



CyP

Revista Cambios y Permanencias

Publicación multi e interdisciplinar
orientada a los estudios sociales

Revista Cambios y Permanencias

Grupo de Investigación Historia, Archivística y Redes de Investigación

Vol. 9, Núm. 1, pp. 435-457 - ISSN 2027-5528

“El marinero aventurero y el marinero comerciante” Mentalidades de los hombres de mar en los siglos XVI y XVII

"The adventurous sailor and the merchant sailor"
Mentalities of the men of the sea in the 16th and 17th centuries

Pablo Moro

Universidad Nacional de La Plata
orcid.org/0000-0002-7175-5246

Recibido: 28 de marzo de 2018

Aceptado: 27 de abril de 2018



Grupo de
Investigación
Historia
Archivística y
Redes de
Investigación

“El marinero aventurero y el marinero comerciante”

Mentalidades de los hombres de mar en los siglos XVI y XVII

Pablo Moro
Universidad Nacional de La Plata

Profesorado en Historia. Investigador del Proyecto *Procesos socioculturales y construcción de nuevas identidades en el ámbito del Río de la Plata y Brasil. Siglos XVIII-XIX y la actualidad* del Centro de Historia Argentina y Americana (CHAyA).

Correo electrónico: moropablo@gmail.com

ORCID ID: orcid.org/0000-0002-7175-5246

Resumen

Comenzando la Edad Moderna, en un largo proceso atravesado por rupturas con lógicas pasadas y nuevas significaciones, Europa comenzó a mirar hacia el “mar atlántico”. A medida que Europa se expandía hacia el mar, iba formando nuevas rutas comerciales pero, también, un nuevo espacio, atravesado con lógicas culturales propias y formado por personas distintas que mezclaban sus experiencias y formaban una mentalidad más o menos homogénea. Personas que se constituyeron, a lo largo de los siglos XVI y XVII, como marineros. El objetivo de este artículo es analizar las experiencias marineras atlánticas de esas épocas y qué rupturas y continuidades, en cuanto a la mentalidad de los marineros, se pueden descubrir a lo largo de esos doscientos años.

Palabras clave: Atlántico; marinero; experiencia.

"The adventurous sailor and the merchant sailor"

Mentalities of the men of the sea in the 16th and 17th centuries

Abstract

At the beginning of the Modern Age, in a long-term process where the past logics were broken and the creation of new significances, Europe started looking at the "Atlantic Sea". As Europe expanded through the sea, it not only formed new trade routes, but also a new space, with new cultural logics of its own and built by diverse people who merged their experiences shaping a new more or less homogeneous mentality. These subjects saw themselves, along the XVI and XVII Centuries, as sailors. In this article, we will analyze these sailors' experiences in the Atlantic Ocean and we will see which were the ruptures and continuances in the mentality of the sailors in those two hundred years.

Keywords: Atlantic, sailors, experience.

A modo de introducción

“¿Creéis que estas que aquí rugen respetarían a un rey?” (Shakespeare, 2006: 97) dice un embravecido contra maestre refiriéndose a las olas rompiendo contra la embarcación que navega como puede en medio de una tormenta.

Tan importante como las palabras es saber a quién están dirigidas: nada menos que a un miembro de la nobleza, el consejero del rey de Nápoles. Luego de la desafiante pregunta, el contra maestre se atreve a dar un paso más: con firmeza manda a salir al consejero de cubierta. El consejero se resiste, le recuerda quién es, qué posición ocupa y le señala al mismísimo rey; pero termina por salir de la cubierta, bajando al camarote. No sin

antes, claro, recordarle el viejo dicho de la época “el que ha nacido para ser ahorcado no debe temer ahogarse” (Shakespeare, 2006, p. 98).

El contraмаestre, con la cubierta libre de molestias se dedica, junto a sus marineros, a intentar salvar la nave. *Era una situación crítica en medio del mar*. No había demasiadas posibilidades de salvarse, pero las pocas que existían residían en su propia persona, en su conocimiento, en su experiencia y en su sabiduría. *Era un marinero en el mar*, y la tormenta lo había puesto en el centro de la escena. Seguramente a este contraмаestre se le habrá hinchado el pecho, aunque sea un instante, cuando vio al miembro de la nobleza bajar los escalones que lo llevaban fuera de la cubierta. Se habrá sentido, por instante, libre. Una libertad otorgada por el mar.

Esta historia en particular no es real. Pertenece a la primera escena del Acto I de “La Tempestad”, obra de William Shakespeare. Pero es interesante jugar un rato con ella, dejarse llevar y tratar de meterse en la cabeza de los personajes: qué pensaba el consejero, Gonzalo, y, sobre todo, qué cruzaba por la mente del contraмаestre. ¿Qué mundo se había creado el marinero, que pudo hallar dentro de una situación cercana a la muerte una legitimidad que lo impulsó a olvidarse (o ignorar) el orden social?

La escena nos sirve para demostrar un punto. Existe, o existía en una época, una ley del mar, distinta a las leyes de la tierra. Una ley que, en ocasiones, se aleja de la ley del estado, se pone por encima de ella y que valora a los individuos por su experiencia, por su pericia y por su voluntad.

