

PAPEL DEL MAR EN LA TRANSFERENCIA DEL LEGADO CULTURAL HISPÁNICO A LAS AMÉRICAS

Carlos NOVI
Investigador Naval

Preámbulo

Hace unos cuarenta años, el hispanista sueco Sverker Arnoldsson escribió un sucinto pero perspicaz estudio que tituló «Los momentos históricos de América». Es ésta una cuestión que había quedado un tanto olvidada pero que la celebración del Quinto Centenario ha puesto otra vez de moda, invitándonos a mirar «la Conquista» desde la perspectiva «los conquistados».

Arnoldsson puso entonces de relieve que existía una convicción generalizada acerca de la indiscutible y trascendental importancia del Descubrimiento. Convicción manifiesta, como decía él, «en todos los tiempos y en todas partes». Este sentir de muchos tiene por contrapartida una dura controversia, todavía muy viva, que discute la *significación*, es decir las consecuencias de la Conquista.

De ésta comenzaron a darse versiones diametralmente contrapuestas ya en tiempos de los primeros cronistas de Indias, siendo acaso típicas, por lo contradictorias, la de fray Bartolomé de Las Casas y la de Francisco López de Gómara.

Para el padre Las Casas, la Conquista fue origen de despoblación y estrago; fue exterminio de gentes pacíficas, que habían vivido una suerte de Edad Dorada, en estado de inocencia, hasta verse sometidas al yugo de la esclavitud y del trabajo forzoso en minas, en las pesquerías de perlas o en las estancias.

En cambio, para López de Gómara, la Conquista fue conversión y evangelización de los infieles, con todas las consecuencias morales de tal conversión, como la desaparición de la poligamia, la sodomía y el canibalismo. Fue también la liberación de los indios que vivían antes oprimidos por sus crueles caciques.

No es nuestro cometido de hoy el entrar en esta particular y viva controversia, pero todo intento de analizar el *legado cultural hispánico* en las Américas ha de dejar constancia de testimonios coetáneos como los que acabo de mencionar, que nos han sido legados por los propios españoles.

La navegación y el comercio, *necesariamente marítimo* en nuestro caso, entre España y las Américas, las razones de su eventual organización y defensa, la eficacia del sistema finalmente establecido, son el objeto de la presente exposición dedicada a examinar concretamente el «papel del mar» en la transferencia del mencionado legado.

La dualidad Corona/intereses privados

Ya antes de trasladarse a Barcelona desde Andalucía para rendir cuenta del Descubrimiento a los Reyes Católicos, sus soberanos, Colón les remitió desde Sevilla un memorial en el que exponía cómo deseaba encarar su segundo viaje.

Quizá la más significativa de sus propuestas, fue que se designara un solo puerto de la Península para todo el comercio entre Castilla y las Indias.

Colón proponía también implantar una estricta fiscalización del movimiento de naves y mercancías entre la Península y La Española, la isla que pensaba colonizar, y decía que en ella solamente se debía autorizar a uno o dos puertos para el comercio con Castilla. En 1498 Colón fundó Santo Domingo.

Los monarcas consintieron, y muy pronto se perfila un modelo monopolista del comercio marítimo con los dominios de ultramar, en el que se integran el interés de la *Corona* con los intereses *privados* en virtud de contratos que reciben el nombre de capitulaciones en Castilla y concesiones donatarias en Portugal.

Las monarquías medievales de la Península carecían de recursos para empresas de colonización, por lo que se había ido estableciendo durante los siglos de la Reconquista la costumbre de que el soberano otorgara las tierras conquistadas en señorío a individuos merecedores de la confianza real, que jurasen fidelidad a la Corona y, en nombre de ésta, se obligasen a conquistar y poblar.

Esta tradición centenaria se trasladó al mundo ultramarino, adjuntándole los requisitos de *descubrir* y de *tomar posesión* en nombre del soberano, rito que perduró hasta finales del siglo XVIII.

El hispanista aragonés Guillermo Céspedes del Castillo, que en su obra *América Hispánica* ofrece una visión objetiva y cabal de la historia de las Américas como parte integrante de la historia de España, describe con lucidez esta dualidad Estado-individuo en lo que él llama «la economía de la conquista».

Las obligaciones asumidas por la Corona mediante una capitulación eran todas ellas futuras y condicionadas al éxito de la conquista: exención de impuestos al conquistador, promesa, para el que se asentara, de dominio sobre las tierras y solares y disfrute de franquicias municipales como las de Castilla.

El interés de los colonos

Cuando Colón se dio a la vela en demanda de La Española, a los seis meses del primer descubrimiento, llevó a su mando una flotilla de 17 naves y 1.200 voluntarios, entre los que viajaban sacerdotes, artesanos, labriegos y mineros. Fueron éstos los primeros colonos del Nuevo Mundo. Con ellos iban animales de granja y provisiones de semillas, aperos y herramientas diversas.

Viajaban a La Española con el doble propósito de evangelizar y de fundar lo que, en su imaginación, iba a ser una floreciente colonia castellana. Los propios monarcas, Fernando e Isabel, quedaban convencidos de que, además de ganar almas, la empresa recién comenzada iba a ser financiada por la producción del oro que, con tanta insistencia, había vaticinado Colón.

El inglés John R. Fisher, actual director del Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Liverpool, apunta que en la isla La Española pronto quedó muy claro que la obligación asumida por la Corona de proteger y convertir a la población indígena era incompatible con los intereses inmediatos de los colonos que, en opinión de muchos, solamente se podrían satisfacer utilizando a los indios como mano de obra esclava y buscando oro, dejándose de sentar las bases de una infraestructura económica de más largo plazo.

