcétera, aires salobreños han saturado las mejores páginas de las obras más hermosas. 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 romancesca, aventurera 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, El Dorado, Amazonas, Orinoco, etcétera. Sir Walter Raleigh cantará a Cynthia (la amada de Océano), su dama, musa y reina Isabel I, con barrocas estrofas y metafóricas alusiones clásico-americanas, y el dramaturgo George Chapman, traductor de Homero, no desdeñará ocuparse con la obra del favorito de la reina virgen (?) y escribirá el larguísimo poema *De Guiana Carmen Epicum*, a lo Camoens, alabando al intrépido navegante y capitán inglés casti-

¹² Borges traduce “huir al mar”, pero esta traducción se presta a confusiones.

¹³ Cf. Borges, 1965, p. 31. El escritor argentino traduce a Hakluyt antes bien que transcribir el texto bíblico: “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.”

¹⁴ Cf. H. G. Rawlinson, 1931, “Introduction” (vii).

gator hispanorum. El sabio Hariot merecerá asimismo elogios versificados del rapsoda por la tarea cumplida en Virginia. Y el poeta y extraordinario predicador anglicano John Donne no perderá su grave compostura de profundo teólogo, pese a que tomará parte activa en la conquista y saqueo de Cádiz (1596) 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.

Como pudimos ver, en el siglo xvi las nuevas rutas marítimas descubiertas ponían a Inglaterra en una situación envidiable; ella logra sentirse por fin libre de la minorvalía que lo nórdico le había impuesto hasta entonces. El Leviatán oceánico, como lo advirtiera Richard Eden en su tratado sobre la Nueva India (1553),¹⁵ había perdido el dominio indisputado del mar a partir de 1492; la fiera monstruosa se había trocado en comunicable animal doméstico; es decir, en cómodo medio de comunicación y unificación. El Océano deja 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* el historiador y clérigo William Robertson en la segunda mitad del siglo xviii.¹⁶ El salto económico del eje de Europa del Mediterráneo (cerrado por los turcos a partir de 1453: toma de Constantinopla) al Atlántico (abierto, dada su vastedad, a todas las potencias marítimas, pese a la oposición hispano-portuguesa) tuvo para Inglaterra el valor de una gran revelación; de un oportuno renacimiento total. El país deja de sentirse aislado pues el Océano deja asimismo de ser el Mar Tenebroso y se convierte en vía de acceso segura y provechosa; la nación o, por mejor decir, la dinámica élite minoritaria dirigente, adquiere confianza, seguridad en sí misma; confirma la excelencia de su ser insular y arrastra consigo a la mayoría estática que no estaba interesada ni poco ni mucho en los viajes trasatlánticos ni en colonizaciones allende el mar.¹⁷ La resolución marítima tudoriana comenzó por

¹⁵ *Vide supra*, p. 56.

¹⁶ Cf. W. Robertson, 1777, vol. II, p. 64.

¹⁷ A. L. Rowse, *op. cit.*, p. 159.

desplazar a los armadores y comerciantes mediterráneos y bálticos por negociantes ingleses de la nueva generación, procedentes de los puertos orientales y sudorientales de las islas británicas.¹⁸ A partir de la confiscación de los bienes eclesiásticos la nueva clase enriquecida fue desplazando sistemáticamente a los extranjeros monopolizadores del crédito, explotadores y beneficiarios del comercio continental, dueños exclusivos de las naos mercantes y patrones de las tripulaciones extranjeras. El ciclo tudoriano al posibilitar sin cortapisa alguna las ambiciosas actividades de la iniciativa privada, consolidó la presencia de una nueva sociedad rica y pujante, y lo suficientemente ingeniosa para levantarse sobre los resortes del crédito y de la seguridad.¹⁹ Fue de hecho un salto o una fase revolucionaria organizada desde arriba; etapa preindustrial y mercantilista que liquidó los rezagos feudales señoriales y eclesiásticos y entronizó en el poder económico-político a la nueva clase burguesa, de raíz y cultura anglosajona, cuyos representantes más destacados llenaron en parte el vacío dejado por la nobleza de origen extranjero (normandos), que se había casi autodestruido durante la fratricida Guerra de las Dos Rosas (1455-1485), tras el fracaso inglés a lo largo de casi una centuria de dura lucha contra Francia y contra la marina castellana.

Conviene recoger ahora algunos de los rasgos espirituales con los que trazar el perfil psicológico de este nuevo hombre burgués, inglés y protestante. En el siglo xvi el hombre británico cristiano-reformado y tudoriano, podemos añadir, todo en una pieza, *descubre* que vive en el mundo, en la tierra, y por primera vez *siente* que ya no es *extraño* sobre ella, y aunque parezca una perogrullada, que vive además muy a gusto en un mundo felizmente oportuno, coyuntural, por causa de su insularidad. Se percata también de que pertenece a una nueva sociedad anímica protestante que aspira paradójicamente a realizar la Ciudad de Dios agustiniana. La realidad de su

¹⁸ H. M. Jones, *op. cit.*, p. 129.

¹⁹ Ch. Morris, *op. cit.*, p. 21.

mundo y la aspiración espiritual constituyen, sin duda, un paralogismo flagrante; mas ésta al parecer polarizada contradicción se resolverá activamente mediante la conquista de una completa libertad, que le llevará a realizar el plan ascético intramundano a que le incita su vocación. Ni que decir tiene que la actividad incesante (comercio, industria, navegación, competencia marinera, piratería justificante, etcétera), el trabajo cotidiano ahincadamente productivo se traducirá en gracia de Dios y en beneficios económicos, que tendrán, no obstante, por mira superior la seguridad y confianza en la propia salvación. Si como se sabe el anglicano permaneció católico en el ceremonial, más puritano en lo teológico, podemos afirmar que el código protestante de los ingleses relativo a la vida ascética fue interpretado como un ponerse en marcha por el camino del éxito secular: si se poseen las virtudes puritanas la falla es imposible; si no se tienen es asimismo imposible el éxito aquí y ahora.²⁰ El trabajo no es sólo la vocación dignificadora, sino que constituye además el más importante elemento para el desarrollo de la vida económica.²¹ La soledad espiritual del hombre protestante y el individualismo profundo y puro originado en el misterioso cuanto terrible decreto predestinatorio, no podía encontrar otra salida o vislumbre de la gracia sino en el trabajo fecundo, productivo y remunerador; en el éxito material en el mundo, único arbitrio ideado por el hombre protestante para asegurarse y tranquilizarse en cuanto a su elección positiva (salvadora). La zambullida teológica dada en general por el protestantismo en el océano bíblico, dotaba a los innumerables grupos heterodoxos de “un impulso misionero de acento hebraico y profético, y [de] una conciencia de pueblo elegido por Dios para cumplir una misión redentora en el mundo”.²² Mas una misión que no por divina dejaba de tener sus ribetes humanamente razonables; obra, en fin, transcendental, pero mundana. Esta expectativa mesiánica, como se ha dicho, condujo antes que nada

²⁰ Cf. H. L. Reade, 1875, p. 66.

²¹ Cf. M. E. Curti, 1943, p. 38.

²² A. Mendoza, *op. cit.*, p. 16.

a la expansión marítima de Inglaterra y, con ella, al desarrollo de su incipiente industria y comercio. El mercantilismo mediterráneo especulativo, depredatorio y disolvente fue trocado como lo apunta W. Stark, en un capitalismo industrial, creador y constructivo. Dicho capitalismo fue absorbiendo la mano de obra excedente y dando a Inglaterra su perfil de nación moderna.²³

Cierto es que la modernidad se inició a bordo de las galeras medievales del Mediterráneo y se expandió a bordo de las flotas hispánicas portadoras de un mercantilismo ruin y oligomonopolista; pero fueron los galeones ingleses y holandeses los que llevarían la modernidad a sus últimas consecuencias. La pequeña Inglaterra de finales del siglo xv había olvidado las hazañas y actividades marítimas realizadas por ella durante la Guerra de Cien Años; mas fue precisamente con el primer Tudor, Enrique VII, que reinó de 1485 a 1509, cuando comenzó a despuntar, según se dijo, como potencia mercantilista y naviera. Antes de este reinado la pequeña nación estaba 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 Flandes y a Francia.²⁴ Empero la ya citada revolución tudoriana va a cambiarlo todo de raíz y va a reverdecer los laureles náuticos de la Inglaterra medieval. Esta revolución económico-política, que se expresa vehementemente bajo el camuflaje de la nueva ideología dominante (anglicanismo), viene acompañada de una renovación técnica, sobre todo en lo tocante a la navegación y a la construcción y manejo de bajeles, los cuales se hacen más ligeros y veleros, más artilleramente agresivos y eficaces, así como más marineros en la maniobra del “tacking”, o arte de ceñirse al viento, perfeccionada en 1539 por Fletcher de Rye. Y todos estos progresos revolucionarán, por supuesto, la táctica y la estrategia navales.

Bajo la inspiración de un experto navegante y comandante

²³ W. Stark, 1951, p. 95-104.

²⁴ Cf. F. Braudel, 1953, vol. I, p. 508-510.

naval como sir John Hawkins, los constructores Peter Pett y Mathew Baker alargaron las quillas de los galeones y disminuyeron audazmente la altura de los alcázares de proa y popa, dándole así a las naves mayor estabilidad y maniobrabilidad.²⁵ El pesado galeón de tipo ibérico —1000 toneladas de promedio— fue transformado en una ligera y manejable nao, poderosamente armada, de no más de 500 toneladas: un bajel construido “muy bajo de proa y muy alto de popa”²⁶ relativamente, lo cual hacía de él un barco muy velero que no tenía “the majesty” que Raleigh observaría en los navíos españoles; el porte majestuoso de sus castillos de proa y popa, que los hacía verse muy grandes en comparación con los ingleses; pero cuya grandeza o altura sobre el nivel del mar eran su debilidad por cuanto resultaban poco marineros y no respondían muy bien a los golpes del timón.²⁷ A fin de cuentas, como decían refraneramente los marineros ibéricos: “A grande navío grande fatiga.” Refiriéndose a las novedades en la ingeniería naval, Raleigh escribe:

en mi propio tiempo la forma de nuestros navíos ingleses ha sido en gran medida mejorada. No hace mucho que se ha inventado el sorprendente segundo mástil sobre el puente (una maravillosa comodidad para las grandes naos, lo mismo cuando están en alta mar que cuando se hallan en puerto), y también han aparecido las bombas de desagüe en cadena, que achican dos veces más agua que las bombas corrientes.

Añadido a esto, los barcos ingleses mejoraron el velamen, las proporciones entre eslora y manga (haciéndolos así más esbeltos y maniobreros), y sobre ellos aparecieron los cabrestantes que facilitaban el fondear y el levar anclas.²⁸ Los tradicionales cañones fueron reemplazados por culebrinas de mayor alcance y poder destructivo, lo cual contó fundamental-

²⁵ A. L. Rowse, *op. cit.*, p. 254.

²⁶ *Cit.* M. Lewis, 1960, p. 75.

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Ibidem*, p. 250. La cita de Rowse, tomada de “A Discourse of the Invention of Ships, etc.”, en *Works* de Raleigh (vol. viii, p. 323).

mente en la victoria de los buques ingleses de 1588, en su combate contra la escuadra española.

Sin embargo, la re-inclinación marítima inglesa no fue tanto cosa de *tradición* sino de *decisión* facilitada por la Reforma religiosa,²⁹ que liberó, según expusimos, las energías psíquicas y económicas aletargadas después de un cuarto de siglo de cruenta guerra dinástica entre la casa de York y la de Lancáster. En definitiva, los poderes protestantes (Inglaterra y Holanda) debieron sus éxitos al desarrollo y perfeccionamiento de sus respectivas marinas.³⁰ Alentados por el favor tudoriano, los espíritus más inquietos y clarividentes (los dos Hakluyts, sir Ferdinando Georges, sir Francis Walsingham, 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 de la navegación. Los cortesanos Hatton y Dyer apoyan el moderno programa marítimo isabelino y se convierten en patrocinadores de la nueva empresa nacional. Drake, cliente del primero, en cuyo honor cambió el nombre a su galeón (*Pelican*) y lo rebautizó *Golden Hind* (nombre mucho más sonoro y simbólico), junto con una pléyade de grandes navegantes (Hawkins, Frobisher, Seymour, Fenner, Fenton, Crosses, Sheffield, Greenville, Davis, Gilbert, Cavendish, etcétera) proceden de la clase rural media originaria de la región occidental (“West Country”), cuyos componentes encontraron en la empresa náutica 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. Drake fue ennoblecido a bordo del navío arriba citado, en el que dio la vuelta al mundo, por la propia reina, la cual cedió al embajador francés el honor del espaldarazo: los tres en desenfado y abierto desafío a Felipe II. Y a los nombres de los personajes primeramente citados habría que

²⁹ 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 decirse incluso— en la espiritual” (Rowse, *op. cit.*, p. 160).

³⁰ *Ibidem*, p. 251.

sumar los de los científicos como Hariot, John Deer y Edward Wright, y los de los comerciantes como Garrad, Chester, Osborne, Sanderson y Smithe, oriundos de Plymouth, Exeter y Bristol.⁸¹ Asimismo de la comarca occidental, de Devonshire, fue originario Walter Raleigh, uno de los representantes más típicos de la nueva clase burguesa, que concibió vastos proyectos o programas expansivos (agresivos) frente a España. El establecimiento de poderosas bases inglesas en América (Guayana, Virginia, Florida, Barbados, etcétera) impediría en un principio el tráfico entre España y sus colonias y culminaría con la expulsión de los españoles asentados en las islas y Tierra Firme. He aquí el rosado proyecto que soñaban Raleigh (según nos cuenta su vocero Hakluyt en el famoso *Discurso sobre la colonización*) y los demás representantes de aquella nueva y ambiciosa clase mercantil.⁸² Eran todos sus miembros hombres endurecidos en los negocios, desembarazados de cualquier escrúpulo religioso, liberados de toda conciencia social y situados al margen del anticuado sentido feudal de responsabilidad;⁸³ eran, en suma, hombres modernos.