Shakespeare publica “La tempestad” en 1611, y podemos afirmar que tenía alguna idea de lo que escribía porque era uno de los tantos inversores en la nueva Virginia Company. De hecho, hay quienes afirman que toda la obra mencionada está basada en un naufragio real de uno de los buques de esta compañía: el Sea-Venture. En su “Hidra de la revolución”, Linebaugh y Rediker (2005) le dedican todo un capítulo a este tema.

La obra del dramaturgo inglés nos sirve, entonces, como disparador para preguntarnos cómo era que se pensaba a sí mismo un marinero del siglo XVII. Marinero que se había comenzado a constituir como sujeto un siglo antes.

Ya a fines del siglo XIII, los hermanos Vivaldi, de Génova, se largaron en dos galeras hacia el oeste, con el objeto de circunnavegar África, llegar a las Indias a través de la “Mar Océana” y establecer una nueva ruta comercial. Si bien Génova y Venecia tenían contacto con Flandes e Inglaterra y por lo tanto ya estaban familiarizados con el Atlántico, esta empresa era nueva. Lo último que se supo de los hermanos genoveses fue que cruzaron el estrecho de Gibraltar con rumbo suroeste. En el siglo XV, unos portugueses arribaban a la costa del oeste africano para llegar a Ashanti, una región boscosa que, según les habían informado en Marruecos, era una fuente de oro (Parry, 1989).

Estos son algunos ejemplos significativos de las raíces de la actividad europea en el Atlántico, pero no fue sino hasta fines del siglo XV¹, principios del XVI, que Europa dio el salto definitivo, nos dice J. H. Parry, gracias a una combinación técnica y una necesidad económica:

“La zona marítima de Europa era la patria, no sólo de dos tradiciones distintas de construcción de barcos, sino también de dos tradiciones distintas de navegación. Los hombres de mar portugueses y andaluces de principios del siglo XV heredaron ambas tradiciones” (Parry, 1989).

A medida que Europa se expandía hacia el mar, iba formando nuevas rutas comerciales pero, también, un nuevo espacio, atravesado con lógicas culturales propias y formado por personas distintas que mezclaban sus experiencias y formaban una mentalidad más o menos homogénea. Personas que se constituyeron, a lo largo de los siglos XVI y

¹ Si bien, el presente trabajo establece al siglo XVI como inicio de un proceso de exploraciones, es de vital importancia recordar que este se nutre de diversas experiencias previas y como resultado de ellas. En este marco, debemos recalcar el gran trabajo de exploración llevado a cabo por los portugueses, pioneros en la exploración oceánica. Isabel Soler trabaja estos temas en “El nudo y la esfera”, donde además hace un aporte invaluable a la cuestión de la creación de una mentalidad moderna a través de los navegantes (Soler, 2003)

XVII como marineros. Respecto al estudio que hace de la literatura de viajes durante el imperialismo, Mary Louis Pratt dice:

“Las transiciones históricas importantes alteran la manera en que la gente escribe porque alteran sus experiencias y, con ello, también su manera de imaginar, sentir y pensar el mundo en el que viven” (Pratt, 2011).

Y aunque nosotros no pensemos la literatura de viajes, sí creemos que es importante analizar la manera de imaginar, sentir y pensar el de los marineros de los siglos XVI y XVII.

El Atlántico

Los doscientos años que van desde principios del siglo XVI hasta fines del siglo XVII comparten, en nuestro análisis, un eje en común que los estructura: la utilización de los océanos como una herramienta con la cual se puede llegar a tierras extrañas; como un puente a otros mundos. En definitiva, la utilización del mar como un medio de transporte a lugares ajenos.

Felipe Fernández-Armesto habla de la paradoja de la Europa atlántica al “sentir el llamado del mar” durante gran parte de la historia de sus pueblos.

“Overwhelmingly, Europe’s Atlantic-side peoples are classifiable today, in the light of their modern history, as maritime peoples. The Atlantic provided them with vocations as fishers, seafarers, and regional traders, and, once navigational technology permitted, with highways of seaborne migration and empire-building. Yet the unexplained paradox of Western European history is that the call of the sea was unheard for centuries, even millennia. When they reached the sea, most of these peoples were stuck there, as if pinioned by the prevailing westerlies that blow onto all their shores. Coastwise shipping kept their communities in touch with one another; pelagic hermits contributed to the mystique of the sea; and some places developed deep-sea fisheries at unrecorded dates. But except in Scandinavia, the achievements of civilization in north-

west Europe owed little or nothing to the maritime horizon until what we think of as the late Middle Ages” (Fernández-Armesto, 2001, p. 312).

Tengamos en cuenta que durante “lo que nosotros pensamos como la Edad Media tardía” (época en la que según Fernández-Amesto los europeos finalmente se lanzaron al Atlántico) se está formando la idea de *occidente* y que el encuentro con la otredad le sirvió a Europa para ayudar a definirse. Sabemos que la idea con la cual una sociedad se piensa a sí misma forma parte de su identidad. En los siglos XVI y XVII comienza un proceso, a veces lento y a veces no tanto, por el cual una idea se impuso por sobre otras en la formación de la identidad de la sociedad europea. Estamos hablando de la representación de “Occidente”. Así lo define Troulliot:

“Occidente fue creado en algún momento a principios del siglo XVI, en medio de una ola mundial de transformaciones materiales y simbólicas. La expulsión definitiva de los musulmanes de Europa, los llamados viajes de exploración, los primeros desarrollos del colonialismo mercantil y la maduración del estado absolutista, sentaron las bases para que los gobernantes y los comerciantes de la Cristiandad Occidental conquistaran Europa y el resto del mundo.