Otro autor, el brillante publicista e historiador español Felipe Fernández-Armesto, a quien debemos la reciente proeza de haber sacado a la luz una biografía de Colón que además de nueva es original, resume con brevedad y contundencia los dilemas que España tendría que resolver en América, de esta manera: «Eran tres dice, los distintos proyectos que se ofrecían a los conquistadores: ir a la extracción de un rendimiento rápido e irresponsable, acometer la ardua implantación de una utopía colonial, o asumir una misión “civilizadora”. Los españoles podrían chupar como sanguijuelas, construir como abejas o tejer una invasora tela de araña. Ni Colón ni ninguno de sus sucesores llegaron a resolver jamás estas inherentes contradicciones».

* * *

Problemas exteriores: el «reparto del mundo»

A los escollos de carácter interno de la empresa colonizadora se van a sumar, sin hacerse esperar, espinosas complicaciones de carácter exterior.

Antes de su llegada triunfal a Sevilla y luego a Barcelona, en 1493, un Colón reticente, que no sabía si era aún hombre libre o preso de calidad, tuvo que comparecer ante el rey de Portugal en el Monasterio de Val do Paraíso, lejos de la peste que reinaba en Lisboa.

Por la capitulación que había entre Castilla y Portugal, le dijo Don Juan II a Colón, «*aquella conquista* (las islas recién descubiertas) *le pertenecía*».

La mentada capitulación era el Tratado de Alcaçobas concluido ocho años antes (1479) para solventar conflictos entre castellanos y portugueses a lo largo de las costas atlánticas del África.

Los meses que siguieron al retorno de Colón a España fueron de frenética actividad entre Lisboa, Sevilla, Barcelona y Roma. Finalmente, ese mismo año de 1493, espoleado por Fernando el Católico, el papa valenciano Alejandro VI expidió su histórica bula *Inter Caetera* que «repartía el mundo» entre

las dos Coronas, trazando una divisoria en pleno Atlántico por la longitud que hoy sería el meridiano 38° W. El monarca portugués rechazó esa línea. Sus carracas, adujo, necesitaban más franquía por occidente para suestear con los vientos alisios hacia el sur de África.

A la postre, se firmó, en 1494, el *Tratado de Tordesillas* que corría la divisoria hasta 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde (posiblemente el meridiano 46° 35' W). Sin sospecharlo, los castellanos estaban cediendo a Portugal el futuro dominio del Brasil, inmenso territorio que irónicamente iban a descubrir los españoles años antes que los portugueses.

Reacción internacional

Aquel «reparto del mundo» no iba con las ideas de Francia e Inglaterra, ni con las de Holanda. Como para probarlo, en 1497, Enrique VII de Inglaterra le dio patente a Giovanni Caboto para ir en busca de «islas del Brasil» al oeste de Irlanda.

Más tarde, Francisco I de Francia haría famosa la frase que dejó estupefacto al embajador de España, espetándole que «en el Testamento de Adán no encontraba ninguna manda a favor de Don Manoel ni de Don Carlos», sus primos los reyes de Portugal y España, a quienes él solía llamar «los especieiros de Europa».

En cuanto a los holandeses, no darían cuartel a las coronas española y portuguesa durante casi tres siglos.

En sustitución de la divisoria inventada por el papa, franceses, ingleses y holandeses trazarían en el Atlántico otra línea que mejor convenía a sus designios: «al oeste del meridiano de las Canarias y al sur del Trópico de Cáncer» cada cual navegaría por su cuenta y riesgo. Dicho en claro, para la navegación de Castilla no habría nunca paz en aguas extraeuropeas.

Por otra parte, como comenta con picante sorna británica el biógrafo de Francis Drake, George Malcolm Thomson, el Pacto de Tordesillas dejaba sin resolver otra dificultad: que «el Nuevo Mundo no se hallaba navegando en una sola dirección, sino en ambas».

Tan pronto como, un cuarto de siglo más tarde, la expedición de Magallanes, yendo por la derrota del oeste, llegó a las Molucas, chocaron violentamente españoles y portugueses.

* * *

La aparición del Pacífico

Entretanto, fue confirmándose durante los últimos años del siglo xv y comienzos del xvi la existencia, hasta entonces insospechada, de una masa continua de tierra interpuesta, de norte a sur, entre Europa y Asia. Corres-

ponderaría a Vasco Núñez de Balboa ser el primero en cruzar esa barrera terrestre en 1513 y descubrir el *Mar del Sur*, desde el istmo de Darien.

Conocida así la existencia del Pacífico, y con el empeño de hallar una derrota hacia Asia por el oeste, Castilla montó (casualmente el mismo año en que Hernán Cortés se adentraba en el México azteca) una ambiciosa expedición a la especiería patrocinada por la Corona, con criterios que revelan un notable cambio de actitudes desde la modesta expedición inicial de Colón, tan sólo veintisiete años antes.

Fernando de Magallanes salió del puerto andaluz de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 con cinco naos, 265 hombres y provisiones para dos años.

La epopeya de este viaje es capítulo obligado en los manuales de la historia de Chile. Recordemos, no obstante, que a los 37 meses de zarpar de Andalucía, solamente la *Victoria*, con 18 agotados tripulantes al mando de Juan Sebastián Elcano alcanzó el puerto de Sevilla.

En aquel fabuloso viaje los expedicionarios habían descubierto el que hoy, con justicia, llamamos estrecho de Magallanes; habían cruzado durante tres meses y veinte días el Mar del Sur, que nombraron *Pacífico* y, por vez primera, habían circunnavegado el mundo y hallado las Filipinas.

También habían alcanzado las islas Molucas, acaso las más ricas de todas las productoras de especias, pero ya tarde para Castilla. Los portugueses habían llegado nueve años antes.