Casi toda aquella gran generación de marinos rabiosamente anglicanos o puritanos y nacionalistas a marchamartillo procede de la nueva clase y es oriunda de la citada región occidental. No es casual que en su mayor parte aquellos hombres porten apellidos auténticamente ingleses, y que inclusive el almirante de la flota británica en 1588, lord Howard de Effingham (pariente de la propia reina Isabel por su parentesco [primo] con Ana Bolena), fuese casi un advenedizo en la corte, si se considera asimismo que el ennoblecimiento de su familia databa de 1460.⁸⁴ De los puertos de Plymouth, Dartmouth, Exeter y Bristol, situados en la “West Country”, como hemos dicho, brotó también aquella emprendedora clase

⁸¹ *Ibidem*, p. 159-160.

⁸² R. Hakluyt, inspirado por Raleigh, escribirla en 1584 el “Particular Discourse”, llamado después *Discourse of Western Planting*, dedicado a la reina Isabel, *apud* R. Hakluyt, 1919, *op. cit.*, vol. vi, p. 48. *Vide* D. B. Quinn, *op. cit.*, p. 294.

⁸³ Ch. Morris, *op. cit.*, p. 86.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 46.

de comerciantes, la cual procuró siempre estar abundantemente representados en el parlamento y en los numerosos comités relacionados con las cosas del mar.³⁵ Tiene, pues, 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), están la clave de su historia.³⁶ Sin embargo, aunque durante los siglos xiv y xv Inglaterra *padeció* el mar, este achaque, como hemos dicho, no le impidió mantener y defender con éxito la línea de comunicación marítima entre Dover y Calais.

Por supuesto, toda novedad exige un mínimo tiempo de titubeo y aceptación, por ello es que algunos de estos hombres nuevos pensaron incluso que el mejor modo para asegurarse contra el mareo era no embarcarse y quedarse sentado a la sombra de una iglesia rural de ladrillos.³⁷ Un palaciego de la nueva hornada de recién enriquecidos *parvenus*,³⁸ George Herbert (hermano de lord Herbert de Cherbury), quien después de haber iniciado la carrera de cortesano y hombre público se ordenó y practicó con fervor el sacerdocio, sostendrá que si bueno era alabar al mar mejor resultaba quedarse en tierra.³⁹ No obstante, para desentrañar los misterios del mar y para comprenderlos había que arriesgarse —como siglos después lo escribiera Longfellow— y desafiar sus peligros.⁴⁰ Y como para Herbert, en su nueva y ardiente fe anglicana todo se volvía bello si se hacía por amor a Dios,⁴¹ y toda actividad humana, por humilde que fuera, se trocaba en *fatiga embelecida*, volverá reflexivamente sobre sus pasos y aconsejará que para aprender a rezar no había mejor método que el de enfrentarse al mar.⁴² Es decir, para su época aún quedaban

³⁵ A. L. Rowse, *op. cit.*, p. 325.

³⁶ G. M. Trevelyan, *op. cit.*, p. 10.

³⁷ "The only cure for seasickness is to sit on the shady side of an old brick church in the country" (proverbio marinerio inglés).

³⁸ Ch. Morris, *op. cit.*, p. 46.

³⁹ "Praise the sea, but keep on land", en *Jacula Prudentium*.

⁴⁰ *The secret of the sea*, st. 8.

⁴¹ Cf. S. Prampolini, 1940, vol. vii, p. 523.

⁴² "He will learn to pray, let him go to sea", en *Jacula Prudentia*.

rezagos y repliegues psíquicos e históricos opuestos a la novedad o modernidad marinera; mas paulatinamente la nueva concepción se va abriendo paso y se va poniendo al servicio de la nueva espiritualidad y actividad anglosajonas. Tres cosas había indomables según el viejo refrán galés: los sandios, las mujeres y el mar salobre.⁴³

Pues bien, los navíos tudorianos al emular y sobrepasar las experiencias náuticas ibéricas habían comenzado a sojuzgar a la indomable bestia oceánica; Shakespeare había reelaborado un práctico programa de doma para todas las Catalinas del mundo;⁴⁴ mas hasta la fecha y que sepamos, dicho sea de paso, aún no se ha encontrado ningún método efectivo para mejorar a los tontos, cuyo número, como sostiene el sapiente testimonio del *Eclesiastés*, es infinito.⁴⁵

En la expansión marítimo-comercial y premanufacturera de Inglaterra coadyuvarían al alimón no menos los intereses económicos que la inspiración bíblica, todo lo cual daría por resultado una bibliocracia oceánica de altos vuelos políticos y de sanos basamentos materiales y económicos. Más tarde, según nos parece, será transferida la expansión, ya en Virginia y especialmente en la Nueva Inglaterra, “al plano de la... territorial y política, a veces como una fuerza conquistadora e imperialista, otras con intención liberadora”;⁴⁶ en definitiva, a algo que acabará por ser denominado *destino manifiesto*.

En el mar encontraron los ingleses, como buenos protestantes, un medio ideal donde ejercitar con fruto su sincera vocación religiosa y su ascetismo intramundano reformista. La vocación inglesa había encontrado en la actividad marinera su más empeñosa y efectiva aplicación. El hombre inglés representativo llega a sentirse seguro de sí mismo; firme porque, al fin y al cabo, lo que importa es que cada quien cumpla satisfactoria y religiosamente su ineludible misión vocacional. El Vir-tuoso Humphrey Gilbert así es como lo entendió junto

⁴³ “Three things are untamable: idiots, women and the salt sea.”

⁴⁴ En “La fierecilla domada” (*Taming of the shrew*).

⁴⁵ “Stultorum infinitus est numerus.” *Vulgata*, 1, 15.

⁴⁶ A. Mendoza, *op. cit.*, p. 16.

con sus hermanos John y Adrian, y sus hermanastros Carew y Walter Raleigh, por eso se dieron desde 1578 a la viril tarea de “descubrir, posesionarse y reducir al servicio de Dios y de la piedad cristiana aquellas remotas y paganas tierras de América”.⁴⁷ ¡Todo lo que se dice un excelente programa o apelación intramundana, imperialista y hasta misionera inspirada en el modelo español y apuntada asimismo contra éste! Tras el fabuloso proyecto colonizador y debelador se encuentran los dos Hakluyt: el mayor, abogado, geógrafo, consejero mercantil y autor de *Inducements to the Liking of the Voyages*; el menor, eclesiástico, socio de los Gilbert y receptor del apoyo brindado por sir Edward Dyer. Nada faltó en el magnífico plan emuladorio, inclusive no careció del obligado pilotaje ibérico, el portugués Simón Fernández. En las tareas consagradas al mar encontró el ciudadano común el medio más adecuado para progresar riesgosa, pero selectiva y libremente en la escala social. Samuel Purchas, continuador de la obra de Hakluyt, como hemos dicho, 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 significativo párrafo en el que el océano es presentado como el escenario más adecuado para llevar a cabo todas las actividades pacíficas, guerreras y lucrativas que se le brindaban casi virginalmente a un nuevo o renovado ente histórico: el inglés anglicano o puritano de la época isabelina y jacobea. El mar se convierte en el foco de máxima atracción, y en las empresas oceánicas siente, por tanto, Inglaterra que radica su presente y su 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 del citado Purchas— ha combinado en nuestro globo el mar y la tierra, *así también la mutua ayuda es necesaria para lograr la felicidad y gloria de este mun-*

⁴⁷ Cit. M. Edward Haie [o Hayes], “A report of the voyage and successes thereof, attempted in the yere of our Lord, 1583, by sir Humfrey Gilbert”. *Apud* R. Hakluyt, *op. cit.*, vol. VI, p. 37 (“The manner how our Admirall was lost”). En lo sucesivo lo citaremos como *Informe de Hayes*.

do. 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 servirnos 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 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 el intercambio de mercaderías; en las de guerra, adecuado campo para las luchas más terribles. De él se obtienen multitud de peces y aves para la alimentación, materiales diversos para fomentar la riqueza; medicinas contra las enfermedades; sustancias 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 creaturas para utilizarlas; entrega a la contemplación la multiplicidad de su naturaleza y la diversidad de accidentes a nuestra admiración; hace más breve el camino y proporciona saludable evacuación al cuerpo. A la tierra sedienta le da humedad y fertilidad; a los amigos que se hallan lejos y separados, 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 y riachuelos. *El mar tiene además calmas y tempestades 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 movable 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; proporciona a las estrellas un espejo natural y cubre al 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, 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 a la gente hacia el mundo por medio del arte de todas las artes, la navegación.*⁴⁸

Una lectura de este párrafo, así sea ésta muy superficial, pone de inmediato al descubierto la espiritualidad protestante (anglicana) del autor. Con los subrayados intencionales realizados por nuestra cuenta, hemos querido llamar especialmente la atención del lector sobre los 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, Thorne y Peckham (que, por supuesto, no son los únicos),⁴⁹ va penetrando en el tema conforme va subrayando e indicando las propiedades del mar; propiedades que están en estrecha relación con el bienestar, riqueza y confort (moral y físico) humanos. El mar se convierte bajo la inspirada pluma de Purchas en un vasto receptáculo dispuesto expresamente por Dios⁵⁰ para recibir en su seno

⁴⁸ *Apud* Purchas, *op. cit.*, vol. ix, p. 46-47.

⁴⁹ Los ya citados de Peckham, Powell, Hayes, etcétera, incluidos en la excerpta de R. Hakluyt.

⁵⁰ Examinando el comerciante bristolés ya citado, R. Thorne, las razones y los derechos de los ingleses para descubrir y comerciar por los nuevos mares y continentes, aconsejaba a Enrique VIII la ruta del Mar Septentrional que los cosmógrafos de aquel entonces consideraban helado, fundados en que *Nihil fit vacuum in rerum natura*. Esta ausencia de vacío en la naturaleza permitía a Thorne suponer que “no ha[bía] tierra inhabitable ni mar innavegable” (cf. “The booke made by the right worshipful Mr... in the yeere 1527, to Doctor Ley [o Lee], Lord ambassador for king Henry the eight, to Charles the Emperour, being an information of the parts of the world, discovered by him and the king of Portingal: and also of the way to the Moluccaes by the North”, *apud* R. Hakluyt, *op. cit.*, vol. i, p. 228). El primer navío inglés que llegó a la bahía de San Nicolás, no lejos de Arkangel, siguiendo la ruta nórdica, fue el del capitán Chancellor que buscaba el paso por el Ártico por cuenta de la compañía londinense de los “Mercaderes Aventureros” (cf. F. Braudel, *op. cit.*, vol. i, p. 158).

inmenso la avasalladora vocación (*calling*) marinera que los ingleses en sí mismos habían redescubierto, o que les había sido particularmente insuflada: enorme ámbito donde orientar y llevar a cabo el intramundano y a la vez transcendental llamado vocacional. Para que nada falte, el mar océano es también adecuada escuela de oración, de enseñanza, de castigo, meditación, amparo, consuelo y reflexión; escuela además de actividad y sobriedad, de continencia y templanza; 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) 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 (ingleses y holandeses sobre todo) un semiuniverso acuático recién parido y casi virginal por vía de acción, corrección y ejercitación salvadoras. En la nueva rosa náutica soplaban vientos de ascetismo protestante marinero, 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! ⁵¹

En Inglaterra, al contrario de lo que ocurrirá en la España imperial, no fue el soldado sino el marinero el héroe nacional por excelencia; el personaje ilustre, privilegiado, consentido y popularmente cantado:

No nos preocupamos por los hombres de armas
Que desdennan al Estado,
Sino que nos preocupamos por los jóvenes marineros
Que lo sostienen. ⁵²

⁵¹ Cf. David Taylor Shaw, *The Red, White and Blue*.

⁵² Cit. C. P. Nettels, *op. cit.*, p. 104.

Y 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, Britania!*⁶³ Que no es sino la orgullosa y sintetizada fórmula conminatoria de la canción patrioter de James Thompson (1700-1748) y David Mallet (¿1705?-1765): “Britania, rule the waves.”

4. LA CASTILLA MEDIEVAL SE ASOMA, SE ENFRENTA Y GANA EL MAR

A partir, podemos decir, de la invasión árabe de la España visigoda (711), los núcleos montañoses de resistencia hispanocristianos (astur-leonés, navarro, aragonés y catalán) inician una lenta pero firme presión reconquistadora sobre la raya fronteriza hispanomusulmana, tras la victoria de Carlos Martel en Poitiers, en 732, que supuso la primera detención del empuje islámico en Europa. De este a oeste el límite meridional del avance cristiano en el siglo décimo va de Oporto a Zamora, Toro, Simancas, Osma, San Millán de la Cogolla, Viguera, Sangüesa, Secorum, Corcovilla, Huesca, Barbastro, Monzón, Comporrells, Roda, Tremp, Solsona, Cardona, Manresa, Monserrat, a la desembocadura del Llobregat. Durante el siglo xi se consuman la reconquista de Zaragoza (1118), Tortosa (1148) y Teruel (1170), por parte del reino de Aragón, y además, en el siglo siguiente, la reconquista de Valencia (1238), Denia (1245), la isla de Mallorca (1229), la de Menorca (1232) y la de Ibiza (1235). El incontenible impulso reconquistador castellano-leonés recobra Toledo (1085), Cuenca (1177), Badajoz (1230), Córdoba (1236), Murcia, con ayuda de Aragón (1243), Cartagena (1246), Jaén (1246), Sevilla (1248) y Cádiz (1250). Los portugueses, por su lado, reconquistan en el siglo xi Lamego y Viseo (1055), Coimbra (1109), Lisboa (1147) y en 1249 Faro, en la costa suratlántica.⁶⁴ De hecho en manos agarenas

⁶³ Cit. J. Jastrow, 1937, p. 306.