[...] Estos acontecimientos políticos fueron paralelos al surgimiento de un nuevo orden simbólico. La invención de América (con Waldseemuller, Vesputio y Balboa), la simultánea invención de Europa [...], la occidentalización del Cristianismo y la invención de un pasado greco-romano para la Europa Occidental, fueron todos parte del proceso en el cual Europa se convirtió en Occidente” (Troulliot, 1995, pp. 70-107).

Es preciso aclarar que si bien el ritmo de nuestro análisis es marcado por las sociedades europeas de la época (más precisamente por España y Portugal primero, y por Inglaterra y Holanda después), lo cierto es que abarca un sector geográfico mucho más amplio y que incluye elementos culturales de múltiples sociedades además de la europea: estamos hablando del Océano Atlántico. El Atlántico para nosotros tiene un significado mucho mayor que el de simple masa de agua en movimiento². Lo entendemos como un

² La Real Academia Española no tiene una definición para Océano Atlántico, pero define “Océano” como “Grande y dilatado mar que cubre la mayor parte de la superficie terrestre” y “Mar” como “Masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra”.

ámbito donde confluyen muchas y diversas culturas, se mezclan, se cambian y se adaptan. Un lugar de definiciones inciertas (al menos en los siglos XVI y XVII), tanto geográficas como ideológicas. Un lugar, sobre todo, inmenso.

Y es en esta inmensidad donde nos encontramos con el barco. Nuestro concepto de embarcación va de la mano de lo que entendemos como Océano Atlántico. Concebimos al barco como más que un simple vehículo. Refiriéndose al barco como una manera de organizar la producción en el siglo XVII, Linebaugh y Rediker dicen:

“El barco, cuyo medio de acción lo convirtió en algo universal y sui géneris, constituyó un marco en el que cooperaba un gran número de trabajadores para realizar tareas complejas y sincronizadas bajo una disciplina jerárquica [...]” (Linebaugh y Rediker, 2005).

Por las características intrínsecas que tiene, su necesidad de trabajo coordinado y duro, por las razones económicas que dieron lugar a la diversidad de una tripulación de origen diverso, el barco es la concreción material de todo lo que significa el océano Atlántico. Si la *Mar Océana* era para los marineros de los siglos XVI y XVII una confusa masa de imaginarios, en donde la ficción cobraba vida y se mezclaba con la realidad, el lugar dónde la superstición era tan real como la naturaleza, entonces el barco es el medio concreto para explorarla. Y cómo tal, el barco también es al ámbito concreto donde se mezclan diversas culturas y confluyen entre sí.

La época del Descubrimiento

Es importante saber qué significó para Europa el *descubrimiento* del Océano Atlántico. Utilizamos este concepto adrede, acompañando la idea de J.H. Parry que dice que Europa al lanzarse al mar descubrió que el mundo estaba unido por el agua.

“El conocimiento de que existían pasos marítimos continuos de un océano a otro en todo el mundo (me refiero al conocimiento comprobado y no a las hipótesis geográficas), fue fruto del período de un siglo y pico durante el cual los europeos exploraron los mares y que en los libros de historia suele aparecer con el título de la «edad de los grandes descubrimientos»” (Parry, 1989).

Creemos que la idea de *descubrimiento* del mar introducido por el autor británico puede ser utilizada aún como un concepto útil para el análisis histórico. Porque si bien, como dijimos más arriba, el proceso de descubrimiento es consecuencia de exploraciones previas, el avance decisivo de Europa sobre el Atlántico en el siglo XVI cambia la concepción de mar, de océano. González Sánchez, hablando sobre la escritura y los descubrimientos oceánicos complementa esta idea:

“Navegantes y conquistadores, héroes renacentistas frente a lo imprevisto del destino y de confines abiertos e inabarcables, aun desplegando rasgos épicos y guerreros medievales, eligen desempeñar un papel polifacético -encontrar, dominar, experimentar en la aventura del viaje oceánico, una hazaña que posibilita el conocimiento y la construcción de una diversa y diferente realidad” (Sánchez, 2014, p. 202).

Entonces, aquel que tenga un barco tendrá la oportunidad de llegar al resto del mundo. Mundo que, además, había que descubrir y definir. Europa, de la mano de España y Portugal, dedica todo el siglo XVI a esta monstruosa tarea llenando el Atlántico de barcos para la exploración. Una exploración, nos dice J. H. Parry, con un objetivo concreto y bien pragmático: el establecimiento de nuevas rutas comerciales. El autor inglés va a hacer un especial énfasis en esta cuestión. Hablando de los hombres del siglo XV, dice:

“Eran hombres prácticos, igual que los gobernantes y los inversionistas que financiaban sus viajes, y sus objetivos también eran prácticos: principalmente establecer contactos con países no europeos concretos, países cuya existencia era conocida, países de cultura avanzada e importancia comercial, países cuyos gobernantes podía recabarse alianza y apoyo políticos” (Parry, 1989).