Esta recién descubierta derrota marítima los españoles no podrían volver a utilizarla sin desencadenar graves conflictos con Portugal.

La última y decisiva partida la ganaron los portugueses con la firma del *Tratado de Zaragoza* (1529). Castilla solamente conservó en Asia sus derechos a las islas Filipinas (denominadas de San Lázaro por Magallanes), cedió las Molucas definitivamente a Portugal y centró su expansión en el Nuevo Mundo.

* * *

Dice Céspedes del Castillo, con lo que parecerá desde aquí (Valparaíso) geocentrismo europeo, que los españoles realizaron la conquista del Nuevo Mundo «por la espalda», por el camino más largo y difícil, asentándose principalmente en la parte occidental de América donde existían civilizaciones indígenas más desarrolladas y ricas. Esto les llevó a instalarse —digamos nosotros— «de cara» al Pacífico.

Desde esta fachada pacífica de las Américas y con naves construidas en el Nuevo Mundo, los españoles montaron durante el siglo XVI y el primer lustro del siglo XVII las grandes expediciones transpacíficas que completarían la exploración de las Filipinas y finalmente dieron con una derrota de retorno a Nueva España.

Con ellas hicieron de la inmensa cara oculta del planeta un lago salpicado de nombres españoles. La más trascendental de todas ellas sería la dirigida

por Miguel de Urdaneta quien, en 1565, logró realizar con éxito en 135 días el tornaviaje desde la isla de Cebú en las Filipinas hasta Acapulco. Quedaba confirmada la *Vuelta de Poniente*.

Esta doble travesía del Pacífico desde Nueva España a las Filipinas y retorno, la mantuvo el «Galeón de Manila» durante unos 250 años. Se le dio el nombre de «Ruta de la Seda» lo que revela el extraordinario cambio operado en el comercio ultramarino de España desde el descubrimiento, unos 125 años antes.

* * *

Las vías marítimas del Imperio

En el brevísimo espacio de unos cuarenta años, después del primer viaje de Colón, la inagotable curiosidad de los navegantes salidos de la Península, y el intrépido arrojo de sus exploradores y conquistadores, pusieron a la disposición de la corona española en el Nuevo Mundo un imperio ultramarino que se extendía desde el México azteca por el norte, hasta los confines meridionales del Perú, el descalabrado imperio inca, lugar de fabulosas riquezas.

Las enormes distancias de ese imperio se aprecian mejor si se miden en días de navegación. La travesía desde la barra de Sanlúcar de Barrameda, donde el Guadalquivir desemboca en el Atlántico, hasta Portobelo en el istmo de Panamá, llegaría a variar, según las incidencias del viaje, entre 43 y 175 días.

El primer tramo, Península-islas Canarias, era el más corto, 10 ó 12 días, pero también el peor, dice el cronista Fernández de Oviedo, porque «es tempestuoso mar, en mucha manera..., e de más peligro». El resto de la travesía suponía otras 23 ó 25 singladuras.

La conservación y explotación de tan extensos y lejanos dominios van a depender completamente del mantenimiento, con seguridad, de un sistema de comunicaciones transoceánicas que unan a la metrópoli con sus nuevos reinos de ultramar.

Era imperativo, por razones de simple prevención, navegar en compañía y guarda para dar socorro al que llegara a necesitarla. De otro modo, la única forma de mantener contacto con tierra era enviar al puerto *amigo* más próximo *avisos* que, aun siendo bateles ligeros, podrían tardar días en llegar. Solamente navegaban aisladas las naos dedicadas a la trata de esclavos y las que llevaban productos perecederos, para los cuales la velocidad —en sí una forma de defensa— era tan importante como la seguridad contra un ataque.

Flotas y puertos autorizados

La conocida protección del comercio marítimo organizando flotas que viajan en conserva se basó en métodos ya probados por la marina de Castilla

en su tráfico con los puertos del mar del Norte y del Báltico, por la de Aragón en el Mediterráneo y por las Armadas andaluzas en sus campañas de África y las Canarias.

La designación en las Indias de puertos autorizados para el tráfico peninsular se basó en la conveniencia geográfica y en las características defensivas del lugar.

En cuanto a la elección de Sevilla, dice el ya citado economista británico John R. Fisher:

«...primero como puerto principal y luego como el único autorizado a enviar naves a América, o a recibirlas (...) no fue consecuencia de ningún privilegio artificial, sino de una natural transferencia de autoridad, tanto administrativa como comercial, a la principal ciudad del sudoeste de España, entre cuyas ventajas naturales se incluían el ser puerto seguro, con un interior rico en agricultura y una eficaz estructura mercantil-financiera-artesanal, capaz de satisfacer las necesidades de la empresa americana».

Como las monarquías de Francia e Inglaterra, que gestaron sus grandes imperios en el siglo XVII, la monarquía española de los Austrias quiso reservar los beneficios del intercambio comercial con los dominios de ultramar exclusivamente para sus súbditos, e hicieron lo posible para excluir a los navíos extranjeros del intercambio comercial entre la metrópoli y los dominios americanos. Esta actitud, como veremos luego, también la mantuvieron los Borbones en el siglo XVIII.

A este respecto, sostiene Fisher, la sugerencia de los economistas teorizantes del siglo XVIII y de los historiadores autonomistas regionales del siglo XX de que en el siglo XVI se instituyó «un antinatural monopolio castellano-andaluz es algo fantástica».

* * *

La extensísima red marítima que fue la savia del Imperio español era arriesgada y peligrosa por las dilatadas travesías oceánicas y compleja por los difíciles enlaces terrestres entre las zonas de producción y los puertos de exportación. Fue también costosísima. El precio de cualquier mercancía puesta en Sevilla, en sí más elevada que en el resto de Europa, se multiplicaba por cinco puesta en las Antillas, por diez en Nueva España y por 15 ó 20 en el Perú, según el destino.