⁶⁴ Todos estos datos en J. A. García de Cortázar, 1974, cap. 3.

sólo queda a fines de la centuria décimoquinta el reino de Granada, que si no es reconquistado entonces es porque se convirtió en un jugoso y rico exprimidero tributario para la nobleza castellana parasitaria y guerrera.⁵⁵

La presencia de los audaces vikingos y normandos sobre las costas de la península Ibérica durante los siglos ix y x sirvió, sin duda, como catalizador para hacer de los pescadores cántabros (cazadores de ballenas y explotadores de los bancos de bacalao en Terranova) los intrépidos y expertos navegantes de los siglos xi al xv. A fines de la centuria decimoprimerá los marinos genoveses y pisanos aportan a la incipiente marina castellana sus conocimientos náuticos y su mayor tradición marinera mediterránea. Hasta el siglo xi no tiene Castilla una marina propia, la cantábrica, pues en las centurias anteriores, a partir de la novena, el problema fundamental de los castellanos fue el repoblar (reconquista) y mantener los puertos cántabros abiertos a la inmigración franca. El rey Alfonso VI amaga a Tortosa y Valencia con ayuda de las galeras de Pisa y Génova, y pocos años después el arzobispo Gelmírez confía a las naves genovesas y a las que manda construir en las atarazanas gallegas la defensa del litoral de su enorme señorío compostelano.⁵⁶ Sólo a fines del siglo xii es cuando tanto en Castilla como en Aragón los reyes se interesan vivamente en el acrecentamiento de los efectivos navales, con fines mercantiles defensivos y ofensivos. A comienzos del siglo xiii existe ya un gran número de astilleros encargados de construir las naos que las ciudades de la costa arman y reparan, y los vecinos de cada municipio costero quedan sujetos al servicio militar naval, al igual que los del interior tenían que cumplirlo en las huestes de infantería o caballería.⁵⁷ Con la conquista de Sevilla, a mediados de dicho siglo, la marina cantábrica se enriquece con la tradición naval árabe y se inicia la penetración del *Mare Nostrum* y las incursiones agresivas

⁵⁵ Lo indica Vicens Vives, 1968, p. 84-85 tomándolo de Richard Konetzke.

⁵⁶ J. A. García de Cortázar, *op. cit.*, p. 172.

⁵⁷ *Ibidem*.



sobre la costa africana. En Sevilla se funden las dos tradiciones marítimas: la noratlántica y la mediterránea.⁵⁸ Y entre 1282 y 1297 hace su aparición el timón de popa (invención probablemente báltica) que sustituye a los laterales y da a la nave mayor movilidad y seguridad. Las naos (*coca* atlántica, antecedente de la *carabela*) se hacen mayores, se aumenta la carga y disminuye notablemente la deriva. La notable escuela mallorquina suministra portulanos y cartas de marear (1290). Los Cresques, familia judía de Palma de Mallorca, se dedican a confeccionar dichas cartas de navegación, destacando en la elaboración de las mismas el llamado “Judío de las brújulas” (Jahuda Cresques), que se supone se convirtió al cristianismo en 1391, tomando el nombre de Jaime Rives, y fue llamado por Enrique el Navegante para dirigir la Escuela de Pilotos de Sagres.⁵⁹

Los historiadores portugueses (Oliveira Martins, Moniz Barreto, Sardinha y Cortesão) están de acuerdo en esa fecunda ligazón entre la ciencia náutica portuguesa y los astrólogos y astrónomos españoles e hispanojudíos.⁶⁰ Un siglo antes, la utilización de la brújula posibilitaría la navegación de altura. El timón de popa, la brújula con la rosa de los vientos, el astrolabio (utilizados por los árabes) y el nuevo velamen (vela latina: trapezoidal o triangular), copiado de la navegación musulmana, proporcionan grandes ventajas a las marinas ibéricas.

Empero es Cataluña-Aragón la que toma la delantera, en cuanto a su expansión imperial mediterránea, sustentada en una poderosa marina mercantil y guerrera: (la mejor del mundo por entonces).⁶¹ Como escribe J. Vicens Vives, “el gran agrupador del Imperio marítimo catalano aragonés fue Pedro el Ceremonioso (1336-1387), dominador de Mallorca y Cerdeña”.⁶² Y los aragoneses-catalanes no sólo conquistarán

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ J. Jastrow, *op. cit.*, p. 204.

⁶⁰ Cf. Santos Madrazo, 1969, p. 84.

⁶¹ En R. Konetzke, *Las ordenanzas de gremios*, Madrid, 1949, cit. S. Madrazo, *op. cit.*, p. 77.

⁶² J. Vicens Vives, 1976, *op. cit.*, p. 85.

estas dos islas, sino que llevarán sus armas (cuatro barras gules sobre un campo de oro) a Córcega, Sicilia y Nápoles, rivalizando con genoveses, pisanos y venecianos. El emporio mercantil de Barcelona lleva a sus navegantes al mar de Azof, a las costas del Senegal, a las inglesas y flamencas. A codazos y en cerrada competencia contra Francia, el Papado y las repúblicas marítimas italianas (Génova, Venecia, Pisa) dominan a Sicilia (1282), Córcega, Cerdeña y el centro de Berbería. Trafican con las especies y las llevan desde Alejandría a Tolosa de Languedoc; los productos mediterráneos son cargados en Nápoles y transportados a Brujas. Los guerreros-marinos catalano-aragoneses, los famosos y temibles almogávares, se enganchan como mercenarios y combaten con gran éxito a los turcos otomanos que asediaban las posesiones del emperador de Bizancio. Las hazañas de estos soldados (“¡*desperta ferro!*”) * igualan en cierto modo las de los famosos diez mil griegos cuya retirada nos cuenta Jenofonte. Los caudillos de aquella legendaria “compañía”, los Roger de Flor, Berenger de Entenza, Bernardo de Rocafort, Ramón Muntaner (cronista veraz —subjetivo, por supuesto— de la empresa) llevaron a cabo una de las más excitantes aventuras de la Edad Media.⁶³ Combatidos por los turcos y traicionados por los bizantinos y genoveses, tienen que replegarse; pasan a Grecia y fundan los ducados de Atenas y Neopatria (1311) que aseguraron la influencia catalano-aragonesa en el Mediterráneo oriental,⁶⁴ interrumpida más de una vez, a partir de 1380, por la piratería italiana, otomana y berberisca. Detrás de este increíble y desmesurado esfuerzo nos encontramos con una potente burguesía asociada a la corona, que mantiene a raya a la nobleza aragonesa-catalana, a la que reduce a su responsabilidad militar y franquicias políticas tras la batalla de Épila (1348).⁶⁵ La aristocracia no tuvo, pues, como tendrá en Castilla, un poder territorial y económico de suprema importancia, y las grandes

* ¡*Hierro, despierta!* Lo cual exclamaban al tiempo que con sus lanzas golpeaban duramente el suelo antes de entrar en combate.

⁶³ Cf. Ramón Muntaner, 1970, “Introducción” (p. xxxi) de Joan Fuster.

⁶⁴ J. A. García de Cortázar, *op. cit.*, p. 463.

⁶⁵ J. Vicens Vives, 1976, *op. cit.*, p. 86.



decisiones políticas del reino quedaron en manos de la burguesía.

En Castilla la burguesía mercantil y preindustrial (obrajes de tejidos, forjas y producción artesanal común y suntuaria) no pudo tomar totalmente en sus manos las riendas de la política y de la economía; una aristocracia territorialmente poderosísima, surgida tras la lucha por la reconquista, sumió al reino en cuatro guerras civiles (1368, 1474, 1521, 1640), lo agotó y se alzó dominante contribuyendo a la grandeza imperial del siglo xvi hispánico y a la ruina y decadencia posteriores. Por supuesto, no son guerras sin más ni más, sino son cuatro intentos de revolución burguesa en donde estuvo en juego el futuro social, económico y político (clasista) de la nación. Castilla, como escribió Ortega y Gasset, hizo a España y Castilla la deshizo (*España invertebrada*); pero la brillante y pirotécnica paradoja verbal del filósofo se queda ahí, sin intentar explicar que fue el estado llano, el pueblo, en suma, el que forjó el imperio y que fueron la aristocracia de sangre y de toga, amén de la iglesia tradicional, quienes lo arruinaron y contribuyeron a su dispersión. El número de grandes aristócratas, que a principios del siglo xvi montaba a setenta y siete, para el año de 1600 ascendía a ciento diez y nueve, y en los veintitrés años del reinado de Felipe III se crearon tres ducados, treinta marquesados y treinta y tres condados. Las rentas de la nobleza, que a comienzos de la centuria decimosexta ascendían a 1.500,000 ducados, hacia 1630 habían subido a 5.000,000 de ducados; es decir, ciento ochenta y cinco grandes señores, sin contar los ingresos de la casa real y los de la Iglesia, eran dueños prácticamente de toda la renta nacional.⁶⁶

En Castilla (a diferencia de Cataluña en donde la guerra intermitente contra Francia, por causa de los dominios transpirenaicos y las grandes islas mediterráneas, desarrolló la industria textil, el comercio de las especies y la exportación de cueros, corales y hierro labrado con vista al mercado peninsular e isleño) la evolución económica fue totalmente dis-

⁶⁶ Cf. J. H. Elliott, 1970, p. 314.

tinta.⁶⁷ Pese al proteccionismo implantado por Alfonso X el Sabio, la corona no tuvo más remedio que admitir la presencia de comerciantes extranjeros y compensar la subsiguiente salida de moneda organizando el comercio de exportación de lana a Flandes e Italia, que eran los grandes compradores de esta materia prima. Carente Castilla de una acumulación de capital con la que fomentar la incipiente actividad industrial (paños, sombreros, sedas, construcciones navales, forjas, etcétera), la solución fue establecer la fiscalidad de la monarquía sobre los grandes rebaños trashumantes de ovejas (tres millones en 1450), surgiendo así la *Mesta* que paralizó la agricultura y enriqueció a la nobleza que era de hecho la dueña de los rebaños. La ciudad de Burgos se constituyó en el centro económico del tráfico lanero e hizo de la flota cantábrica el instrumento del poderío marítimo castellano. Para Castilla se convirtió, por tanto, en un problema vital el mantener abierta la comunicación entre sus puertos del norte y los de Borgoña, para que las lanas merinas castellanas, cotizadas en la famosa feria de Medina del Campo, llegasen ininterrumpidamente a los telares flamencos. La actitud de Inglaterra, oponiéndose a la entrega de su lana con objeto de fomentar su propia industria textil a costa de la ruina de su competidora flamenca, obligó a Castilla a mantener por la fuerza la ruta marítima en lucha tenaz y difícil contra la marina medieval inglesa.

Castilla tenía dos posibles soluciones frente al reto o conflicto: disputar a golpes de espolón su derecho a traficar con Flandes por la ruta marítima del temible Canal de la Mancha, dominado por las naos británicas, o sacrificar un tanto sus óptimos ingresos vendiendo más barata la producción lanera a los industriales castellanos en beneficio del país; es decir, de la burguesía menestral y comerciante. Castilla optó por la solución primera; la más conflictiva, difícil y heroica, como correspondía, hay que imaginarlo, a su temperamento guerrero de tierra adentro, entrenado durante cinco siglos en la lucha por la reconquista. Pero no, también Aragón-Cataluña y

⁶⁷ J. Vicens Vives, 1976, *op. cit.*, p. 78.

Portugal hicieron lo suyo en el proceso temporalmente reconquistador y las soluciones respectivas fueron completamente distintas. A este propósito cabe preguntarse, como lo hace irónicamente Santos Madrazo, lo siguiente: “¿Los magnates, iglesias, monasterios y toda la oligarquía que controlaba la Mesta hubiera sido capaz de exponer sus capitales vendiendo la lana a los tejedores castellanos a precios más baratos que a como se lo pagaban los extranjeros? Es casi lo mismo que preguntarse si es preferible colocar el capital en Suiza o invertirlo en una economía inflacionista.”⁶⁸

Ante esa “técnica capitalista de la nobleza” el mismo autor se pregunta por qué no vendían esas materias primas a las ciudades castellanas; por qué se hacían sordos los oligarcas a las peticiones incesantes de las Cortes y por qué estaban empeñados en ese “cojo mercantilismo”. Y la respuesta suya, que hacemos nuestra, es que todo grupo estratificador prefiere no arriesgar una renta alta, segura y fácil.⁶⁹ Alta lo fue sin duda alguna; pero, permítasenos la duda, ¿segura y fácil? Castilla actúa navalmente en dos litorales: el que podemos llamar *sevillano*, por depender de este puerto fluvial todo lo relativo al comercio mediterráneo, a la construcción de navíos y a la vigilancia del estrecho de Gibraltar (todavía dependiente el proceso de la colonia genovesa asentada en la ciudad y en estrecha alianza con la marina de Génova (siglo XIII), que permitirá un siglo después al rey castellano Pedro I el alarde guerrero de entrar en el puerto de Barcelona con ciento catorce naves propias —construidas en las atarazanas sevillanas— y el fallido intento de asegurarse el puerto de Cartagena, en la costa levantina peninsular, como punto de envío de la lana castellana a Italia), y el *cantábrico*, a base de los marinos vascos, cántabros y gallegos, dependiente de Burgos.