Así, la exploración del siglo XVI es una exploración comercial. El descubrimiento es un descubrimiento con fines económicos. Pero esto no quiere decir que podamos descartar otras razones, morales o sociales. Quien arma una expedición está haciendo una inversión con el fin de ganar, pero no nos tenemos que olvidar de que, en esta época, el mundo responde aún a lógicas distintas al actual. Es un mundo de ecos medievales, y existen fuertes raíces religiosas e identidades regionales que derivan en búsquedas de reconocimiento. La reconquista, por ejemplo, recién finalizada, estaba presente en las mentes de los españoles del 1500. La idea de triunfo cristiano, de triunfo *occidental*, comienza a gestarse y se proyecta hacia el Atlántico.

Pensando en la construcción de la memoria (popular o académica, más o menos normativizada), y para hablar del papel fundamental de la imprenta en la creación de un recuerdo colectivo del siglo XVI español, María Portuondo cuestiona lo que “se ha esfumado de la memoria”. La autora pone en tensión el culto a los santos, relatos míticos y de construcción de una identidad española al remarcar la creación de instituciones para analizar y utilizar información sobre nuevos territorios y recursos, las discusiones sobre nuevas cosmografías y concepciones del mundo que no se hicieron públicas. Estos conocimientos por supuesto que transforman cómo la sociedad ibérica entiende el mar (Portuondo, 2009, p. 48).

En nuestro análisis llamaremos a este período, comprendido por todo el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, la *época del descubrimiento*. Un descubrimiento comercial, sí, pero atravesado de ejes morales y sociales que posibilitan el surgimiento de una nueva figura: el marinero explorador.

La época del Comercio

Ciertas cuestiones cambiaron a mediados del siglo XVII. La época de la exploración se extinguió y dio lugar a un nuevo impulso para la navegación: el comercio. Una vez más vale aclarar que durante la *época del descubrimiento*, el comercio era un objetivo existente

y bien claro para los armadores, pero que iba acompañado de un sentimiento de superioridad moral, de triunfo y de búsqueda de status.

En esta nueva época, se dio un doble proceso que despojó a la navegación de la razón moral o social de años anteriores. Por un lado aparecieron nuevos actores que cuestionaron y tensionaron el dominio atlántico, que poco a poco pasó de ser ibérico a ser inglés. Por otro lado, el avance de una lógica capitalista en la producción generó nuevos marcos ideológicos, nuevas experiencias y, por lo tanto, nuevas búsquedas. Ahora la navegación estaba al servicio del comercio y nada más, o por lo menos, así lo buscaba el estado y las compañías comerciales.

Hacia fines del siglo XVI, España se encontraba en crisis económica y los sueños imperiales de Felipe II se hundían poco a poco. Fue significativo el fracaso español en la campaña de la Grande y Felicísima Armada, flota que cargaba con el peso de representar todo el dominio marítimo ibérico.

“Desde hacía algún tiempo era evidente que España estaba perdiendo su batalla contra las fuerzas del protestantismo internacional. El primer aviso, y el más abrumador, lo dio la derrota, en 1588, de la Armada Invencible” (Elliot, 1972, p. 312).

Por supuesto esto no terminó la guerra entre España e Inglaterra, pero sí fue un impacto moral grandísimo. La corona española retrocedía cada vez más en sus aspiraciones imperiales, y la muerte de Felipe II representó un avance para los ingleses y holandeses. Para principios del siglo XVII ya existían la Compañía Holandesa de Indias Occidentales, la Virginia Company y las Compañías de Indias Orientales británica y holandesa. La hegemonía española en el Atlántico todavía persistía, pero temblaba peligrosamente.

El nuevo Gobierno de Felipe III ordenó, nada más empezar el nuevo siglo, un nuevo esfuerzo militar en Flandes, y en 1601 envió sin mucho entusiasmo una expedición a Irlanda; pero no se puede hacer la guerra sin recursos, y los recursos eran cada vez más escasos.

“[...] Los nuevos gobernantes de España descubrieron finalmente, como lo había descubierto Felipe II, que existían ciertas fuerzas que escapaban a su control y que era necesario e inevitable un retroceso en el agresivo imperialismo de finales del siglo XVI” (Elliot, 1972, p. 315).

Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XVII cuando vemos claros signos de un cambio hegemónico consolidado. El conjunto de normas dictadas por el *Commonwealth of England* desde 1651, y luego renovadas por Carlos II, llamadas generalmente “leyes de navegación” significaron un cambio profundo en la lógica del Atlántico.

De repente, nos encontramos con una fuerte organización estatal que intenta organizar los viajes marítimos y que pretende (con mayor o menor éxito) regular la forma y la distribución del comercio. Se organiza, en palabras de Linebaugh y Rediker (2005), un estado marítimo “desde arriba” (p. 170)³.