En cambio, la red portuaria fue relativamente elemental hasta ya entrado el siglo XVIII, debido al escaso número de puertos autorizados.

Un solo puerto en la península, que fue Sevilla (luego Cádiz); un punto de reunión en Las Antillas, que fue La Habana; un puerto en la costa caribeña de sudamérica, que fue Cartagena de Indias, y los dos terminales de la derrota

atlántica: Nombre de Dios (luego Portobelo) en el istmo de Darien y Veracruz en Nueva España.

En el Pacífico, Panamá, que traficaba con el puerto limeño de El Callao y con Acapulco, el puerto novohispano que, a su vez era la cabecera del galeón de Manila, procedente del otro extremo del Pacífico.

En estos puertos se celebraban importantes y animadas ferias con ocasión de las llegadas de las flotas, a las que acudían los mercaderes coloniales durante el período de escala. Fue un sistema rígido y costoso que favoreció las prácticas monopolistas y en el que prosperaron ciertas oligarquías criollas.

Desequilibrio económico

El descubrimiento, casi coetáneo, de riquísimas minas de plata en el Perú (Potosí, 1545) y en México (Zacatecas, 1546) y de yacimientos auríferos en Nueva Granada, que había originado un desequilibrio irreversible en favor del sector minero y en detrimento de los sectores agropecuarios y manufacturero de las colonias, dictó el contenido de las cargas transportadas. Ya en el siglo XVI se encamina a Europa hasta el 75 por 100 de la producción de metales preciosos, que representa el 95 por 100 de todas las exportaciones de la América española.

Por un tiempo, Andalucía, Sevilla y sus antepuertos se beneficiaron del monopolio y de su privilegiada posición geográfica, permaneciendo allí hasta un 20 por 100 de los caudales de oro y plata llegados de las Indias. El resto pasaba a Castilla que exportaba sus armas y tejidos a Vizcaya, proveedora de buques, efectos navales y productos férricos y a Madrid donde se recibían los tesoros que le estaban consignados al rey. De éstos, muy poco se quedaba en España.

El mal lo vieron ya, y criticaron, los llamados «arbitristas» del siglo XVI, como Martín González de Cellorico que describía así la aparente contradicción de aquel comercio:

«Y ansí el no haber dinero, oro ni plata en España, es por averlo, y el no ser rico es por serlo: haciendo dos contradictorias verdades en nuestra España...

La riqueza ha andado y anda en el ayre, en papeles y contratos, censos y letras de cambio... y no en bienes que fructifican».

(Memorial de la Política necesaria y útil para la restauración de la República de España, Valladolid, 1600).

Con lenguaje más sencillo, el clérigo fray Tomás de Mercado hacía la misma afirmación:

«Con poder [los españoles] estar los más ricos en el mundo por el mucho oro y plata que en ellos ha entrado de las Indias, están los más pobres porque son los que sirven de puente para pasar a los otros Reynos nuestros enemigos y de la Santa Fé Católica».

Organización de las flotas y sus escoltas

Para la monarquía, la regular entrada de metales preciosos era esencial como lo era, para el comercio, el desarrollo normal de la navegación. La solución fue el despacho de flotas con escolta de la Real Armada, teniendo en cuenta las estaciones, duración de las travesías, las estadías y los enlaces terrestres.

En abril salía la Flota de Nueva España y en agosto se despachaban los galeones dedicados al comercio con el Perú.

A la altura de la isla Dominica se separaba de esta flota de los galeones una flotilla que tomaba la derrota de Cartagena en Nueva Granada, mientras el grueso del convoy seguía su rumbo hasta Nombre de Dios.

Las flotas invernanaban en las Indias. La primavera siguiente, en marzo o abril, los galeones visitaban La Habana para limpieza de fondos y reparaciones. Se procuraba el regreso simultáneo a España de las dos flotas juntas, dándoles tiempo para salir del golfo de México antes de comenzar la estación de los huracanes en agosto.

Por muchos imponderables esta sincronización fue difícil de conseguir y ya desde 1580 se organizaron salidas bienales desde Sevilla para soslayar la dificultad de aprontar las flotas de partida antes de estar de vuelta las del año anterior.

