

José María López Piñero, *El arte de navegar en la España del Renacimiento. (Teoría y técnica del arte español de navegar del siglo XVI)*, Barcelona, Editorial Labor, 1979.

He aquí un libro que se hacía esperar y que por fin ha visto la luz para poner al tanto al lector, así al culto como al común general de una verdad archisabida por los eruditos y especialistas, pero que todavía no ha alcanzado —nos gustaría equivocarnos— difusión incluso en los centros escolares españoles de enseñanza media, ni lo ha logrado tampoco entre la mayor parte de los lectores de lengua castellana cuyo interés primordial es espoleado por la curiosidad, el solaz y la distracción.

Este libro de tan rica información científica y técnica, ilustrado como está por preciosas (no todas, por supuesto, pero si las más) y profusísimas fotos de un valor histórico de primer orden, se cierra, no obstante, sin dar respuesta a esta candente cuestión que el lector apercebido no dejará de plantear: ¿cómo y por qué se pierde la preponderancia náutica alcanzada en los siglos xv y xvi, y a cuenta de quiénes pasar el *debe* de la decadencia marítima a partir de la centuria xvii? La respuesta tiene que ser forzosamente ideológica, política, social y económica; en suma, histórica. El autor de esta fecunda y objetiva obra, el historiador español José López Piñero, inicia su libro con esta a manera de epigráfica singladura literaria tomada del tratadista de náutica Pedro Medina, que reza así: “Los españoles [...] no sólo han tenido y tienen esfuerzo y ánimo, pero la industria de saber hacer caminos por el agua donde natura los negó, guiándose por una costa tan movible como es el cielo y las estrellas (1540.”

Y se cierra el periplo histórico recorrido por el autor a lo largo de 268 páginas con esta rúbrica increíble o fondeadero de la desesperanza y el olvido: “Los españoles, que habían descubierto tantos mundos ignorados, satisfecha con esto su curiosidad, no cuidaron de enseñar a los venideros, con puntuales observaciones y reglas prácticas, el arte de la navegación.”

Lo anterior, que consta en el “Prólogo” del padre Gámiz al tratado de náutica de Antonio Castañeda, resulta a todas luces inimaginable supuesto que los manuales prácticos de navegación escritos por españoles durante el siglo xvi habían enseñado a los navegantes nórdicos a cruzar y recuzar el Atlántico y el Pacífico. El alegato crítico del jesuita fue escrito, como expresa López Piñero, “sesenta o setenta años más tarde del momento en que las traducciones inglesas, francesas, italianas y alemanas de los tratados de náutica espa-

ñoles del siglo xvi dominaban el panorama europeo".¹ En efecto, hasta 1594 los navegantes ingleses, pongamos por caso, dependieron de los tratados náuticos españoles, sobre todo los escritos respectivamente por Martín Cortés, *Breve compendio de la sphaera y del arte de navegar* (1551); por Pedro Medina, *Arte de navegar* (1545) y *Regimiento de navegación* (1552); por Diego García de Palacio, *Instrucción náutica* (México, 1587); por Rodrigo Zamorano, *Compendio de la arte de navegación* (1581) y por algunos más. Burrough, Hakluyt el Joven y Walter Raleigh se inspiraron en todo lo tocante a la navegación en los modelos españoles y aspiraron a crear una Casa de Contratación similar a la de Sevilla; lo cual no lograron por causa del individualismo británico y de la iniciativa personal sustentada y defendida por la flamante burguesía anglicano-calvinista, que no estaba dispuesta a perder las ganancias derivadas de la energía económica, psíquica y espiritual inyectada por la Reforma religiosa. Los ingleses vieron muy claramente que los beneficios técnicos que podría proporcionar la *House of Contracts* serían valiosos, pero que los perjuicios económicos ocasionados por la tendencia monopolista de la casa resultarían opuestos a los provechos derivados de la libre empresa.

Sólo hasta 1594 contaron los navegantes ingleses con un tratado eficaz y hasta cierto punto originalmente inglés, el de John Davis, el mejor y más experto de los marinos dentro de la extraordinaria generación de los hombres de mar isabelinos, quien escribió *The Seaman's Secrets*; porque el de William Bourne, *A Regiment for the Sea* (1577) muestra incluso desde el título su dependencia de los textos españoles. Así, pues, vale la pena repetirlo, los marinos de la Europa nórdica pudieron llevar a cabo sus viajes y exploraciones gracias a las diversas artes de navegación escritas por los españoles; más aún, también lo hicieron en un principio merced a la práctica ibera de la navegación, a los pilotos ibéricos (caso de Drake) que llevaban a bordo de sus galeones y a la cartografía, a la arquitectura naval y a la construcción de naos de altura desarrollada en España y Portugal.

Después de este siglo xvi de progreso acaéce de pronto el atraso, la parálisis y la ruina. Así lo prueban la dramática denuncia del armador, constructor y marino Tomé Cano, *Arte para fabricar, aparejar y fortificar naos de guerra y mercante* (1611), citado por López Piñero; el *Norte de Príncipes* del famoso Antonio Pérez, e incluso la

¹ *Ibid.*, p. 268.

apologética *Historia de Felipe III* de Matías de Novoa. ¿Por qué y cómo fue posible que aun después del desastre de la Invencible (1582) pueda España mantener en el mar “más de mil naos de alto bordo”,² y para 1611 “todo se ha[bía] apurado y acabado como si de propósito se hubiera[n] puesto a ello”.³ El testimonio angustioso de Cano es más que significativo. ¿Quién o quiénes fueron los causantes de esa desastrosa situación? ¿Cómo pudieron llevarlo a cabo en menos de un cuarto de siglo? Pero este no es el tema del autor del libro que vamos reseñando y, por lo mismo, dejamos el interrogante problema en pie y volvemos al texto que ha motivado estas un tanto impertinentes reflexiones.