Este nuevo estado hegemónico atlántico inglés trató de ser más sistemático y práctico que el anterior estado español, e intentó accionar hasta el último de sus engranajes para sacar provecho económico. La creación de una nueva clase oficial de trabajador es una prueba de ello:

“El régimen de Cromwell compró el apoyo de muchos marineros mediante las promesas de premios en metálico y creó, en 1652, una nueva categoría profesional, el «marinero cualificado» [...]” (Linebaugh y Rediker, 2005, p. 182)

Así, para mediados del siglo XVII nos encontramos con una nueva escenografía en el gran escenario atlántico. Una escenografía dominada por leyes y regulaciones, por un estado con gran presencia que quiere convertir las rutas comerciales marítimas en propias y

³ El concepto de estado marítimo impuesto “desde arriba”, por supuesto, debe confrontarse a la idea de expresiones “desde abajo” que tensionaron esa imposición, al menos lo suficiente como para afirmar que la construcción de una hegemonía marítima normativizada y normativizante no fue sencilla, sino que trajo resistencias y confrontaciones más o menos explícitas.

con aspiraciones monopólicas. A esta nueva época la llamaremos, en nuestro análisis, la *época del comercio*.

El marinero como aventurero

Isabel I de Castilla no recibió el título de “la católica” por nada. La bula papal de Alejandro VI que le otorgaba el nombre a ella y a su esposo, Fernando, fue dictada en 1496, cuatro años después del fin de la Reconquista. La unión de los reinos ibéricos bajo una misma corona se dio, desde su misma gestación, como un proceso católico. Era el estandarte de la cruz el que se levantaba en contra de los moros, y su triunfo definitivo marcó, junto a una personalidad fuerte y a una gran astucia, el accionar político de Isabel.

Pero hay más: una vez que unieron políticamente a los reinos que formaron España, la corona necesitó controlar a la Iglesia, que no era, en ningún aspecto, una institución menor:

“Al doblegar a la aristocracia, al instalar a sus propios funcionarios en las ciudades y al transformar el sistema judicial, Fernando e Isabel habían llegado muy lejos en la empresa de asegurar la supremacía de la Corona en Castilla. Pero el control de las instituciones seculares no bastaba. No podrían ser dueños absolutos de su propio país hasta que no hubiesen colocado bajo el control real a la inmensamente poderosa Iglesia española” (Elliot, 1972, p 102).

El catolicismo de la corona, entonces, no fue una simple cesión política. Fue el resultado de un enfrentamiento más o menos directo con el papado, y que derivó de un acercamiento entre ambas instituciones. Para Isabel la fe marcaba su accionar, formaba parte de su esencia, de su mentalidad. Este sentimiento, que bien podríamos definir como sentido mesiánico, alentado por el Papa, por la Reconquista y por la Inquisición, va a configurar el armado de los viajes por el Atlántico en el siglo XVI.

Pero, además, esto se ve acompañado por instituciones estatales como la Casa de Contratación y el Consejo de Indias, que apoyan y potencian la construcción de una mentalidad exploratoria.

Amdt Brendecke analiza “la relación entre el uso del saber y el dominio colonial” (Brendecke, 2012, p. 19) y analiza la creación de la Casa de Contratación y el Consejo de Indias dándole una nueva dimensión: al administrar la cuestión de la cartografía y la navegación (entre otras), mantiene una estructura de conocimiento que reproducen lógicas de dominación y que “se desarrollaron en la expansión y la colonia” (Brendecke, 2012, p. 19).

Gruzinki sostiene que se crearon conexiones culturales entre distintos continentes a partir de varios factores, y que uno de esos factores esenciales fueron los hombres. Escritores de diversas índoles, católicos y laicos, oficiales y civiles, colonizadores, originarios o mestizos, que escriben oficial o extraoficialmente y que expresan y sostienen lazos a lo largo del planeta que permiten el dominio de la monarquía católica (Gruzinski, 2016).

En este marco, existen dos elementos que estructuran la mentalidad de los marineros, que los impulsan a hacerse a la mar: la razón moral y la exploración. Ambos elementos conviven, como dijimos más arriba, con una razón práctica, la búsqueda de nuevas rutas comerciales.

González Sánchez, nos ayuda a entender la multidimensionalidad del navegante y habla de curiosidad, gloria y experiencia que se contagia:

“La curiosidad, las ansias de cosas diferentes, ventura y gloria duradera, junto a los deseos de poner en fuga la trivialidad cotidiana, son los fundamentos prioritarios del homo viator renacentista. La experiencia de unos, los primigenios, contagia a otros. Muchos, a la vuelta de unas jornadas propias de encantamientos y hechizos, contaron lo que vieron; pero se dieron cuenta que la palabra es huidiza y manipulable, no fja ni

guarda nada en la memoria ajena, se pierde, normalmente desvirtuada, en el eco de la eternidad” (Sánchez, 2014, p. 197).

La razón moral, impulsada además desde la corona, se compone de la relación entre un sentimiento de pertenencia a una nación, a Europa y/o a Occidente y la cuestión religiosa que, cómo dijimos más arriba, no eran instituciones muy separadas en la España del siglo XVI.