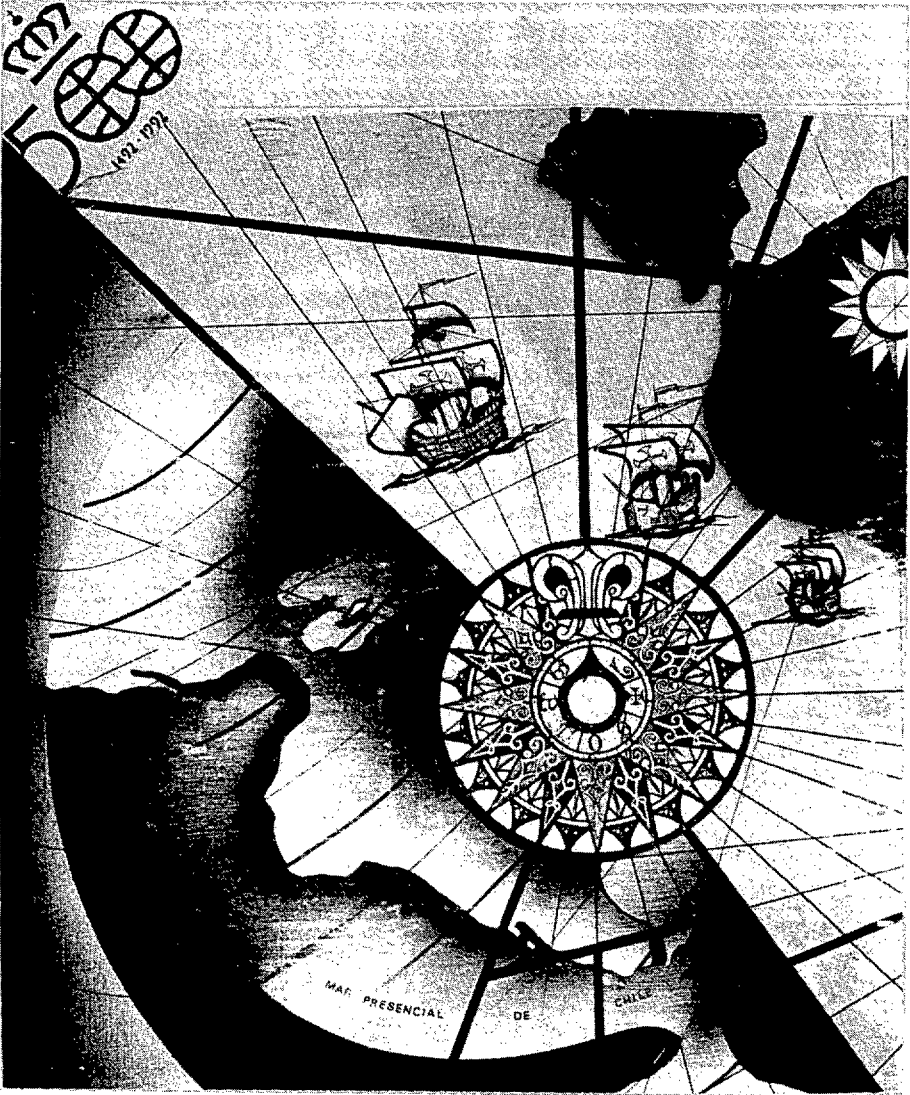
Daban escolta a estas flotas la *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias* que operaba entre la Península y el Caribe; la *Armada de Barlovento*, cuya base era Puerto Rico (con navíos construidos en astilleros de La Habana) y la *Armada del Mar del Sur*, que operaba desde el puerto peruano de El Callao, con unidades construidas principalmente en Guayaquil, aprovechando las excelentes maderas de la región y los yacimientos naturales de brea y alquitrán.

Sobre esta *Armada del Mar del Sur*, la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, editó en 1987 un exhaustivo estudio. Sus galeones —se dice en él— fueron construidos con proyectistas, obreros, capital y materiales del virreinato, por lo que se la puede considerar la primera agrupación naval realmente americana.

Transferencia tecnológica

La construcción de un navío de guerra fue y sigue siendo un reto tecnológico, industrial y financiero. Por ello, la botadura, en lo que era entonces «el otro lado del mundo», de grandes galeones armados con cañones fundidos en Lima (con cobre de Chile y estaño de Bolivia) demuestra hasta qué punto, ya en el siglo XVII, se había logrado una verdadera *transferencia de tecnología* desde España a sus reinos de ultramar.

Quizá sea el momento de señalar aquí que en 1587, o sea, un año antes de salir para Inglaterra «la Gran Armada» de 1588, se publicó en México el primer *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar, en todo lo que perte-*



nece a su arte. Este vocabulario náutico es el más antiguo de los impresos en lengua castellana y en cualquier otra lengua y su autor, el oidor Diego García de Palacio, lo unió a una *Instrucción Náutica* considerada también como la primera obra de construcción naval conocida.

* * *

A su manera, la inmensa máquina naval y comercial montada por los Austrias fue eficaz, pero llevaba en ella el germen de su destrucción: la ruina de la marina mercante y la del poder naval.

Merece tenerse en cuenta la franca y mordaz crítica que de esta máquina ha hecho el historiador español, radicado en México, Juan A. Ortega y Medina en su obra «El conflicto angloespañol por el dominio oceánico».

«La rígida estructura económica, dice, fue la que contribuyó con suicida eficacia a la decadencia del Imperio español. La abusiva reglamentación y el concomitante monopolio oligárquico... condujeron al anquilosamiento y, con éste, a la arterioesclerosis económica total».

El comercio interprovincial

En el Pacífico prosperará —con ramificaciones atlánticas— un floreciente *comercio interprovincial*, generalmente ilícito, al que acompaña el de *contrabando* entre América y Europa. Ya que se puede afirmar que los mercaderes indios reaccionaron con un olímpico desprecio ante las arbitrariedades de la Corona, dando por bienvenidos a toda clase de contrabandistas pacíficos.

En esto se identifican con sus compatriotas peninsulares. Es curioso leer en la clásica relación «Piratas de la América» de Exquemelin, que vivió con los bucaneros muy a pesar suyo, cómo, en más de una ocasión, los bucaneros lograban acercarse con sus canoas a los navíos españoles sin despertar sospecha en las víctimas, porque éstas creían que eran embarcaciones de contrabandistas.

Para abaratar las compras de manufacturas extranjeras, la tentación de abastecerse en los puntos de origen era inevitable. Se ha estimado que, en 1651, el 25 por 100 de la plata peruana salió sin registrar legalmente de El Callao. Por esas fechas, los puertos de la bahía de Cádiz, tan difíciles de vigilar, tenían bandas de *metedores* o contrabandistas profesionales que desembarcaban, o transbordaban directamente a buques extranjeros hasta el 30 por 100 de la plata procedente de América.