Para 1296 encontramos a todos los puertos unidos en una *Hermandad de las Marismas*, cuyos marineros practican la pesca y transportan mercancías del Atlántico al Mediterráneo y viceversa. La bisagra de estas dos secciones económicas es

⁶⁸ *Op. cit.*, p. 114.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 40.

el eje Sevilla-Medina del Campo-Burgos (y su filial Bilbao), cuya influencia y peso se deja sentir desde Flandes a las costas mediterráneas, y que andando el tiempo se sentirá también en las islas Canarias y en las costas de Guinea (siglo xv). La Guerra de Cien Años entre Francia e Inglaterra priva en parte a la industria textil borgoñona de la lana inglesa y ello permite el incremento de la exportación de la castellana. Bilbao, fundado en 1300, es el puerto principal encargado de esta misión comercial venciendo la rivalidad de los puertos atlánticos de Francia, la resistencia de la Hansa y la oposición decidida de Inglaterra, que para sostener la guerra continental se ha decidido ahora a intensificar la exportación de sus lanas y a estorbar por todos los medios posibles (pacíficos o violentos, fundamentalmente estos últimos) el arribo de la castellana. Además de esto, los ingleses aumentan los escalones proteccionistas para intensificar la producción textil propia y evitar la importación de tejidos extranjeros. En el siglo xiv Inglaterra exportaba cuarenta mil costales de lana y cinco mil piezas de paño; en el siglo xv, exportaba cuatro mil costales de lana y cien mil piezas de paño.⁷⁰ A diferencia de Castilla, Inglaterra no hipotecó su futuro y prudentemente se inclinó por un hoy industrializante y seguro en lugar de hacerlo por un presente exportante y sin porvenir. Pero, a decir verdad, ni ingleses ni castellanos podían saber (aunque tal vez sí intuir) lo que el mañana les tenía históricamente reservado a consecuencia de sus respectivas y contrarias decisiones. Tampoco, ciertamente, tenía Inglaterra, por suerte, una aristocracia tan prepotente como la castellana; más aún, la Guerra de las Dos Rosas, terrible pugna dinástica entre las casas de York y de Lancaster, acabó prácticamente con la nobleza señorial y dejó indefensa a la Iglesia frente a la arremetida reformadora (anglicanismo) y burguesa. Como fue una guerra entre dos castas aristocráticas, en la que el pueblo inglés prudentemente no tomó parte, la nueva dinastía tudoriana no halló ningún obstáculo serio que la impidiese, apoyada por los intereses de la burguesía, emproar la nave del Estado hacia la modernidad.

⁷⁰ Cifras de S. Madrazo, *op. cit.*, p. 110.



Y por lo que toca a la reina Isabel, ésta siempre receló de la aristocracia, la vigiló cuidadosamente y rara vez aumentó su número.

En Castilla estalla la guerra civil. El rey Pedro I, apoyándose en la precaria burguesía castellana, en Inglaterra (paz de 1359), y en la riqueza judía combate contra su hermanastro Enrique, que se apoya en la nobleza, en el papa y en el poder de Francia. Pedro, llamado el *Cruel* por sus enemigos y el *Justiciero* por sus amigos, lo es, en efecto, eliminando a nobles, obispos, abades e incluso a miembros de su familia. De hecho encabeza la revolución socioeconómica y despoja a las iglesias, al sepulcro de Alfonso X; desposee y ajusticia a Samuel Leví, su tesorero, y al usurpador rey Bermejo granadino. Apoya más que ningún rey castellano a los judíos, que le ayudan, y adoctrinado en la filosofía senequista por Sem-Tob no tiene inconveniente en levantar la sinagoga de Toledo. La propaganda contra Pedro es tremenda, es excomulgado por Urbano V; se le declara hereje, filojudío y filomusulmán: especie de *leyenda negra* que se adelanta doscientos años a la que la Europa protestante y católica enharbolará contra la España de Carlos V y Felipe II, cuando éstos alcanzaron también el privilegio, de ser casi excomulgados. Desde Roma y Francia los nobles apoyan al bastardo pretendiente con cientos de guerreros (compañías blancas) y de nobles aventureros, un Beltrán Duguesclin, por ejemplo, que se pone al servicio de Enrique. Inglaterra y Francia, que se encuentran enfrascadas en la Guerra de Cien Años, se interesan en el desenlace de la contienda civil castellana, y el rey Pedro, desesperado, hace donación en Libourne (23-IX-1366) de Vizcaya y Guipúzcoa al reino de Navarra y a Inglaterra. Unido su ejército de extracción popular a los caballeros del príncipe de Gales (el Príncipe Negro) derrota a su hermanastro y a los mercenarios franceses en Nájera (14-IV-1367). Para complicar aún más la situación, el rey de Aragón, Pedro el Ceremonioso (1336-1387), entra al conflicto y con gran habilidad diplomática azuza a los dos partidos y se libera del peligro que para su reino suponía la eficacia del ejército castellano de Pedro I. La

guerra entre los “dos Pedros” transcurre entre 1356 y 1366. En el campo de Montiel se encuentran, por fin, Pedro y Enrique; conducido traidoramente Pedro a la tienda de campaña de Enrique, riñen ambos, se insultan, echan manos a las dagas y ruedan por el suelo.

Pedro queda arriba y es entonces, cuenta la leyenda, cuando el jefe francés Duguesclin, allí presente, invierte la favorable situación de Pedro acompañándola de la frase célebre: “ni quito ni pongo rey, pero ayudo a mi señor”. Pedro muere a manos de Enrique (23 de marzo de 1369) y éste es instalado en el trono de Castilla como Enrique II. Se le llamó *El de las mercedes*, por las innumerables que prodigó a la nobleza a costa de los consejos y gente del común. El proyecto revolucionario-burgués es parado en seco, triunfa la aristocracia, se rompe con Inglaterra y se fortalece la alianza con la Francia feudal. Como escribe Vicent Vives: “En Montiel quedó sacrificado el último dique que separaba a la nobleza del poder.”⁷¹ Por primera vez es violentado y frustrado el proyecto de renovación; todos los subsiguientes frenazos parecen indicarnos que los de afuera (y los de dentro, lo que fue aún peor) no estaban dispuestos a tolerar la regeneración político-económica de la Castilla medieval.

Para aliviar la tremenda presión de Inglaterra sobre Francia, el astuto rey de ésta, Carlos V, va a dar comienzo a la “política del concurso ajeno”, entrando en esta ronda aliada el emperador, el papa, Austria, Hungría, Dinamarca y Escocia; pero el rey francés necesita más ayuda, pacta así con Castilla y comienza el cercamiento de Inglaterra mediante el auxilio de la armada castellana, la más poderosa de aquellos tiempos. Porque “si oviese amistat con el Rey de Castilla —así se expresa Carlos V de acuerdo con la crónica castellana— que rescebiría dél muy grand ayuda por la mar, et sería en grand daño del Rey de Inglaterra”.⁷² y Castilla, en efecto, que ha cambiado de dinastía, Trastámara por Borgoña, pacta con Francia (Tratado de Toledo del 20-XI-1368), entra al conflic-

⁷¹ *Op. cit.*, 1976, p. 83.

⁷² *Crónica de Alfonso XI*. Biblioteca de AA.EE., t. LXVI, cap. 174, p. 285.

to europeo (Guerra de Cien Años), envía cuarenta naves al Canal de la Mancha y acaba a la larga por conquistar “el primer puesto militar, político y comercial de Europa”.⁷³

Portugal se alinea con Inglaterra y se alía a Aragón y Granada intentando bloquear a Sevilla y los puertos gallegos: las dos escuadras enviadas por el rey portugués Fernando I son destrozadas por los castellanos y Enrique II recobra la libertad de acción en el mar. Francia multiplica los privilegios a los mercaderes castellanos, puesto que para ella eran “recurso precioso”, como comenta Viñas,⁷⁴ e Inglaterra hace lo propio con los portugueses. Borgoña quiere permanecer neutral; pero necesita el vellón que la Inglaterra fabril de Eduardo III no quiere ya proporcionarle. Flandes se ve así en la necesidad de prohibir la importación de las manufacturas inglesas e Inglaterra responde destruyendo a la marina flamenca en Bath. Castilla no puede quedar al margen de la contienda; ella necesita exportar sus lanas a Flandes para sustentar su economía, y el rey Enrique II se ve obligado a preparar sus naves para romper el bloqueo inglés que se extiende desde La Rochela a Brujas, y tiene además que hacerlo porque sus súbditos vascones no están dispuestos a que se les elimine del comercio atlántico. La primera batalla naval se va a dar en la Rochela: Ambrosio Bocanegra y Díaz de Rojas con sus naos armadas con bocas de fuego baten al almirante Hastings, apresan y destruyen treinta naves inglesas, amén de otras tantas portuguesas y hacen prisioneros a cuatrocientos caballeros y ocho mil soldados con el almirante Hastings, conde de Pembroke, al frente (1372). El conde, el almirante y setenta y siete caballeros ingleses son llevados prisioneros a Castilla; esto supuso para ella el dominio del mar y pues la libre comunicación con Flandes y Alemania hasta 1588. Castilla, Francia y Flandes se desquitan así de la derrota en Winchelsea y Bath; Castilla respira porque el peligro de ver interrumpida la exportación de lana y, por consiguiente, de ver paralizada (es decir, arruinada) su marina, ha pasado. Para Francia, la victoria cas-

⁷³ S. Madrazo, *op. cit.*, p. 88.

⁷⁴ *Cit.* por S. Madrazo, *op. cit.*, p. 89.

tellana significó el comienzo de la reconquista nacional; para los castellanos, vale la pena insistir en ello, el que sus lanas pudieran llegar tranquila y periódicamente a los telares flamencos 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,⁷⁵ ha quedado sin efecto mediante una contundente y no menos brutal respuesta.

Pero la ayuda a Francia no se limitó a la flota, porque, de acuerdo con el historiador Viñas,⁷⁶ el apoyo guerrero por tierra contribuyó a que los franceses formasen su primer ejército regular cuyo modelo fue el castellano. Además, los franceses no sabían valerse sin los Núñez de Lara, Luis de la Cerda, Carlos de España, Pero Niño, Villandrando, Juan de Salazar, Martín Enríquez, Barrera, Sotomayor, Fonseca, etcétera. Las crónicas castellanas no prestan mayor atención a la famosa Doncella de Orleans; pero en cambio sí relatan con fruición y orgullo la colaboración de estos caballeros aventureros; por ejemplo, las hazañas de don Pero Niño que se nos cuentan en *El Victorial*. Juan de Gante, duque de Lancaster, casa con Constanza, hija de don Pedro, reina legítima, y se corona rey de Castilla. Con tropas inglesas, bretonas y portuguesas abre la campaña por tierra contra los franceses y castellanos aliados; pero sale derrotado. La flota de Castilla al mando de Fernán Sánchez de Tovar se sitúa en el mar de la Paja y rompe después contra Brest, un puerto más en su ruta hasta Flandes. Portugal capitula y se ve obligada a separarse de Inglaterra y aliarse a Castilla. La flota franco-castellana sigue atacando: se toma a Saint-Sauver le Vicomte, se asalta la isla de Wight y la costa meridional de Inglaterra. En Brujas se firman treguas hasta 1377 y Castilla es reconocida como potencia atlántica; mas, pese a la tregua, los ingleses asaltan delante de Saint Malo a siete naves mercantes castellanas. Responden los castellanos capturando y destruyendo treinta y siete naos inglesas fondeadas en la bahía de Bourgneuf (1475), que estaban cargando sal. En junio de 1377, Harfleur. Se reúnen vein-

⁷⁵ Cit. *ibidem*, p. 85.

⁷⁶ *Idem*, p. 90 (n. 39).

ticinco naves y cinco mil hombres: escala en Mont-Saint-Michel; se cruza el Canal y se toman y asuelan Rye, Falkes-tone, Dormouth y Plymouth. Se ataca a Winchelsea y son incendiadas Hasting y Poole. Dueños de cuantioso botín, se retiran, sin ser molestados, a la vista de Dover y Southampton a despecho de Eduardo III, el “rey del mar”, título que se le otorgó por la perfidia inglesa en Winchelsea. Los ingleses se reponen y replican con dureza, y los corsarios hostigan y asaltan a muchos barcos castellanos procedentes de Flandes. Una nueva flota castellana derrota a la inglesa de sir Peter de Courtenay y se apodera de Roche Guyon. Navarra entrega a los ingleses Cherburgo; pero tiene que capitular ante Castilla en Briones, cediendo Estella y Tudela: los castellanos arrecian por el mar, mas también por tierra. Ataca de nuevo el duque de Lancáster y fracasa a la vista de Saint-Servan. En 1380 los castellanos pierden sus presas en Kinsale; como réplica pasan a cuchillo a las islas anglonormandas; pillan de nuevo a Winchelsea y llegan a Gravesend, a la vista de Londres, “a do galeas de enemigos nunca entraron”, como escribe el canciller de Castilla y cronista Pérez de Ayala, y como lo confirma el *Calender of Patent Rolls*. El 15 de junio de 1381 nuevo levantamiento portugués aplastado por los castellanos en Salles: pierden los lusitanos veinte galeras, una galeota y cuatro cocas. Acuden los ingleses en apoyo; pero tienen que sacar sus naves del agua para evitar la destrucción.