La fortuna, según la visión de los contemporáneos, una especie de fuerza sagrada y universal, una búsqueda y una causa, un catalizador y una excusa, les sonría:

“para conseguir renombre, dignidad y fama, no valga más la virtud que la fortuna [...] Las leyes, los virtuosos principios, los prudentes consejos, los hechos fuertes y constantes, el amor a la patria, la fe, la diligencia, las prácticas castigadísimas o elogiadísimas de los ciudadanos, siempre pudieron, o bien sin fortuna ganar y adquirir fama, o bien con fortuna extenderse mucho y alcanzar la gloria, y ellos mismos conseguir gran valor para la posteridad y la inmortalidad” (Alberti, 1986: 79).

Para un hombre de fines del siglo XV, la fama, el renombre y la dignidad aparecían como virtudes brindadas por la fortuna y dispuestas en una bandeja, o mejor dicho, una cubierta de alguna embarcación, listas para ser tomadas. Es decir, la fortuna era causa y consecuencia de las acciones humanas.

Tus casos fallaçes, Fortuna, cantamos,
estados de gentes que giras e trocas;
tus grandes discordias, tus firmezas pocas,
Y los qu'én tu rueda quexosos fallamos
(Mena, 1996, p. 55).

La lealtad a una patria católica, occidental, y la idea de llevar esas ideas occidentales más allá del mar, pueden ser un motor poderoso para un armador de barcos; con certeza sí lo era para los Reyes Católicos. Este motor puede ser el impulso necesario para soportar las

vicisitudes de un océano desconocido que lleva a lugares inciertos. La búsqueda de un triunfo moral es, entonces, uno de los motivos para hacerse a la mar.

Pero para que exista ese triunfo moral debe existir un *otro* amoral. Personas que antagonicen los ejes de lo que se cree bueno, aceptable. Peter Burke nos ayuda a entender esta idea. Hablando de las formas habituales de reacción de un grupo frente a otra cultura, nos dice que una de ellas:

“Consiste en la invención consciente o inconsciente de otra cultura opuesta a la propia. De ese modo, convertimos en “otros” a nuestros congéneres. Así, por ejemplo, la Canción de Roldán describía al Islam como una inversión diabólica del cristianismo, y presentaba una imagen de los musulmanes como adoradores de una trinidad infernal, compuesta por Apolo, Mahoma y cierto “Termagante” (Burke, 1999, p. 156).

Los moros fueron el gran antagonista en la península ibérica hasta fines del siglo XV, los “infielos” a los que derrotar para que triunfe la moral. Y cuando los moros fueron derrotados, ya no existieron más como antagonistas. Con la victoria, los reinos ibéricos necesitaron encontrar otro *adversario* amoral. Fue entonces cuando Europa *descubrió* el mar.

La idea de exploración complementa este triunfo moral. La necesidad económica obliga a Europa a mirar hacia el mar. Necesidad que se suma a los avances técnicos en la construcción de barcos y los modos de navegación: el encuentro de la tradición marinera de Europa del norte con las formas de navegación del Mediterráneo y las influencias árabes dan lugar a avances como el compás magnético, la medición del tiempo con las estrellas, el uso de cartas náuticas, tablas o instrucciones de navegación.

Pero la geografía con la que contaba Europa en esta época estaba basada en una extraña mezcla entre estudios empíricos y conjeturas míticas. Existía la idea de que la tierra era tripartita y estaba rodeada de un océano único, lleno de islas. Idea que nadie había refutado. Con estas condiciones, la navegación en el Atlántico era un asunto de audacia:

como referencia se tenían rumores de fuentes tan diversas como la experiencia de algún viajero, antiguos diarios de viajes o, cómo no, la biblia.

El marinero, entonces, se constituye como explorador. Si bien esto va cambiando conforme avanza el siglo XVI, y para el siglo XVII el Atlántico estaba, con mayor o menor exactitud, cartografiado, nos encontramos con un significativo intento por descubrir nuevas tierras en los armadores de embarcaciones. La corona impulsaba estos viajes porque el cartografiado progresivo de un mundo que estaba a medio conocer llevaba además a completar una cosmografía oficial, al servicio del Rey y con la gracia de Cristo.

Se constituyen entonces dos grandes tendencias, además de la comercial, para hacerse a la mar: el triunfo moral y la exploración. Es por eso que a esta *época de los descubrimientos* le coincide una concepción de *marinero como aventurero*. Quizás el más icónico personaje histórico que demuestre al *marinero como aventurero* sea Cristóbal Colón. Hijo de un artesano genovés, Colón recibió una educación más bien informal, pero le bastó para leer algunos diarios de viajes, entre ellos el de Marco Polo, y desarrollar un convencimiento absoluto de un destino magnánimo.

“Era muy aficionado a las profecías. Una apostilla escrita por su hijo Hernando le asocia con un pasaje profético de la Medea de Séneca: «Llegará un día después de mucho tiempo, en el que el océano romperá la cadena de las cosas, y una gran tierra nos será regalada cuando Tifis descubrirá nuevos mundos y Tule ya no será la última». Nada ilustra mejor que este famoso pasaje el espíritu con que Colón abordaba a sus posibles patrocinadores durante los diez años y pico que precedían a 1492” (Parry, 1989, p. 253).