Destaquemos, sin embargo, el aspecto positivo de estos intercambios. Las rutas terrestres y marítimas de la plata constituyeron un sistema de comunicaciones de dimensiones mundiales que las colonias aprovecharon para dar salida a los excedentes de producción y para importar productos extranjeros.

Aunque fuera al margen del tráfico oficialmente autorizado, este comercio marítimo interprovincial se nutría de mercaderías coloniales para las que había siempre demanda, debido a la gran variedad de zonas climáticas de los reinos de Indias.

No perdamos de vista la *importancia y la influencia del mar* en lo que estamos diciendo.

Las condiciones de navegación entre Chile y Panamá, por ejemplo, contribuyeron a alentar los contactos comerciales porque los veleros encontraban siempre corrientes favorables y mar tranquila, eligiendo la estación propicia. El tornaviaje desde Panamá, dando bordadas con viento contrario, era más lento pero ofrecía seguridad.

Acapulco, cabecera del tráfico a Filipinas y término del camino real desde la ciudad de México, se benefició tanto del comercio transpacífico como del mantenido con el sur. Desde Acapulco, durante dos siglos, se fue realizando la sistemática colonización de las Filipinas.

Los virreyes tendían generalmente a identificarse con los intereses de la población criolla y española que gobernaban. España estaba lejos y silenciosa, salvo cuando llegaba alguna orden o instrucción nueva de la Corte. No era posible conducir los asuntos de Estado en virreinos tan grandes como Europa, esperando *el placet* del rey. Durante todo el período de gobernación española en las Américas rigió un pragmatismo que se resumía en la vieja fórmula «acátese pero no se cumpla».

No quiero con esto decir, ni mucho menos, que la Corona no impusiera su voluntad, sino que entre la orden y su cumplimiento había dilaciones, dudas, consultas, interpretaciones que —en general— suavizaban el golpe, si de golpe se trataba.

La decadencia naval e imperial

Como el repunte de la marea montante, el apogeo de la *Monarquía Universal* pensada por Carlos V marcó el comienzo de un declive. Éste se inició reinando Felipe II, tanto en la mar, con el fracaso de la «Empresa de Inglaterra», como en tierra, con la rebelión permanente que los holandeses llaman «Guerra de los Ochenta Años» y de la que el hispanista Arnoldsson dice —probablemente con razón— que fue el «Flandes Indiano», aludiendo al «Araucano Indómito».

Los holandeses de las Provincias Unidas no solamente mantuvieron inmobilizados a los famosos Tercios de Flandes durante décadas, sino que montaron las más audaces expediciones de corso contra el Imperio en todos los océanos y construyeron su propio imperio colonial, arrebatando territorios ultramarinos a España y a Portugal.

Reinando Felipe IV, en 1626, el almirante Piet Heyn, al servicio de la *Compañía holandesa de la India Occidental*, capturó casi íntegra la flota de la plata de Nueva España, en viaje de regreso, en la bahía cubana de Matanzas, consiguiendo un botín calculado en 15 millones de florines.

Los sucesores de Felipe II no supieron aplicar el sabio consejo del rey prudente, que acaso leyera Alfred Mahan dos siglos más tarde:

«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 sea ésta en tierra».

El revés de Matanzas fue un caso aislado, pero Ortega y Medina no duda en afirmar que fue «el golpe definitivo que inició la decadencia naval española y de la cual nunca se recuperaría España».

El cercenamiento del imperio se ve ya en el Atlántico y notablemente en el Caribe durante el siglo XVII. Francia, Inglaterra y Holanda, que —al margen de su penetración en la América septentrional— habían ido instalándose en islas del Caribe alejadas de las derrotas comerciales, pero útiles para hostigar o tomar refresco, ya consiguen adquirir por conquista y cesión legal, islas mayores, estratégicamente situadas como Curaçao, Barbados, Guadalupe, Martinica y Santo Domingo. Han roto el monopolio hispánico del comercio marítimo en el Atlántico.

Las otras formas de desgaste de ese monopolio son el *contrabando*, al que ya hemos aludido y el bandolerismo del mar, sea éste bajo la forma de corso o de piratería, bucanería y filibusterismo. No hay puerto español de las Américas, primero en el Atlántico y luego en el Pacífico, que no sufra ataques, saqueos e incluso alguna larga ocupación a manos de los enemigos de España.

Frente a todos estos retos, la Corona se limita a medidas de consolidación. Son siempre medidas de naturaleza pasiva, actitud sin futuro para una potencia marítima. El sistema de convoyes «puso de manifiesto inmediatamente que España abandonaba en definitiva todo serio y continuado intento de carácter ofensivo; que renunciaba burocráticamente a seguir disputándole a las naciones protestantes el dominio del mar» afirma Ortega y Medina.

En tierra se resuelve el problema de los golpes de mano contra el litoral construyendo fuertes, aparentemente inexpugnables (como se hizo en Valdivia tras las incursiones holandesas) que son hoy objetos de curiosidad para el turista.

* * *

El siglo XVIII.—La ruptura de los moldes

La Centuria del Setecientos comienza para España con un cambio dinástico al fallecer en 1700, sin sucesión, Carlos II.

Con él se extingue la rama española de la Casa de Austria y se instaura en el trono de España otra dinastía extranjera, la de los Borbones, en la persona de Felipe V.

Este cambio origina una guerra europea con ramificaciones en América y, en España, una guerra civil en la que se perfilan escisiones que van a perdurar hasta la era contemporánea.

De la Guerra de Sucesión española (1701-1713) destacaré dos hechos que estimo precursores de lo que sucedería un siglo más tarde: el Almirante de Castilla se confabula con Inglaterra, revelando la actuación del más alto dignatario del reino que no estaba en causa una mera cuestión dinástica, sino la integridad misma de España.