En este año de 1381 la armada castellana domina las aguas del Canal a pesar de la poderosa oposición que ejerce la *Unión de los cinco Puertos* (Hasting, Romney, Dover, Hythe y Sandwich), aumentados por entonces en dos más: Winchelsea y Rye. Fernán Sánchez de Tovar incendia Walsingham y saquea de nueva cuenta los puertos meridionales de Inglaterra. En Flandes la flota cantábrica coopera en la victoria de Roosebecke (20-XI-1382) y el obispo de Norwich tiene que regresar a Inglaterra. El 20 de noviembre de 1384 se firma el acuerdo de Boulogne: los ingleses tienen que admitir que la ruta Bilbao-Brujas sería, en adelante, monopolio castellano; pero, claro está, ello no impide la actividad intermi-

tente de “privateers” que actúan por su cuenta y que de Danzig a Finisterre atacan, a veces con éxito, la línea castellana de comunicación y comercio. A los asaltos de los capitanes Mark Mixtow, John Hawley, Harry Pay, John Hardewyke, Thomas Norton, etcétera, se contesta con represalias de los ya citados Pero Niño, Díaz Rojas, Bocanegra, Díaz Tovar y la contundente serie de 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 marineros y soldados capitaneados por el temible capitán, tan audaz y práctico a bordo de su nave y tan hábil y valiente en los torneos franceses, como cortesano danzarín y hasta poeta en las famosas Cortes de Amor de la dulce Francia.

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 a la Hansa y los castellanos imponen sus exigencias económicas, políticas y navales. 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, replican los intereses laneros castellanos) y ésta emproa rumbo a La Rochela, posesión inglesa, apresaa cien buques británicos y son pasadas a su vez a cuchillo sus dotaciones.

Muerto el rey de Portugal, Fernando I, último vástago de la casa de Borgoña, al igual que también lo fue el asesinado Pedro I; el rey de Castilla don Juan I, casado con Beatriz, hija del difunto rey portugués, estimó legítimos sus títulos como para aspirar a ser rey de Portugal. De hecho él y la cristocracia castellana y lusitana intervinieron para aumentar su poder y riquezas a costa de la burguesía portuguesa; es decir, encauzar para su propio provecho (al igual que habían hecho con la Castilla de Pedro I) aquel foco de desarrollo y progreso

que encontraba en la Inglaterra progresista de Ricardo II a su más fiel y firme aliada. Más de un centenar de barcos ingleses caen sorpresivamente sobre las costas gallegas; pero la invasión fracasa. Los caballeros castellanos, al frente de ellos su rey don Juan I, invaden a Portugal; mas el maestre de la Orden de Avis, también llamado Juan, defensor de los intereses de la nueva clase económica, apoyándose en los famosos arqueros ingleses y en la infantería portuguesa de extracción popular inflinge a la pesada caballería nobiliaria de Castilla una contundente derrota. Aljubarrota (1385) fue para la hueste aristocrática lusocastellana lo que Azincourt (1415) sería para la francesa. Como puede deducirse, la pujanza guerrera de Castilla se fincaba más que en la tierra en el mar; más que en la propiedad territorial en la posesión de un eficaz instrumento naval. 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.

Se hacen las pases, Portugal pasa de nuevo a la órbita inglesa; pero la alianza franco-castellana permite que el rey de Castilla Enrique III obtenga ventajas para sus mercaderes, marinos y marineros en la ruta del Canal de la Mancha; es decir, en la ruta comercial por excelencia: lanas, paños, sedas, hierro, especies y vinos. La pretensión inglesa, ejercida desde La Rochela, de exigir rescate a las naves no británicas, quedó sin efecto para las naos castellanas, no así para las francesas e italianas. El 15 de agosto de 1416 la escuadra inglesa destruye a la francesa e italiana. Entre treguas, hostilidades y nuevas treguas, los corsarios actúan de una y otra parte; a la fuerza se replica con la fuerza y los castellanos, gracias a ella, logran mantener ininterrumpida su vital línea de comunicación comercial con Flandes, según dijimos.

El 3 de junio de 1418 en las Cortes de Madrid se votan doce millones para armar flotas contra Inglaterra y la Hansa. Cuarenta naves y cuatro mil hombres trasladan mercenarios

escoceses a Francia; asuelan el Labourd; infligen un duro aviso a Enrique V y un severo escarmiento a los hanseáticos. En La Rochela, Nantes y Poitiers (dominios ingleses) obtienen los mercaderes castellanos los mismos privilegios que ya tenían en Harfleur y Rouen. La libertad de comercio con Inglaterra se convierte en un victorioso hecho; los comerciantes castellanos casi eliminan a los hanseáticos gravándolos pesadamente en el Cantábrico. La Castilla mercantil se afianza en Bretaña y Poitou, y como la Guerra de Cien Años se ha reanudado, Castilla se limita a consentir la recluta de mercenarios en su territorio y dejar en libertad a las ciudades cantábricas. Naves y soldados vizcaínos participan en la conquista francesa de Burdeos y Bayona (1450-51), y Francia va reconquistando el territorio nacional que ostentaban como suyo los reyes ingleses de la dinastía Lancáster-York. Recuperado el territorio, la incipiente burguesía francesa se siente molesta ante los privilegios de que goza el comercio castellano; un tal Gaguin escribe una carta en la que se palpa el odio y desdén del pueblo francés contra los que tanto les habían ayudado a recobrar y redondear su patria; otro tal Paulin escribe un libelo infamante contra los “españoles” porque Castilla no cede en sus posiciones de privilegio y de fuerza económica.⁷⁷

Si hemos expuesto aquí en un apretado resumen las empresas navales de los castellanos y cántabros de los siglos xiv y xv⁷⁸ (apoyadas en el extraordinario desarrollo mercantil de Burgos y de sus ciudades-puertos de Bilbao, Castro Urdiales —“la pequeña Brujas”—, Santander, Laredo, Castro, etcétera, cuyos tentáculos comerciales, a través de sus tres Bancos de Cambio burgaleses, se extendían a Bayona, Orleans, París, Arrás, Atenas, Neopatria, África, mar del Norte y puertos sureños de Inglaterra) en su dura y dramática lucha contra los audaces y temibles marinos ingleses de la Baja Edad Media, no ha sido con objeto de compensar al lector hispánico de los desastres españoles a partir del primero y más decisivo de 1588: derrota de la Gran Armada, o Armada Invencible.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 94-98.

⁷⁸ Gracias al libro de S. Madrazo, *op. cit.*, p. 75-98.

Hemos tratado simplemente de presentar la reacción de la empresa semiprivada castellana (burgalesa-cantábrica) frente a los “brutales” intentos monopolistas ingleses. En la actividad marítimo-comercial castellana los reyes de la nueva dinastía (Enrique II, Juan I, Enrique III, Juan II, Enrique IV) no participan propiamente sino de nombre. El progresivo, aunque “cojo” mercantilismo medieval castellano a partir de 1350 es la respuesta vigorosa y demoledora de empresarios libres, particulares, interesados más en exportar materias primas (lanas, hierro) que en industrializar (tejer y forjar) tales productos brutos, como lo hizo Inglaterra desde mediados del siglo xiv, y tal y como lo quiso llevar a cabo, apoyado en la burguesía castellana (en su mayor parte judía o cryptojudía), el rey llamado el Cruel, don Pedro I. La poca visión de esta clase y la oposición egoísta de la poderosa nobleza frustraron el desarrollo industrial que estaba en puertas. La equivocada política económica (mercantilista) fomentada por los Trastámaras será heredada por los Reyes Católicos y culminará en la catástrofe financiera de Carlos V y sus sucesores. Más aún, el vuelco absolutista de la monarquía española a partir de dichos Reyes Católicos, detuvo la evolución de la Castilla burguesa e involucionó el proceso hacia un débil y planificado (monopolista) mercantilismo, asegurando así el triunfo económico de la Castilla señorial. Los reyes desposeyeron ciertamente de poder político a la nobleza y la convirtieron en cortesana; pero no modificaron sino antes bien favorecieron la acumulación y ampliación de la propiedad territorial de dicho estamento. Las comunas y los consejos poco pudieron influir a través de las Cortes en estas decisiones reales, pues la llegada del río de plata americano durante los Austrias anuló el poder de las mismas, supuesto que los reyes ya no dependieron exclusivamente de ellas, como antes, en lo relativo al voto del “servicio” o subsidio en ducados. Las Cortes languidecieron, cedieron ante el absolutismo real y no fueron convocadas sino muy de tarde en tarde. Este giro de 180 grados dado a la política y la economía españolas, acabó con la tradición armadora de Castilla en cuanto actividad libre,

privada, particular, y arruinó asimismo y por el mismo motivo la tradición y dominio marineros de la Cataluña medieval (siglos xiv y xv).

Por contagio de los valores señoriales dominantes la nueva clase de los mercaderes fue asimilándose paulatinamente a la pequeña o grande nobleza. No aceptamos la tesis absoluta de Américo Castro, insistamos en esto, fundada en la incapacidad temperamental de los españoles, ajenos y repugnadores del trabajo; tampoco la de Claudio Sánchez Albornoz basada en la primacía entusiasta de la empresa bélica ambiciosa y enriquecedora a cortísimo plazo, por sobre la acumulación de riquezas mediante largas jornadas de paciente y laborioso esfuerzo, y mucho menos la de R. Konetzke, según la cual el entrenamiento guerrero, el ejercicio de las armas durante ocho siglos, provocó el menosprecio del trabajo pacífico y regulado de cada día. Todos estos determinismos son demasiado excluyentes y sin que neguemos, por supuesto, sus valores relativos, creemos que hay más razones históricas que las arbitradas por los tres historiadores citados, y nuestro empeño ha sido y seguirá siendo ponerlas de manifiesto.

5. EL MAR Y LOS CATÓLICOS ESPAÑOLES

De los pueblos ibéricos o, por mejor decir, de los pueblos *españoles*, como se expresaba Camoens, que en este gentilicio moderno (inventado por los provenzales desde el siglo xviii)⁷⁹ incluía a castellanos, portugueses, catalanes, aragoneses, gallegos, andaluces, vascos, etcétera, el lusitano fue el que mejor y más presto puso rumbo hacia la novedad y actividad oceánicas. Resulta, sin embargo, en extremo ilustrativo el hecho de que a pesar de haber sido los portugueses los primeros navegantes que desafiaron los temores y los peligros reales que ofrecía el Mar Tenebroso y los que llevaron a cabo hazañas marineras extraordinarias, su visión del mar no sea muy optimista. El ya citado Camoens, máximo cantor épico de las

⁷⁹ Cf. Américo Castro, 1970, *passim*.



136 EL ROBINSON BRITÁNICO Y EL ANDRENIO ESPAÑOL

gestas de sus compatriotas no pudo disimular el pesimismo senequista que le asaltara al enfrentarse al piélago misterioso y temible:

- 528 ¡Oh, maldito el primero que en el mundo
al agua le entregó vela y madero,
digno de estar en penas del profundo
531 si es justo la ley que seguir quiero! ⁸⁰

A pesar de los éxitos de su pequeña nación y de la parte activa que para conseguirlos arriesgó el propio poeta, él no podrá sino avizorar el futuro con evidente y clarividente zozobra. En su poema heroico (*Os Lusíadas*) cuenta mucho, sin duda, el pasado; es decir, el símbolo intencional de la resistencia tradicional portuguesa anterior a don Enrique el Navegante. ¿Cómo es —clama el *Viejo* del sueño— que estando los enemigos de Portugal tan cerca, arden los portugueses en ansias de descubrir y conquistar nuevas tierras? ¿Hacia dónde vamos? ¿Qué es lo que nos deparará el porvenir?

- 576 ¿A qué nuevos destinos determinas
de llevar estos reinos, esta gente?
¿Qué peligros, qué muertes le destinas
debajo de algún nombre prominente?
580 ¿Qué promesas de tierras y aun de minas
de oro, que le darás tan fácilmente?
¿Qué famas le dirás tener, qué historias,
583 qué triunfos, qué palmas, qué victorias. ⁸¹

Este presagioso y pesimista acento es ibérico y católico, de tierra adentro y, como pudimos ver, no hace acto de presencia en la conciencia británica de un Hakluyt ni tampoco en ninguno de los personajes ingleses que contribuyeron a las proezas marinerías de su país. En cambio resulta inquietantemente significativo que la compilación portuguesa de 1735-1736 ostente este perturbador título: *Historia trágico-marítima*, en donde el compilador en lugar de incluir las gloriosas *relacio-*

⁸⁰ *Las Lusíadas*, 1913, canto iv, p. 130.

⁸¹ *Ibidem*, canto iv, p. 129.

nes sobre la marina portuguesa, enumera casi con delectación masoquista los doce naufragios o catástrofes de la marina lusitana en aguas de la India y del Brasil: los “azares del mar.”⁸²

En la literatura española del Siglo de Oro el mar está casi ausente y su aroma yodado y salobre hay que ir a oliscarlo a insólitas páginas. Pero en la Edad Media castellana (siglos XIII al XV), como hemos visto, Castilla se asoma al Cantábrico y con la conquista de Sevilla (1248) por San Fernando, auxiliado por la flota cántabra, se le abre la ruta del sur, atlántica y mediterránea, consolidada posteriormente, tras reiterados esfuerzos, con la conquista de Cádiz, Tarifa, Algeciras y Gibraltar. La apertura del Estrecho, a fines del siglo XIII, por obra de los almirantes genoveses, los famosos Zacarías, al servicio de Alfonso X, pone de relieve cómo en poco más de un siglo (1248-1366) se convierte Castilla en una potencia marítima independiente de Génova y Pisa. Desde 1296, repitamos, la *Hermanidad de las Marismas* fomenta el comercio burgalés-cántabro a Flandes e Inglaterra, así como asegura el eje económico Sevilla-Medina del Campo Burgos-Bilbao. La nueva Castilla navegante se muestra poéticamente sibilina, sugerente y arcana. En el romance del caballero Arnaldos es clara la insinuación misteriosa de que sólo los que se embarcan conocerán la saloma marinera; únicamente los comprometidos entenderán la sugerente e irresistible canción (atracción) del mar:

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

⁸² B. Gómez de Brito, 1948, *passim*.