Así, Colón se construía a sí mismo como una conjunción de cuestiones proféticas, deseos de exploración y pragmatismo:

“vuestras altezas, como católicos cristianos y príncipes amadores de la santa fe cristiana y acrecentadores de ella e enemigos de la secta de Mahoma y de todas idolatrías y heregías, pensaron de embiarme a mí, Cristóbal Colón, a las dichas partidas de India para ver los dichos príncipes, y los pueblos y las tierras y la disposición de

ellas y de todo y la manera que se pudiera tener para la conversión de ellas a nuestra santa fe. Y ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente, por donde se costumbra de andar, salvo por el camino de Occidente, por donde hasta oy no sabemos por cierta fe que aya pasado nadie” (Colón, 1968).

Con esa imagen de sí mismo se entrevistó primero con la corona portuguesa, y luego con Isabel la Católica. Y a fuerza de voluntad y elocuencia obtuvo el permiso real, además de una flota, para lanzarse al mar y explorarlo.

El marinero como comerciante

El escenario es distinto cien años después. En el siglo XVII el Atlántico fue cruzado una infinidad de veces y nos encontramos con un océano que es un lugar inmenso donde confluyen culturas, razas, tradiciones y, sobre todo, distintas rutas comerciales.

Los barcos, en otro tiempo mantenidos por la corona, ahora son en su mayoría naves privadas, transportistas de mercancías y pensadas, sobre todo, con un objetivo principal: la transacción. Es la época del comercio. Y es legítimo pensar que si a la época del descubrimiento le corresponde un marinero aventurero, a la época del comercio le corresponde otro hombre de mar.

Pedro López de Soto y Marta Isabel Vicente Maroto hicieron un gran trabajo al transcribir los diálogos de un vizcaíno y un montañés del siglo XVI sobre la construcción de navíos. En él podemos notar un leve pero notable cambio en la forma de percibir los viajes ultramarinos:

“Ilevándoles a sus naturales los frutos della y trayendoles mas consdierables de la suya, como es oro, plata, diamantes, espezería y otras cosas muy curiosas de algodón y seda, con que dimos motibo a las naciones del norte ingleses y olandeses a que navegaran con sus navíos aquellas partes donde por descuydo y flojedad nuestra han ganado algunas velas” (Lopez de Soto, 1998, p. 2).

Con el fin de la guerra Anglo-Española y la sucesiva creación de las Compañías de Indias inglesas y holandesas y la Virginia Company, comienza un proceso lento en el que Inglaterra va reemplazando a España y Portugal en la hegemonía atlántica. Proceso que termina, como dijimos más arriba, con la creación de las Leyes de Navegación y un nuevo Atlántico de dominio inglés.

En “La doncella quiso ser marinero”, Dekker y Van de Pol analizan las razones por las cuales una mujer se embarcaría hacia las Indias. Una de las principales que esgrimen ellas mismas es la económica:

“Con restricciones, a los miembros de la tripulación de los navíos que retornaban de Oriente se les permitía traer productos para su propio comercio, rentable privilegio del que se hizo uso –y abuso- a gran escala” (Dekker et al., 2006, p 44).

Si bien los autores holandeses se refieren a los marineros rasos de una tripulación, podemos suponer que para esta época el comercio era el objetivo definitivo de todos los miembros de la tripulación y, sobre todo, de aquellos quienes armaban la expedición. Esto es, claro, las compañías comerciales.

Recordemos, además, que en esta nueva época comercial existe un cambio en las lógicas de producción, y que por lo tanto se crean nuevas búsquedas, distintas experiencias y mentalidades.

Estas nuevas experiencias apuntan a reemplazar a la búsqueda de reconocimiento y triunfo moral propia de la *época de los descubrimientos* por una nueva búsqueda: la del triunfo económico. Es decir, hay una razón económica-moral en la exploración. El éxito de una tripulación, de una nave, está en obtener rédito comercial, en contribuir a los activos de una compañía.

Y, como habíamos dicho, si entendemos al barco como una concreción de las lógicas oceánicas, como el lugar donde confluyen de forma real todas las culturas que forman esa sociedad amorfa, entonces podemos decir que en esta época, dentro de los barcos que atraviesan el Atlántico se forma un marinero cuyo motor es el la acumulación de riquezas. Se forma el *marinero como comerciante*:

“[...] Un grupo de inversores ingleses creó en 1606 la Virginia Company, que según su cronista más destacado, Wesley Frank Craven, era «en primer lugar una organización comercial con grandes sumas de capital invertidas por aventureros cuyo interés principal era obtener los beneficios que esperaban tras haber realizado su inversión” (Linebaugh y Rediker, 2005, p. 29).

Como parte de una campaña publicitaria, la Virginia Company comenzó a mezclar la audacia con la inversión, la navegación con el beneficio económico. No es casual que Craven haya utilizado la palabra “aventureros” para describir a los inversionistas de la compañía. El atlántico comenzaba a poblar de aventureros inversionistas, de marineros comerciantes.

Para mediados del siglo XVII el cambio se había realizado, y ya nada había quedado de las ideas del marinero explorador. Las leyes de navegación aplastaron, con todo el peso de una norma estatal, la razón moral, y el comercio sustituyó a la exploración. Estas nuevas expresiones de hegemonía marítima generaron ciertas resistencias, como la piratería, que podría discutirse si fueron o no anti hegemónicas, pero eso, lamentablemente, excede nuestro trabajo actual.