El otro hecho es la ocupación de Gibraltar por los ingleses, una roca de la que ya no se iban a marchar. El poder naval de Inglaterra le ha permitido instalarse en un punto del propio solar español.

Acaso sea también simbólica otra fecha: el 12 de octubre de 1702, para evitar que caiga en manos de la escuadra del almirante Rooke, los españoles hunden la flota de Indias con su plata en la bahía de Vigo. Al otro lado del mundo, en la tranquilidad del Pacífico, Felipe V autoriza a los navíos de su aliada Francia a efectuar el transporte de los caudales del Perú. Los franceses inauguran así, comercialmente, la ruta del cabo de Hornos para eludir el bloqueo inglés.

Los puertos menores de Chile se convierten en depósitos generales de mercancías francesas, además de ser puertos de escala para reparaciones, aprovisionamiento y descanso de las tripulaciones francesas. La orientación tradicional de la navegación comercial peruana hacia el norte, vía Guayaquil-Panamá-Acapulco, se desvía hacia el sur, vía Chile.

Mediada la centuria, la Guerra de los Siete Años contra Inglaterra (1756-1763) se salda para España con una terrible humillación: los ingleses ocuparon La Habana y Manila.

De aquella humillación, se ha dicho, sacaron Carlos III y sus ministros el ímpetu necesario para instaurar las llamadas «Reformas Borbónicas», cuyo efecto será una transformación de las relaciones económicas de España con sus dominios americanos que perdurará hasta la invasión napoleónica de la Península.

En la señaladísima fecha, otra vez, del 12 de octubre de 1788, se promulga un *Reglamento para el comercio libre* que, efectivamente, abre el comercio con América a los principales puertos de España. Se rompe, por fin, el monopolio Sevilla-Cádiz.

El levantamiento de las «Trece Colonias de Nueva Inglaterra» contra su metrópoli, induce al rey de España por conveniencia militar más que por entusiasmo republicano, a apoyar a los independentistas. La proclamación de la Independencia de los Estados Unidos de América del Norte será un acontecimiento de incalculables repersusiones para España y para su imperio ultramarino.

El Tratado de Versalles (1783) dejó a Inglaterra con su escuadra intacta. Los Estados Unidos aparecen como nuevo peligro para la hegemonía de España en las Américas.

Cuando, en 1797, se abren a la navegación mercante «neutral» los puertos hispanoamericanos, el gran beneficiado es el nuevo vecino del norte, Estados Unidos.

Hubo entonces hombres de estado españoles que vieron ese peligro. Uno de ellos, el Conde de Aranda, que había sido presidente del Consejo de Castilla bajo el reinado de Carlos III y ministro de Carlos IV, llegó a sugerir que la Corona patrocinara una Federación de Estados Hispanoamericanos a cuyo frente se pondría a un miembro de la familia real.

Pero los acontecimientos se precipitan en Europa de manera vertiginosa. La revolución francesa (1789) origina tensiones irreconciliables en el cuerpo político español que trascienden a Hispanoamérica, porque la sociedad criolla vive directamente los acontecimientos de la Península. Su juventud sirve en la Armada y en el Ejército. Muchos españoles americanos amplían sus estudios en España.

Las «ideas» de la Enciclopedia (*la machine de guerre*) hacen mella en la lejana América hispana, conservadora y tradicionalista, pero también elitista. Sus intelectuales comparten las ansias y entusiasmos de los progresistas españoles.

Desde 1793 hasta la invasión napoleónica, España va a estar en guerra con Francia (1793-1795), con Inglaterra (1796-1802) y finalmente sumida en un conflicto que, como indica su nombre, era de supervivencia nacional: la Guerra de la Independencia.

Acaso uno de los últimos legados de España a las Américas, antes de la emancipación, fue el texto constitucional que redactaron en Cádiz, el único rincón del país libre de enemigos, unas cortes constituyentes en las que figuraban treinta escaños para diputados de los reinos y provincias de Indias. Fue la Constitución de 1812, que no llegó a aplicarse en España.

* * *

Ha llegado el momento de cerrar mi exposición

En ella he procurado no apartarme del mar y de su papel como camino de unión entre España y lo que fueron sus dominios en ultramar. Al hacerlo, he querido resaltar aquellos aspectos del comercio marítimo entre las Indias y la Península que, en mi opinión, han dejado huella en lo que hemos de considerar, por lo menos en parte, el legado cultural hispánico en las Américas.

Lo que España tenía y podía llevar al Nuevo Mundo, lo llevó «por mares nunca antes navegados», abriendo caminos que unieron a la Península con los reinos de Indias primero, y luego con las Filipinas. Así, integraron al continente americano —antes aislado de Europa y de Asia— en la historia del viejo mundo.

La política imperial de considerar a los territorios de ultramar como nuevas provincias del reino, de poblarlos con gentes de la Península y de cristianizar a las poblaciones autóctonas, ha hecho de Hispanoamérica un mundo que comparte con España una lengua milenaria, el castellano, que era entonces portadora de una cultura europea y es ahora un idioma universal.

No me atrevo a decir que España implantara en América la religión católica, aunque ese fue el compromiso de la Corona española desde que Roma

sancionara las empresas colonizadoras con el sello de la evangelización. Pero sí me atrevo a afirmar que España (y Portugal) implantaron en este continente la tradición filosófica grecorromana y la ética judeocristiana, esencias ambas del modo de ser de la vieja Europa.

Esta afirmación no pasa por alto la existencia en América de grandes poblaciones autóctonas, cuyas culturas España nunca se propuso obliterar, salvo —es verdad— en los aspectos religiosos contrarios al cristianismo.