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 xiv sintió, como el infante Arnaldos, el llamado secreto y profundo de la salmodia marineante, por un lado, y el de los intereses comerciales castellanos en Flandes y Francia, por el otro.

Ha sido usual presentar el llamado Descubrimiento de América, por obra de España, como resultado de la casualidad y del incontrovertible hecho físico de que América se hallaba a mitad del camino y Colón tenía pues por fuerza que toparse con ella; pero no hubo azar ni novelesco romanticismo en el hecho, supuesto que por los años noventa del siglo xv era Castilla la primera potencia marítima atlántica de Europa. Pruébalo el 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. Las operaciones “a furto” (de corso) creó una rica burguesía sevillana durante el siglo xv. Vicente Yáñez Pinzón pirateaba en las aguas del estrecho de Gibraltar e inclusive llevaba sus correrías a las costas catalanas. De la misma manera los corsarios y piratas catalanes rescataban esclavos donde podían. Estas actividades lucrativas eran legales; pero en 1496 Fernando el Católico las prohibió y el corso ibérico quedó así paralizado hasta la muerte de Carlos II el Hechizado.

Cuando Colón llegó a Andalucía se encontró desde Cádiz al Guadiana con núcleos de navegantes y armadores ricos, como los Niño y los Pinzón; con naos corsarias que operaban contra los portugueses pese a las cédulas prohibitivas emanadas de los monarcas. El puerto de Palos fue multado, por tales prácticas, a servir al rey con dos carabelas, durante dos

meses. Carabelas que, como es sabido, se le concedieron a Colón. La villa de Palos, perteneciente al señorío de Moguer, amparada por su señor natural el conde de Palma, se negó a satisfacer la multa, resistencia que los Pinzón, con su prestigio y dinero, lograron vencer. He aquí, pues, que fue esta marina corsaria andaluza la que constituyó la base del famoso descubrimiento de América.

Como escribe el historiador belga Charles Verlinden, “si verdaderamente se quiere saber por qué España y Portugal han sido capaces de fundar y organizar vastos imperios de ultramar más de un siglo antes que Inglaterra, Francia o las Provincias Unidas, antes es a la historia económica medieval de la Península a quien hay que exigirle el secreto”.⁸⁸ Más aún, los famosos Reyes Católicos dieron largas y más largas al proyecto colombino (las exorbitantes pretensiones de Colón lo hacían poco viable, como es sabido) y sólo accedieron casi a regañadientes a patrocinarlo, doblegándose a la presión del tesorero real de Aragón, el sefardí Santángel, tras ocho años de tiras y aflojas, y cuando el visionario y disparatado genovés se disponía a pasar al servicio del poderoso duque de Medinaceli, representante típico de la iniciativa privada, que, según parece, estaba decidido a correr con los gastos y riesgos de la aventura marinera de alcanzar Catayo y Cipango por la ruta oceánica occidental. Sólo entonces y ya a punto de consumarse la empresa reconquistadora de Granada (paso previo para el proyecto de reconquista del norte de África y, a la larga, de los Santos Lugares), el natural recelo antifeudal de los reyes y el monopolio o exclusivismo reales cedieron y se inclinaron a apoyar el viaje proyectado por Cristóbal Colón, así fuera violando en cierta medida el Tratado de Alcaçovas (1479) firmado con Portugal.

El drástico cambio al que nos referimos en páginas atrás, paralizó a la técnica, la táctica y la estrategia navales en pleno siglo xvi. Error, creemos, egoístamente calculado o atolondradamente cometido por el máximo Andrenio hispánico, Carlos V, que en lugar de continuar y hacer florecer la

⁸⁸ Ch. Verlinden, 1952, p. 8.



tradición marinera de Castilla y Aragón, y competir con Enrique VIII de Inglaterra, el constructor, animador y fomentador de la marina inglesa del siglo xvi y el que la hizo popular, 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 Mediterráneo occidental. Y ello a pesar del peligro de la Sublime Puerta, cuya escuadra invermó y despalmó en los puertos del sur de Francia (Marsella y Tolón) con beneplácito del cristianísimo rey francés, Francisco I, hostil al emperador y, naturalmente, a España; empero fiel aliado y amigo del temible pirata Barbarroja: el enemigo jurado de la Cristiandad. Mas en política internacional, permítasenos este desahogo, ayer como hoy los contubernios más inverosímiles eran, son y seguirán sin duda siendo factibles.

A partir de la derrota y desengaño de 1588, provocados fundamentalmente por la ausencia absoluta de la iniciativa individual, los Andrenios ibéricos más representativos comienzan su larga y doliente letanía antitradicional y antimarinera; de espalda al océano. 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 desgraciado vínculo con las cosas del mar. En *Los Trabajos de Persiles y Segismunda* el líquido elemento 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 como 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 harto más que las lagunas de Ruidera que en la Mancha natal habían visto. La intención de Cervantes es, sin duda, irónica y hasta desenfadada; mas quizá valdría la pena indagar si todo ello no respondió a una disimulada o latente censura contra los faraones dinásticos habsburgueses, contra la Iglesia y la oligarquía españolas empeñadas de consuno en cerrar y controlar eficazmente

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 a un frágil leño al inconstante elemento.”

Todavía más, el que se atreve a pisar la tabla de un bajel lo hace “sobre el cadalso merecido de su atrevimiento”. Una nave no es para el naúfrago Critilo sino “ataúd anticipado”. Para el jesuita Gracián la movilidad del mar, ese infinito y constante hacer y deshacer de sus ondas, ese continuo ser y no ser y renacer de sus olas, eran símbolo de la inconstancia. El mar es un “horrible y espantoso monstruo” que es “reducido” o domesticado, no como en el clérigo Purchas, mediante navíos y velas, sino por medio del “blando freno de la menuda arena” de las playas; es decir, por algo que es ajeno a la industria, actividad, invención o técnicas del hombre. En la división y oposición de los elementos y frente a la hirviente, guerreante y colosal disformidad opone Gracián “la firmeza de la tierra en el medio, como fundamento estable y seguro”. El viaje de Critilo y Andrenio está amenazado trágicamente por navegaciones largas y peligrosas, y adecuadamente acompañado, 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, discurre Gracián que el vivir del hombre es comparable al correr del agua. La vida, en metáforas de marinerío 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 encallado en el perpetuo olvido”.

Resulta muy significativo que el encuentro del hombre natural (Andrenio) con su razón crítica (Critilo) acontezca me-

diante el arbitrio literario-simbólico de la tempestad y del naufragio. En la *Vida y hechos de Estebanillo González* y desde el punto de vista del vivir del pícaro, son considerados insensatos los hombres que pudiendo caminar por tierra, comiendo cuanto quieren y bebiendo cuanto gusten,

se [ex]ponen a la inclemencia de los vientos, al rigor de las ondas, a la fiera de los piratas y finalmente, ponen sus vidas en la confianza de una débil tabla, sin considerar el peligro de un escollo, el riesgo de una sirte y el daño de un bajío; el temor de un banco, el sobresalto de una playa y *la soberbia de una bestia fiera e indómita*, y que le basta ser mujer para ser mudable y volitaria.

Las cursivas son intencionalmente nuestras, pues el “horrible y espantoso monstruo”, en calificación del culto jesuita, coincide con la “bestia fiera e indómita” de Estebanillo González; así como el “frágil leño” del primero se parece bastante a la “débil tabla” del segundo. Por consiguiente, no fue Gracián el que recurrió primeramente a los metafóricos argumentos peyorativos, sino el pícaro autor del tunante *Estebanillo*, puesto que la obra de éste apareció en Amberes en 1646 y *El Criticón* en Zaragoza en 1651.

Más aún, lo cual es todavía peor, la concordancia de ambos extremos implica una coincidencia tópica compartida y convivida ya por todos. A nivel ahora del cortesano vivir, fray Antonio de Guevara (1480-1541), obispo primeramente de Guadix y después de Mondoñedo, y autor además del leidísimo *Reloj de Príncipes*, que alcanzó dieciséis ediciones en español y cincuenta y ocho en francés, italiano, inglés, alemán y latín, publicó el *Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se pasan en las galeras* (1539), que es una verdadera joya por lo que concierne al desdeñado cariño de marino de que da muestras el famoso franciscano; como lo prueban, sin duda, estos dos párrafos de irónico entusiasmo 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.

Es privilegio de galera, que todas las pulgas que saltan por las tablas, y todos los piojos que se crían en las costuras, y todas las chinches que están en los resquicios, sean comunes a todos, anden entre todos, y se repartan por todos, y se mantengan entre todos; y si alguno apelare deste privilegio, presumiendo de muy limpio y polido, desde ahora le profetizo que si echa la mano al pescuezo y a la barjuleta, halle en el jubón más piojos que en la bolsa dineros.

En una época crucial en que el imperio español, apenas nacido, comenzaba ya a ser jaqueado y en la que se jugaba en el mar su destino, uno de sus hombres directivos sólo tenía ojos y pluma para registrar lo más embarazoso y negativo. Podría argüirse que fueron opiniones de un clérigo; pero hombres de atuendo talar fueron también Hakluyt, Purchas y Donne, y sólo tuvieron ojos para vislumbrar con acierto que el futuro de la Inglaterra protestante estaba en el dominio del mar. Gracián y Estebanillo, cima y sima del desvivir hispánico, coinciden, como puede verse, en su visión negativa del mar; lo cual implica ciertamente una corriente general de opinión extraña ya, si no es que hostil, a las cosas de la navegación. Para los españoles no específicamente navegantes ni marineros, pese a las brillantes hazañas de la marina castellana medieval y de la gesta descubridora y colonizadora de comienzos del siglo xvi, el mar invariablemente fue sentido como un mal irremediable; como un empecinado obstáculo siempre difícil de vencer; como un enemigo y no como un aliado. Por supuesto al escribir así no pensamos inculpar al pueblo por su espíritu negativo; es decir, por su *carencia de mentalidad marinera*, como escribe fustigante el historiador

Eliseo Álvarez-Arenas,⁸⁴ sino al sistema económico-político, asfixiante y monopolista, puesto en vigor por el Estado-Iglesia español a partir de los Reyes Católicos y acentuado hasta extremos ruinosísimos bajo la dinastía austriaca. Las desdichas de la historia española las atribuye este autor a la pérdida, a partir de la sorpresa táctica de 1588, de la supremacía naval. Con mejor voluntad que claridad expositiva, el libro de Álvarez-Arenas, de corte orteguiano vitalista y circunstancialista, condena en bloque a la nación española: “España fue vencida en la mar porque su pueblo se había despegado de ella”; porque éste se había “distráido de su destino histórico”.⁸⁵ Aunque la intención crítica renovadora y entusiasta del autor es plausible, no llega a serlo tanto cuando considera como causa de la decadencia naval de España la mentalidad continental, interterránea adquirida por los españoles tras la aventura imperial habsburguiana; porque es lógico suponer que si el pueblo vencedor de 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, recae más bien en los gobernantes que en los gobernados; puesto que, 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. Los súbditos españoles sólo tuvieron opción a proseguir la ruta ruinosa emprendida por una aristocratizante oligarquía cuyo estilo de vida no encontró el menor obstáculo frente a una burguesía debilitada en extremo y casi eliminada por el desastre económico iniciado con el emperador y continuado catastróficamente por la filipesca y degenerada descendencia. Nos parece, pues, muy injusto por parte del autor el que repunte “frívolo” al pueblo por haberse “distráido de su destino histórico”.⁸⁶

No podemos resistir la tentación de transcribir dos poemas extraídos del inmenso arsenal de la desesperanza y desilusión náutico-poéticas del siglo xvii. El primer escritor identifica

⁸⁴ E. Álvarez-Arenas, 1969, cc. iv, vi-vii.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 277.

⁸⁶ *Ibidem*.



su desgracia amorosa con la del iluso mercader cuya esperanza de riquezas se arruina con el naufragio imprevisible, ya a punto de tocar puerto, de su rico bajel; el segundo critica la aidez, la avara codicia y compara la muerte del mezquino con el desguace natural de la pobre nao varada en playa extranjera. Los dos autores podrían constituir, sin duda alguna, dos ejemplos de *distracción* histórica; pero no hay tal, antes bien son dos testimonios conscientes de la élite embelesadora y embelecadora del famoso Siglo de Oro español:

CANCIÓN (fragmento)

Sobre frágiles leños, que con alas
de lienzo débil de la mar son carros,
el mercader surcó sus claras olas;
llegó a la India y, rico de bengalas,
perlas, aromas, nácares bizarros,
volvió a ver las riberas españolas.
Tremoló banderolas,
flámulas, estandartes, gallardetes;
dio premio a los grumetes
por haber descubierto
de la querida patria el dulce puerto.
Mas ¡ay!, que estaba ignota
a la experiencia y ciencia del piloto
en la barra un peñasco,
donde, tocando de la nave el casco,
dio a fondo, hecho mil piezas,
mercader, esperanzas y riquezas.
¡Pobre bajel, figura
del que anegó mi próspera ventura!

Antonio Mira de Amezcuea

A UN NAVÍO DESTROZADO

Este bajel inútil, seco y roto,
tan despreciado ya del agua y viento,
vio indiferente el vasto movimiento
del proceloso mar, del Euro y Noto.