El arte de navegar en la España del Renacimiento de José María López Piñero comprende ocho capítulos, sin contar la “Introducción” que, a decir verdad, no tiene desperdicio. Establece en ella el paralelismo analógico, evidente en cierto modo, entre el llamado descubrimiento de América (12-octubre-1492) y el descenso del hombre en la Luna (Armstrong y Aldrin, el 21 de julio de 1969). Dos acontecimientos históricos trascendentales diferenciados en el tiempo; pero más diferenciados incluso desde el punto de vista científico y técnico. Pese a todos los adelantos y perfecciones mecánicas y pese asimismo al desarrollo de la ciencia actual puestos al servicio de la aventura lunar, la del siglo xvi resultó, de acuerdo con López Piñero, “mucho más arriesgada e incitante que la del siglo xx y exigió de sus protagonistas una dosis de iniciativa e ingenio muy superiores a los que tuvieron que poner en juego sus mecanizados compañeros del siglo xx”.⁴ Esta afirmación del autor del libro puede extrañar a los lectores modernos que miran los conocimientos científicos del pasado con miseria, orgullosos como están por el extraordinario y apabullante desarrollo de la ciencia y técnicas actuales, o por la magia que aureola a las mismas a la vista de los no iniciados en ellas, que son los más. Pero López Piñero, despejando la espesa nube de incienso patrioterico de los que sólo quieren ver en el descubrimiento americano la retórica idealista que se le atribuye a la empresa, el aventurerismo de la misma, las motivaciones espirituales y el valor de los protagonistas, se aboca al despeje de la nube nacionalista, lírica y delirante que ha ocultado la realidad científica del descubrimiento colombino.⁵

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*, p. 19.

⁵ *Cf. Ibid.*, p. 15-25.

En esta clarificación está la clave del libro; poner al descubierto los fundamentos teóricos y prácticos que posibilitaron, mediante el arte cosmográfico, geográfico e instrumental de la navegación de altura la revelación, el debelamiento asimismo de una insospechada, imprevista y hasta heterodoxa cuarta parte del mundo, de un nuevo continente.

En el primer capítulo estudia López Piñero por extenso los fundamentos científicos del arte de marear ibérico, los conocimientos astronómicos entonces indispensables para la navegación en alta mar; en el segundo capítulo examina con conocimiento de causa los fundamentos científicos de la geografía matemática; en el tercero la invención, fabricación y utilización de la brújula y relojes de arena, de sol y generales, imprescindibles para determinar latitudes, y examina también la organización social del nuevo arte de navegar; en el cuarto se refiere a los primeros tratados náuticos españoles, a las mediciones de la altura del Sol o de la Polar mediante la utilización de diversos instrumentos: astrolabio, ballestina y cuadrantes; en el quinto se analizan dos problemas fundamentales y de difícil solución dados los medios instrumentales rudimentarios con que contaban pilotos y navegantes: la declinación magnética y la determinación de longitudes; en el sexto se dedica el autor al examen de la cartografía marina y a los avances cartográficos de catalanes, portugueses y castellanos, que van desde la confección de portulanos al Padrón Real; en el séptimo examina los progresos de la ingeniería naval hispana y en el capítulo final dedica el autor unas cuantas páginas al arte de navegar y a la idea de progreso en relación con la España del siglo xvii.

El examen de este capítulo final brevísimo (de la página 255 a la 268, de las cuales ocho son ilustraciones completas y dos semicompletas) nos hace pensar que López Piñero no quiso tal vez enfrascarse en el análisis de las causas internas y externas que llevaron a la navegación y marina españolas a la decadencia absoluta, pues bien mirado un examen de tal naturaleza le hubiese exigido cuando menos medio centenar de páginas donde decantar la gran erudición que, sin duda, tiene sobre el tema.

Recogiendo nosotros una parte mínima del tema crítico soslayado por López Piñero, nos atrevemos a decir que tanto el Consejo de Indias como la Casa de Contratación (instrumentos monopolizadores al servicio exclusivo de la oligarquía), fueron en buena parte los responsables del desastre; su feroz egoísmo impidió el sano desarrollo de las

empresas privadas que fueron durante la vida del emperador Carlos V las estimuladoras del progreso naval alcanzado hasta la década de los ochenta del siglo xvi. El monopolio mercantil, los recelos de la Corona y la Iglesia, las ambiciones oligárquicas y el ataque exterior, a todo lo largo del siglo xvii, acabaron con la preponderancia marítima española. Como escribe Vicente Palacio Atard, hacia 1680 "se acaba la lista de [las] derrotas [españolas] en el mar porque ya no quedan barcos".⁶ Únicamente pudieron despacharse ese año para todas las posesiones americanas 17 bajeles.

Sabemos muy bien que un buen libro, temáticamente hablando, nunca está completo; pero los huecos que el crítico ve nunca deben ser subrayados como fallas supuesto que cada autor al elaborar su proyecto procura completarlo de acuerdo con los objetivos que de antemano se ha propuesto.

El libro de López Piñero es espléndido y responde perfectamente al plan que se trazó su autor. Por consiguiente, nuestras observaciones críticas obedecen a que, como le ocurría a Unamuno, nos duele España; una dolencia que, sin duda, aqueja también al excelente y joven historiador español José María López Piñero.

JUAN A. ORTEGA Y MEDINA