Conclusiones

El Atlántico es un espacio inmenso, de apariencia infinita, que desde su descubrimiento fue configurado y reconfigurado en múltiples ocasiones. En lo que le toca al siglo XVI y primera parte del XVII, el océano se presenta como un inmenso y

desconocido lugar que esconde otros mundos, y que posibilita la configuración del marinero como explorador. Se crea, también, a lo largo de este siglo y medio, una cultura atlántica, que tiene orígenes europeos, africanos y americanos. Como toda cultura tiene un lenguaje, una serie de tradiciones, códigos y formas de actuar determinadas. El barco es la determinación de esta cultura, el lugar concreto dónde se pueden observar las relaciones humanas.

A partir de las leyes de Navegación sancionadas por Inglaterra a mediados del siglo XVII, se cambia la configuración del espacio atlántico. Ahora, el océano se piensa sólo como una conjunción de rutas comerciales, listas para atravesar, recorrer o robar. Existe ahora una fuerte regulación de las actividades náuticas, una imposición de un Estado que busca allanar el camino para sus compañías comerciales. Holanda e Inglaterra ocupan el lugar que antes ocupaban la corona Española y Portuguesa, pero las lógicas pasan de ser públicas a ser privadas. El barco, en esta nueva época de comercio, es una factoría en movimiento. Un ámbito de comercio, una herramienta de distribución de mercancías y capital. La cultura atlántica cambia, los códigos son otros y las experiencias también.

Este análisis sólo fue una primera aproximación para comenzar a pensar la mentalidad de los sujetos en el mar en los siglos XVI y XVII. No pretendemos aquí saldar grandes discusiones ni sacar conclusiones terminantes y definitivas, sino por el contrario abrir nuevos interrogantes que ayuden a construir las experiencias atlánticas.

Hemos nombrado dos épocas (la de los descubrimientos y la del comercio) a las que le corresponden dos formaciones de hombres de mar distintos: uno moral, el marinero explorador, y el otro lucrativo, el marinero comerciante. Pero esto no puede ser el final, sino un disparador para nuevas interpretaciones.

Queda por ver qué tipo de divisiones sociales (de clase, de status, por nombrar algunas) se trasladan al barco y qué repercusiones tienen para las lógicas de cada época; además de analizar los cambios materiales de las embarcaciones a lo largo de estos años, que afectarán el modo en que se navega y el modo en que se piensan los que navegan.

Armaz una comprensión del atlántico como espacio cultural nos permitirá, de a poco, configurar un perfil de los hombres de mar y, por lo tanto, comprender las razones que movilizaban a estos hombres cuando asumían el enorme riesgo de intentar dominar las aguas de un océano que parecía no tener fin.

Bibliografía

- Brendecke, A. (2012). *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Frankfurt: Iberoamericana.
- Burke, P. (2005). *Visto y no visto: el uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica.
- Elliot, J. H. (1972). *La España Imperial: 1469-1716*, Barcelona: Vicens-Vives.
- Fernández-Armesto, F. (2001). *Civilizations: culture, ambition, and the transformation of nature*. Simon and Schuster.
- González Lonzieme, E. (1978). "El buque de vela entre los siglos XV y XX". En *Introducción a la Historia Marítima* (pp. 145-166). Buenos Aires: Fundación de Estudios Marítimos.
- Gruzinski, S. (2016). *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Linebaugh, P. y Rediker, M. (2005), *La hidra de la revolución: Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica.
- Parry, J. H. (1989). *El descubrimiento del mar*. Barcelona: Crítica.

Parry, J. H. (1989). *El descubrimiento del mar*. Barcelona: Crítica

Portuondo, M. M. (2009). *Secret science: Spanish cosmography and the new world*. Chicago: University of Chicago Press.

Pratt, M. L. (2011), *Ojos Imperiales: literatura de viajes y transculturación*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Regules, J. A. (1930) *Apuntes para la historia de la cartografía en el Uruguay*. Montevideo: Impr. Militar.

Sánchez, C. A. (2014). Abismos de la memoria: escritura y descubrimientos oceánicos. Una aproximación metodológica. *História Unisinos*, 18(2).

Soler, I. (2003). *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*. Barcelona: El Acantilado

Trouillot, M-R. (1995) *Una historia impensable. La revolución haitiana como un no-acontecimiento*. Boston: Silencing the Past. Power and the Production of History, Boston: Beacon Press.

Vicente Maroto, I; Piñeiro, E. (Coord.) (2006). *La ciencia y el mar*. Valladolid: Instituto Universitario de Historia.

Fuentes

Alberti, L. B. I (1986). *Libri della famiglia*. Barcelona: Ariel.

Colón, C. (1968). *Diario de Colón*. Madrid: Cultura Hispánica.

López De Soto, P. y Vicente Maroto, M. I. (1998). *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*. Salamanca: Ed. Universidad de Salamanca.

Mena, J. (1996). *Laberinto de Fortuna*. Madrid: Cátedra.

Shakespeare, W. (2006). *La Tempestad. La Fierecilla Domada*. La Plata: Terramar.