Soberbio al golfo, humilde a su piloto
y del rico metal siempre sediento,
trajo sus minas al ibero asiento,
habidas en el índice remoto.

Ausente yace de la selva cara
do el verde ornato conservar pudiera,
mejor que pudo cargas de tesoro.

Así quien sigue la codicia avara,
tal vez mezquino muere en extranjera
provincia, falto de consuelo y oro.

Juan de Jáuregui

La historia de la arquitectura naval española del siglo xvi la podemos resumir en dos sencillos rasgos: la construcción de grandes galeones, hasta de dos mil toneladas⁸⁷ (los mayores vasos que jamás navegaron por la mar, buques más bien de transporte, pesados y poco veleros, y mal adecuados para una batalla naval moderna)⁸⁸ y un sentido tradicional, clásico-mediterráneo y medieval del combate. El enorme galeón español, confirma Braudel, 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.”⁸⁹ A esto hay que agregar también el recelo y el egoísta y cerrado monopolio totalitario ejercido por la corona, que controló y a poco aniquiló a la iniciativa privada y arruinó de esta suerte a la marina mercante y de guerra. De hecho el atraso y los errores navales de España dependieron de criterios subjetivos derivados de las ideas absolutistas del Estado-Iglesia español, rasador de conciencias, enemigo de novedades

⁸⁷ En contraste, de los 1232 bajeles registrados en 1670 en la Gran Bretaña, solamente algo más de doscientos eran mayores de 80 toneladas inglesas (la tonelada británica era un 25% mayor que la española) y únicamente cinco eran de más de 200 toneladas. Vide W. H. Clark, 1938, p. 5.

⁸⁸ Cf. W. L. Schurz, 1939, p. 339-340.

⁸⁹ F. Braudel, *op. cit.*, vol. I, p. 589.

y cambios y perseguidor de toda mente capaz de plantearse con libertad cualquier problema. Como escribe Fernando de los Ríos:

En el inevitable conflicto entre las fuerzas libres de la vida social y el Estado Iglesia, el triunfo fue para el segundo, que haciendo suya la bandera contrarreformista y trentina impuso su autoridad, tradición, comunidad, substancia, 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.⁹⁰

La guerra comercial, es decir, el conflicto hispanoinglés del siglo xvi por el dominio oceánico, fue el de la oposición irreductible de dos economías; de dos programas espirituales y vitales diferentes; de dos sistemas religiosos distintos: Reforma vs. Contrarreforma; progreso frente a tradición; modernidad contra misonerismo; revolución y desarrollo náuticos contra estancamiento y centralización navales; iniciativa privada frente a control real y libertad de comercio contra estricto control comercial (oficial). El monopolio absoluto ejercido por el Estado-Iglesia estranguló todas las vías y posibilidades de desarrollo burgués. El poder central hizo todo lo posible e imposible por anular mediante su control la iniciativa particular. De hecho la Casa de Austria sacrificaría a Castilla y al Imperio, sirviéndose de ellos a beneficio de la dinastía. La voracidad fiscal de la corona paralizó la acción progresista de la promoción individual.⁹¹ Los inversionistas privados, los armadores y compañías particulares por acciones, los corsarios incluso, 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, instrumentos poderosos de control al que no escapaban nada ni nadie. Mediante este eficaz triple sistema los gobiernos españoles de los siglos xvi y xvii conspiraron contra toda adecuada, audaz y libre política naval.

Todo el mundo sabía y mejor que nadie los gobernantes

⁹⁰ Cf. F. de los Ríos, 1957, p. 160.

⁹¹ A. Domínguez Ortiz (1973), *op. cit.*, p. 148, 150, 298.

y políticos, que como imperio marítimo que era España, se hacía preciso ser fuertes en el mar para poder vencer en tierra. Felipe II en el *Ragionamento del Ré Filippo 2º . . . al Principe suo figliulo* expone: “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.”⁹² Empero la araña escurialense estaba pensando y puso además en práctica un imposible: la creación de escuadras (tres cuando menos durante su reinado) por medio de decretos y recurriendo al desequilibrio ruinoso de las finanzas del imperio, ya de suyo quebradas (suspensión de pagos en 1557, 1575 y 1596) desde el gobierno del emperador. Don Felipe realizó tremendos esfuerzos en la creación de un formidable poder naval controlado exclusivamente por él; es decir, a través del triple sistema fiscalizador ya indicado, en lugar de compartirlo, como lo hizo la pequeña y brava Inglaterra isabelina, con los más activos y audaces empresarios de la emergente clase burguesa. Inglaterra no tuvo necesidad de construir apresuradamente navíos para defenderse de la invasión española de 1588, porque su flamante burguesía ya los poseía (y poderosamente armados) gracias a la irrestricta libertad del comercio existente en las islas; y el escuadrón real, núcleo de la defensa, se vio fortalecido por los numerosos bajeles (tres cuartas partes de la flota total),⁹³ bien artillados y excelentemente manejados, de los mercaderes, comerciantes y manufactureros ingleses.

Felipe III parece ser que tomó tan al pie de la letra las razones exclusivistas practicadas por su padre, así como las ínsitas 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”.⁹⁴ En 1626 capturó íntegramente Piet Heyn, almirante de la escuadra holandesa, la flota de Nueva España en la bahía de Matanzas (Cuba), y el botín

⁹² Cit. V. Palacio Atard, 1956, p. 56.

⁹³ A. L. Rowse, *op. cit.*, p. 250.

⁹⁴ Cit. V. Palacios Atard, *op. cit.*, p. 56.

alcanzó más de 6.000,000 de ducados. La escuadra salió de Veracruz al mando del almirante don Juan de Benavides y Bazán. Las naves y su rico contenido quedaron en manos de los holandeses; sólo se salvaron tres, quedando muertos trescientos hombres y más de seiscientos heridos. Se le formó proceso de guerra al almirante, el cual fue condenado a muerte y ejecutado en Sevilla a la vista de los mareantes. Fue el golpe definitivo que inició la decadencia naval española y del cual ya nunca se recuperó España. La escuadra oceánica construida después de la lección de 1588 fue desapareciendo entre tempestades, servicios descabellados a ultramar y derrotas, sin que el apático monarca ni sus válidos se preocupasen lo más mínimo en mantener una progresista y congruente política naviera. Además, el oficialismo exclusivista naval apretó sus tuercas oligárquicas y desplazó a las pocas fuerzas restantes de la iniciativa privada. Al ocupar el trono Felipe IV (1621) la armada había quedado reducida a siete galeones y cierto número de galeras desprovistas de todo.⁹⁵ El desastroso sistema de *embargos* y *asientos* inaugurado por Felipe II y continuado hasta la liquidación de la dinastía habsburguiana contribuyó a la ruina total de la marina y de la hacienda.⁹⁶ No faltaron nunca proyectos sagaces y viables para remedio de la decadencia naval; pero pocas veces se pusieron en práctica. La política de los Austrias, insistamos en esto, subordinó los valores económicos y políticos del imperio a sus intereses dinásticos y patrimoniales; por su parte, la tradición religiosa católica, alimentada por la intransigencia de la Iglesia hispánica y de su instrumento ortodoxo y político, la Inquisición, impuso sus valores ancestrales y rechazó denodadamente los de la modernidad.

También Saavedra Fajardo había escrito en una de sus *Empresas*⁹⁷ que si quería España aspirar al dominio universal

⁹⁵ Cf. C. Ibáñez de Ibero, 1968, p. 291.

⁹⁶ *Ibidem*, p. 240.

⁹⁷ Cf. D. Saavedra Fajardo, 1853, p. 187. El texto de Saavedra Fajardo dice así: "España, que, retirándose de los Pirineos se arroja al mar y se interpone entre el Océano y el Mediterráneo, funde su poder en las armas navales si quisiere aspirar al dominio universal y conservarlo. La disposición



Lámina 4

Un asalto de piratas franceses hugonotes a un puerto del Caribe (De Bry).

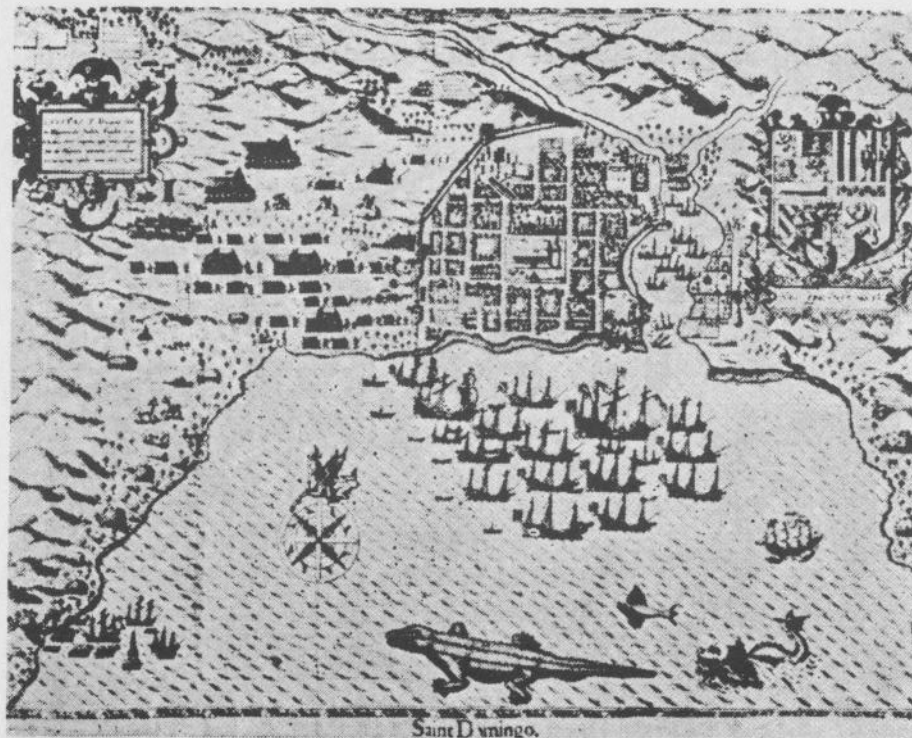


Lámina 5

Drake frente a Santo Domingo, en La Española (De Bry).

y conservarlo debería fundar su poder en las armas navales. El moralista español, antiamericano, Cristóbal Suárez de Figueroa, clamaba en vano en *El Pasajero* (Madrid, 1617), tres años antes de que comenzara el colapso imperial (1620-1640), de que quien posee el mar tiene el dominio de la tierra.⁹⁸ Lo mismo pensaron los almirantes Diego Brachor y Domingo Echeverri, lectores sin duda alguna de Tucídides. En 1623, año significativo de acuerdo con lo expresado renglones arriba, publicaba en Barcelona Francisco de Moncada la *Expedición de los catalanes y aragoneses contra turcos y griegos* (inspirado en la famosa *Crónica* de Ramón Muntaner, ya citada), que apareció impresa en Valencia (1558) y en Barcelona (1562). En ambas obras los autores expresan ya latente o abiertamente que el dominio del mar aseguraba el de la tierra.

Antonio Pérez, el famoso secretario de Felipe II, escribe al Tercero que “la experiencia particular y la universal nos enseñan que el Príncipe que fuere Señor del mar será Monarca y dueño de la tierra”. El señorío del mar es para el autor de *Norte de Príncipes* (escrito en 1602?) la clave para acabar con los corsarios y cercar y arruinar a “Inglaterra y a las islas y países rebeldes”.⁹⁹ Pero la dinastía habsburguiana, egoístamente, nunca tuvo ni practicó una política marítimo-comercial sana, a tenor de los tiempos; es a saber, 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 ha llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o menos-

es grande, y mucha la comodidad de los puertos para mantenella y para impedir la navegación a las demás naciones que se enriquecen con ella y crían fuerzas para hacelle la guerra; principalmente si con las armas se asegurara el comercio y mercancía, la cual trae consigo el marinaje, hace armerías y almacenes los puertos, los enriquece de todas las cosas necesarias para las armadas, da substancia al reino con que mantenellas y le puebla y multiplica” (*Empresa* LXVIII).

⁹⁸ Apud C. Suárez de Figueroa, 1914, p. 48.

⁹⁹ Apud A. Pérez, 1943, p. 115, 119.

precio el ser los hombres marineros, dándosele por baldón y tratándose a los que tienen naos, por los ministros reales muchas veces, no como deberían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitarles su hacienda. Por lo cual, los hombres cuerdos de la navegación y mareaje se han dejado de ello, retirándose a ser mercaderes o a labrar el campo, por quitarse de tales inconvenientes y trabajos.¹⁰⁰

Y refiriéndose a la decadencia naval de su tiempo escribe lo siguiente:

Que esto sea verdad no nos lo negarán los que ahora veinticinco años conocieron y vieron en España mas de mil naos de alto borde (...) que en sólo Vizcaya había más de doscientas naos que navegaban a Terranova por ballena y bacalao y también a Flandes con lanas, y agora no hay ni aún una. En Galicia, Asturias y Montañas, había mas de doscientos patajes que navegaban a Flandes, Francia, Inglaterra y Andalucía, trajinando en sus tratos y mercaderías, y agora no parece ninguno. En Portugal siempre hubo más de cuatrocientas naos de alto borde y de mil y quinientas carabelas y carabelones (...) *no hallándose agora apenas una sola nao de particulares* en todo aquel reino, sino algunas carabelas de poca consideración. En Andalucía teníamos más de cuatrocientas naos, que mas de las doscientas navegaban a la Nueva España y Tierra Firme, Honduras e islas de Barlovento, donde en una flota iban sesenta y setenta naos. Y las otras doscientas navegaban por Canarias a las mismas Indias, a sus islas y otras navegaciones, cargadas de vino y mercaderías, con grande utilidad y acrecentamiento de la Real Hacienda y sus muchos derechos y con mayor beneficio de todos sus vasallos. E ya (cosa cierto dignísima de grave sentimiento) todo se ha apurado y acabado, *como si de propósito se hubiera puesto a ello* (cursivas nuestras).^{100bis}

De nuevo tenemos que recurrir al ejemplo inglés para subrayar el anti-ejemplo español. En las naves inglesas del siglo xvi el marinero y el caballero-marino jalaban parejo (“haul and

¹⁰⁰ Cit. V. Palacio Atard, *op. cit.*, p. 56.