El celo evangelizador e integrador de la iglesia española respetó las tradiciones locales procurando adaptarlas a las costumbres cristianas. Del éxito de los *ministros de tan sancta obra*, dudaba el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo cuando escribía que, *son muy raros, aun rarísimos, aquéllos (indios)... que perseveran en la fe; antes deslizan della como el granizo de las puntas de las lanzas.*

Mas también decía Colón a los Reyes Católicos en una de sus cartas, quejándose de los malvados colonos que le tocaron en suerte en La Española, *que fuera gran bien tener en aquella isla a unos monjes devotos, antes para reformar la fe en los cristianos que no para dársela a los Indios.*

España introdujo en América la cultura más avanzada de la Europa de su tiempo y varias de las universidades hispanoamericanas figuran hoy entre las más antiguas del mundo. La «Suma» de Erasmo ya se imprimió en México en 1539. Desde el siglo XVI hasta nuestros días, los escritores de las Américas comenzaron a enriquecer la producción literaria de la lengua castellana, mientras se estudiaban y conservaban las lenguas autóctonas.

En el siglo XV la *cosmografía* y la *náutica* eran ciencias españolas y de España salieron los libros que sirvieron de guía a los navegantes y exploradores de aquella cuarta parte del orbe que se estaba descubriendo.

El afán de hacer progresar la cultura no cesó nunca y hasta en los momentos más azarosos de su existencia nacional, durante el setecientos que acabamos de analizar, España envió a los mejores oficiales de su Armada en misiones de vigilancia y estudio para no estar ausente de las grandes exploraciones científicas que montaban Francia y la Gran Bretaña, contribuyendo así al esfuerzo internacional que, finalmente, concluiría la cartografía del Pacífico y remataría el conocimiento total del Planeta.

OBRAS CONSULTADAS

- ARNOLDSSON, Sverker: *Los momentos históricos de América*. Madrid/Gotemburgo, 1956. Instituto Iberoamericano de Gotemburgo.
- BERNABÉU, Salvador: *El Pacífico ilustrado: Del Lago español a las grandes expediciones*. Madrid, 1992. Col. «Mar y América». Fundación MAPFRE AMÉRICA.
- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *América Hispánica (1492-1898)*. Tomo IV de Historia de España. Dir. Manuel Tuñón de Lara. Barcelona, 1983.
- EXQUEMELIN, A. O.: *The Buccaneers of America*. Trad. del orig. holandés (1678) por Alexis Brown. Londres, 1969.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe: *Columbus*. Oxford, 1991.

PAPEL DEL MAR EN LA TRANSFERENCIA DEL LEGADO CULTURAL...

- FISHER, R. John: *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid, 1992. Col. «América 92». Fundación MAPFRE AMÉRICA.
- PARKER, Geoffrey: *Spain and the Netherlands (1559-1659)*. Londres, 1979.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987. CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- ORTEGA Y MEDINA, Juan: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. México, 1981.
- MENA, José María de: *Así fue el Imperio español*. Barcelona, 1992.
- THOMSON, George Malcon: *Sir Francis Drake*. Londres, 1979.

REFERENCIAS VARIAS

- AGUADO-BLEYE, Pedro: *Manual de Historia de España* (Vols. II y III). Madrid, 1975.
- ANZOATEGUI, Ignacio: *Cristóbal Colón: Los cuatro viajes del almirante y su testamento*. Madrid, 1946.
- ARRANZ, Luis (Ed.): *Cristóbal Colón: Diario de a bordo*. Madrid, 1991. Biblioteca Americana.
- AZCÁRRAGA, José Luis de: *El corso marítimo*. Madrid, 1950. CSIC, Instituto Francisco de Vitoria.
- CERVERA PERY, José: *La Marina Mercante española: Historia y Circunstancia*. Madrid, 1990.
- FUSON, Robert: *The log of Christopher Columbus*. Southampton, 1987.
- HIBBERT, Christopher (Ed.): *The Wreck of the wager. The narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron (1740 & 1768)*. Londres, 1983.
- LANDSTRÖM, Björn: *Columbus*. Nueva York, 1967.
- MANERA REGUEYRA, Enrique (et alia): *El buque en la Armada española*. Madrid, 1981.
- SPATE, O. H. K.: *The Pacific since Magellan* (3 vol.). Camberra y Londres, 1988.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*. Madrid, 1991.
- ZARAGOZA, Gonzalo: *Los grandes descubrimientos*. Madrid, 1988.

REVISTAS Y FOLLETOS

- HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ: *Significado espiritual del Descubrimiento*. En «Revista General de Marina». Tomo 219. Madrid, 1990.
- JUDGE, Joseph (et alia): *Columbus and the New World*. En National Geographic. Vol. 170, número 5. Washington, 1986.
- LÓPEZ-DAVALILLO, Julio: *El mundo en 1492* (Mapa histórico). Madrid, 1992.
- MARLEY, David: *Havana surprised: Prelude to the British Invasion, 1762*. En *The Mariner's Mirror* (Vol. 78, núm. 3). SNR. Exeter, 1992.
- ZULUETA, Julián de: *Health and military factors in Vernon's failure at Cartagena*. En *The Mariner's Mirror* (Vol. 78, núm. 2). SNR. Exeter, 1992.
- CHILE Y AUSTRALIA EN EL PACÍFICO: MAR DEL NUEVO MUNDO. Exposición en la Biblioteca Nacional de Chile (catálogo). Santiago de Chile, 1990.
- LA PALABRA DE ESPAÑA EN AMÉRICA. Exposición en la Biblioteca Nacional de Chile (catálogo). Santiago de Chile, 1990.
- EL REDESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO DESDE COLÓN HASTA HUMBOLDT (varios autores). Folleto OEA. Washington.