^{100bis} T. Cano, *ibidem*.

draw with the mariners”)¹⁰¹ como lo exigía el gran Drake, quien durante su viaje alrededor del mundo no tuvo reparo en las costas de Patagonia (Puerto San Julián) en ahorcar al caballero Doughty y a varios de sus amigos por incompatibles a bordo y porque tales voluntarios resultaron elementos perturbadores y extraños a la tripulación, compuesta exclusivamente de gente de mar”.¹⁰² En las flotas españolas ser marinero venía a significar el pertenecer a un rango social casi equivalente al de los galeotes; era un oficio que atraía bien poco a los habitantes de las costas por lo mal pagado y porque el ejercitarlo significaba para el enganchado largo servicio, mala comida, pésimo vestido y menosprecio social. La marinería en las naos españolas fue, por consiguiente siempre escasa, mal equipada y esclava de los mandos y de la tropa. El problema crucial de la marina española fue el de encontrar marineros, pues de hecho, dadas las circunstancias indicadas, pocos querían serlo. Esto explica el que la Armada Invencible llevase una dotación de ocho mil cincuenta marineros por los catorce mil trescientos ochenta y cinco enrolados en las naos británicas, y esto explica asimismo la mayor maniobrabilidad de la flota inglesa. Pero es que dicha marina, a partir del momento en que Hawkins fue nombrado tesorero real de la armada, se preocupó en mejorar las condiciones de vida de los marineros a bordo y les subió el salario a diez chelines al mes.¹⁰³ Por supuesto, para remediar la falta de marineros no escasearon en España ordenanzas meticulosísimas y generosas: la de 1553 (que la marinería guipuzcoana no recibió con agrado porque no se cumpliría); la ampliación de la misma en 1587 (sin mejor resultado) y la de 1633, cuyo latente objetivo, como el de las anteriores, era ejercer una fiscalización absoluta. Ante la falta de voluntarios tuvo que recurrirse a la leva, a los presidiarios.¹⁰⁴ La marinería de la última escuadra oceánica, la preparada por el

¹⁰¹ Cit. Ch. Morris, *op. cit.*, p. 87. Véase también en J. H. Parry, 1964, p. 178.

¹⁰² J. H. Parry, 1964, *ibidem*.

¹⁰³ A. L. Rowse, *op. cit.*, p. 252.

¹⁰⁴ C. Ibáñez de Ibero, *op. cit.*, p. 240-241.

conde-duque de Olivares, fue integrada a la fuerza, a base de campesinos gallegos pobres, de penados y de vagabundos.¹⁰⁵ La tradición hispánica fue y aún sigue siendo muy celosamente proclive a reglamentar todo; empero la proliferación de ordenanzas y reglamentos de toda suerte pone de manifiesto la inutilidad de los mismos; costra muerta que revela la falta de libertad e iniciativa particulares: carencia de ambición y de vitalidad; domesticación intencionada. Esta funesta herencia ordenancista española —vale la pena subrayarlo— continúa siendo la traba más eficaz que obstaculiza aún hoy el desarrollo y progreso de nuestras hispanoamericanas repúblicas y, por supuesto, de la vieja España.

Antonio Pérez, como vimos atrás, había insistido, pero sin éxito, en la necesidad de que España se hiciese dueña absoluta del mar recurriendo a los procedimientos legales firmes o a los extralegales pero asimismo contundentes: “porque si su Majestad [Felipe III] se hace dueño del mar no tienen ellos fuerza ni medio como dar sobre nosotros, que contra su poder sobre Las Indias bien basta el de España, no sólo a defenderse, más aún a consumirlos y acabarlos”.¹⁰⁶ Para lograrlo adelantaba un saludable consejo que, como tantos otros, se estrellaría ante la interesada cerrazón monopolista del Estado-Iglesia; una advertencia viva y agresiva, pero que resultaba escandalosamente audaz y nueva:

Permítanse —avisaba el sagaz exsecretario, desterrado ya de España y exiliado en Francia— 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; de esto se sacarán dos provechos: el primero, que sin costa de las rentas reales limpien ellos el mar y enflaquezcan al enemigo por el mismo medio con el que él nos enflaquece, que no sé yo por cuál razón no hemos de aprender de él, pues, siendo para esto, ninguna ley humana ni divina nos lo prohíbe; el segundo será que en una

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ A. Pérez, *op. cit.*, p. 146.

necesidad y acometimiento fuerte de algún enemigo o contra él, hallaremos las fuerzas necesarias a punto de valemos de ellas, sin gastar tiempo en la prevención, que es cosa de que sin duda proceden los más daños nuestros.¹⁰⁷

Como puede verse, Antonio Pérez sabía de historia y estaba además en lo justo; pero el sensato consejo salvador cayó en saco roto o fue soslayado intencionalmente, sobre todo en lo relativo a los corsarios, a pesar de haber sido la guerra en corso, según expusimos, un corriente y eficaz *negocio* español durante la baja Edad Media.

La primera derrota española en la batalla del Atlántico la ocasionaron los corsarios y piratas ingleses, holandeses y franceses.¹⁰⁸ Los años de 1568 y 1569 fueron aciagos no sólo por las depredaciones de tales “privateers”, sino por el embargo de los buques vizcaínos (1569), que arribaron a los puertos ingleses buscando refugio a causa de los piratas y del temporal, los cuales llevaban la paga (800,000 ducados) para los tercios de Flandes que mandaba el duque de Alba. La reina Isabel embargó el dinero (aunque no existía guerra declarada contra España) y no le valieron de nada a don Felipe las reclamaciones.¹⁰⁹ Desde julio de 1563 el cardenal Granvela había advertido al rey que la réplica más eficaz contra Inglaterra no era la diplomática sino el pago en la misma moneda, respondiendo a los pillajes de Thomas Cobham y Martin Frobisher con la fuerza; contestando al corso con el corso, como a gritos lo pedían los armadores y comerciantes españoles deseosos de armar sus embarcaciones y enfrentarse a sus enemigos. Pero Felipe II se mostró conciliador a pesar de que sabía de muy buena tinta que en los ataques contra las naos mercantes españolas la propia reina era parte de la empresa como accionista. Don Felipe el *Prudente*, o mejor el *Indeciso*, pensó tal vez que era más peligroso acceder a las

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 128-129.

¹⁰⁸ J. Lynch, *op. cit.*, p. 383.

¹⁰⁹ El pretexto fue el ataque en San Juan de Ulúa contra la escuadrilla de John Hawkins (1568) por parte de la flota del virrey don Martín Enríquez de Almansa, 4º virrey de Nueva España (1568-1580).

súplicas de sus súbditos que aguantarse las tarascadas inglesas. El error prolongado de don Felipe en aquellos años, como escribe John Lynch, “fue confiar en la diplomacia en lugar de adoptar fuertes medidas defensivas. Obsesionado obtuvo la recompensa en 1568-1569 [San Juan de Ulúa y el embargo]”.¹¹⁰

Sabido es que las prácticas corsarias exigían la libertad de acción y de empresa, franquicias al comercio marítimo, liquidación del estricto monopolio comercial del pequeño grupo de comerciantes sevillanos o de genoveses avecindados en Sevilla y, desde luego, la erección de puertos francos donde negociar con los frutos del pillaje, de la rapiña y del contrabando; en suma, la libertad de comercio y de navegación para todos los súbditos del imperio. Mas el Estado-Iglesia no podía permitir la existencia de puertos libres no sólo por razones económicas monopolistas, sino porque también a través de ellos sería imposible evitar la llegada y difusión de las nuevas ideas, creencias y métodos comerciales librecambistas. Por tales razones el gobierno español mostró durante dos siglos más temor a los propuestos procedimientos replicantes superadores que al corso y a la piratería enemigos. El cambio y las represalias propuestas por Granvela y por Antonio Pérez implicaban un substancial giro o vuelco ético y económico; una total transformación del sistema hispano; la adopción, en definitiva, del desarrollo del comercio y de la industria, y de dar plena luz verde para el acrecentamiento y consolidación de la clase burguesa, del capitalismo, sin trabas oficiales, y del mercantilismo como meta suprema en pos de la ganancia. Al margen de la concepción bullonista (atesoradora) con la que René Gonnard caracterizó dogmática y erróneamente la escuela económica española de los siglos *xvi* y *xvii* (error fructificante: Marichal, Roca, Barré),¹¹¹ Antonio Pérez se encuentra dentro de la corriente crítica anticrisohedenista, junto con los Ortiz, Olivares, Martín de Azpilcueta, Ullastres,

¹¹⁰ J. Lynch, *op. cit.*, p. 381.

¹¹¹ Véase la justa crítica de P. Vilar contra los autores franceses, con René Gonnard a la cabeza de ellos, cuyas informaciones sobre el pensamiento económico de la España de los siglos *xvi* y *xvii*: *vide* P. Vilar, 1976, p. 135-162.

fray Tomás Mercado, Cellorico, Valencia y Caxa de Leruela, por cuanto desconfiaba también de la riqueza metálica proveniente de América y así advertirá al joven rey Felipe III, “¡ojo a las Indias!”,¹¹² queriendo indicar con ello que para evitar la decadencia de España se hacía necesario el desarrollo de la manufactura y del comercio. Pero el proyecto y consejo salvadores de Antonio Pérez fueron rechazados por peligrosos, y la *Invencible* (así como las posteriores armadas) respuesta naval de la Contrarreforma, para decirlo con el historiador Leopoldo Ranke, fracasó, entre otras causas —añadamos por nuestra cuenta— por carecer del apoyo de auténticos corsarios y piratas, de los accionistas que los prohijasen y de armadores independientes: máxima expresión todos ellos de la iniciativa económica privada y puntas de flecha del incipiente capitalismo mercantil, manufacturero y financiero.

Sobre el tema de la necesidad en que se encontraba España a mediados del siglo xvii de restablecer su poderío recurriendo a la fuerza y oponiéndose a los ataques enemigos en el mar con soluciones contundentes alopáticas (*contraria contrariis curantur*), Veytia y Linaje en su *Norte de contratación de Indias* (Sevilla, 1672), glosado por el excelente y nada desinteresado crítico del imperio español, Clarence H. Haring, exponía la siguiente:

Vale la pena de notarse que hasta el último cuarto del siglo xvii 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 comisiones 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 cas-

¹¹² A. Pérez, *op. cit.*, p. 162.

tigar 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 6 u 8 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 diáfnas para escapar a los ojos de los jueces de la Casa, la oferta fue rechazada, lo mismo que la del Almiranteazgo flamenco.¹¹⁸

Es cierto que el 24 de diciembre de 1621 se daba en el Pardo una *Ordenanza de S. M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda*; mas con tal ordenanza los resultados a la larga no fueron muy prósperos debido al hecho de que no vino acompañada de la que podía haber dado vigor a la disposición real; es decir, la derogación de todas las prohibiciones que impedían a todos los súbditos y puertos imperiales el comercio con las Indias. Sólo este incentivo hubiera animado a los armadores a lanzarse a la guerra en corso en gran escala en defensa de sus intereses.

Esta actitud recelosa, egoísta y monopolista venía desde bien atrás. El señor del Viso y de Santa Cruz, padre del marqués del mismo nombre, había presentado a la corona un plan eficaz para ahuyentar a los piratas, a base de zarpar el 1 de marzo de 1550 con seis galeones de un tonelaje superior a 2 000 toneladas y poderosamente armados. Ofrecía sustituir al año siguiente los tres galeones más viejos con tres galeazas. Don Álvaro después de haber gastado más de 50,000 ducados en su proyecto y teniendo ya dispuesta su armada (flota de unas 4 000 toneladas) no pudo partir para las Indias pese a las órdenes del emperador, pues los oficiales de la Casa de Contratación y el Consejo de Indias conspiraron de común

¹¹⁸ Cit. C. H. Haring, *op. cit.*, p. 319.



158 EL ROBINSON BRITÁNICO Y EL ANDRENIO ESPAÑOL

acuerdo para que la empresa semiprivada del capitán general de las Indias no se llevase a cabo. Todos a una (armadores, cargadores, prior y cónsules de la universidad de mercaderes, oficiales de la Casa, prelados, nobles y consejeros de Indias: estrecho círculo de intereses oligárquicos) recurrieron a la vieja fórmula legalista (*acátese, pero no se cumpla*) y acordaron que el asiento firmado entre don Álvaro y el emperador no debía observarse. Los intereses creados y el egoísmo oficialista y descarado de unos cuantos comenzaba a medrar impudicamente sobre lo que aspiraba a ser el posible beneficio de los muchos e independientes.¹¹⁴ Bajo el reinado de Felipe II el negocio de Indias quedó exclusivamente en manos de los oligarcas y prosperaría a lo largo de la dinastía (Felipe III, Felipe IV y Carlos II).

¹¹⁴ Carande, Ramón, 1965, vol. 1, p. 391-398.



Lámina 6

