

ESPACIO, TIERRA, HISTORIA

EALTA un estudio sobre la significación histórica del espacio. La especulación de la ciencia moderna nos da conceptos concretos del espacio: el espacio matemático, la zona de poder electromagnético, la superficie psicológica y la biológica, etcétera. Dejan de poderse contar con los dedos de las manos los distintos conceptos, pero no está ahí contado el que estimo más interesante para la reflexión del hombre: el del espacio en su trayectoria histórico-política.

Por fortuna tal concepto se encuentra vivo y no necesita definición para identificarse. Para nosotros hay propiamente espacio con valor histórico cuando los territorios sobre los cuales se desarrolla la acción política, económica o simplemente social, no sólo ofrecen autonomía, sino capacidad y potencia de concentración y de difusión. Los ámbitos quedan delimitados por fronteras más o menos vigorosas y más o menos expresivas, pero entre todo ámbito y como límite se habrán de dar: un grupo humano que imponga la demarcación o un compromiso entre los varios grupos que allí se encuentren.

"Der Mensch —escribe Carl Schmitt en su precioso pequeño libro *Land und Meere* (1)— ist ein Landwesser, ein Landtreter." Con gran razón y con tales palabras se advierte por el gran escritor y sociólogo este hecho de que el hombre se apoya, permanezca y camine sobre la superficie de la tierra. Los libros sagrados nos cuentan que el hombre procede de la tierra y la experiencia nos da ese testimonio de que a ella tornamos al morir. La tierra es, de ese modo, madre e hija del hombre. ¿Cómo puede negarse su influjo?

Ahora bien, esa influencia varía con el paisaje. Es distinta en el pescador de ballenas y en el cantante de ópera, en el cenobita y en la cortesana. Podría decirse que como reacción del hombre ante la presión del espacio cada ser humano lo percibe como sentimiento típico. Y así será lógico que nos preguntemos qué enlace hay entre el hombre y la tierra, de qué modo el paisaje se mezcla en la vida.

(1) Editado por el Instituto de Estudios Políticos. Madrid. 1952.

Antes de señalar lo que puede ser en el mundo de los principios, quisiera contar una pequeña historia. A veces en estas anécdotas íntimas se encuentran las claves más claras...

Íbamos por tierras ligadas a mí por razón familiar. Por carretera y en carretela, mirando a las gentes, años atrás vistas. Y veíamos a viejos trabajadores afanosos, ochentones, noventaones, que corrían por las glebas sin apenas descanso... Y aquellos tipos que hermanaban dos vidas: cocinero en la mar, fondista en la tierra, erguido y alto como palo de fragata; ancianos vigorosos metidos en el paisaje y en el corazón, con existencias que suenan a perennidades.

Comprobé entonces, además, los contrastes de la marina y la montaña y el fondo pastoril, con frescor de buenos tiempos. Releyendo a Azorín en su tierra propia pude gustar las contraposiciones de la playa y la meseta; releyendo a Miró pude meditar en su huerto de cruces y en los caminos y los caminantes. El paisaje así visto se me ha antojado hecho de historia y de letras, de sangre y de carne, de esperanza y de fe. El hombre así sentido temblaba al caminar, situando el paisaje como fondo sobre el cual emergían las vidas una y mil, y me preguntaba hasta qué punto, el hombre y el paisaje, la tierra y el hombre, se incluyen en acción y en reacción alternativas.

A Azorín y a Miró ha sucedido en mis lecturas A. J. Toynbee. El historiador-teorizante subraya el interés de la geografía en la historia, que sería el reflejo universal, colectivo, de cuanto íbamos diciendo. Pero al lado de esa reacción toynbecana hay también una influencia de topografía, no sólo genérica, sino local: de aquel sitio donde se vive, de aquella parte de la tierra (que puede no ser tierra) donde se habita. No basta la influencia geohistórica, importa la influencia topográfica. En ésta más que en aquélla habrá que meditar.

Hay que ver dónde se permanece y cómo se produce esa permanencia; atender a los ejemplos de extrema relación de la tierra con el mar, y estimar la litoralidad, condición periférica, y la insularidad, litoralidad sin fondo. Cuando se ha señalado que los hombres de mayor sentido político, como unificadores y conductores de pueblos proceden del litoral (como Franco, gallego; Stalin, georgiano; o Hitler, austríaco) o de las islas (como Napoleón, corso), no se ha hecho sino señalar una circunstancia que debía ser apurada convenientemente.

Plantéese también el tema de la relación de las sociedades humanas entre sí, tema matizado por la referida condición. Acaso el más completo cuadro de aislamiento no nos lo dé la isla, que puede ser grande, y por tanto su insularidad pura litoralidad, sino el islote. Transplantada la imagen al mar de arena, igual consideración merecerá el oasis.

Conocemos como fenómeno generalmente advertido el de

la mayor densidad demográfica de las zonas costeras, litorales, marítimas, y aun conocemos cuán difícilmente surge el protagonismo histórico de las zonas interiores, de los territorios sin litoral. Acaso ahí el espacio modifica los repliegues del alma. Ya señaló Bodino una típica actitud isleña: "insulanos omnes infidos habere".

En general el tema topográfico es tema viejo y no está fuera de lugar, que se le airee a la luz de la ciencia actual, revisando tantas observaciones como pueden acumularse. Aportando otro texto, ahí está Botero, cuando escribía: "Otro sí es de mucha consideración para ampliar un dominio la ventaja del sitio, la cual consiste en que sea acomodado para asaltar a otros y de difícil entrada para los enemigos..."

Hay mil facetas, y se multiplican los cambiantes de la meditación cada vez que un nuevo aspecto cobra relieve. La tierra está ahí para apoyo del hombre...; pero también inyectándole una propia alma, más o menos soñadora.

Pocos saberes necesitan como éstos, tan al aire como están en los viejos tratadistas, del rigor del tiempo en que vivimos. Para afinarlos, Ratzel ya distinguió "sitio y situación" ("Raum und Lage"), conceptos que cobraban mayor vida al ponerse en contacto con algunas experiencias, como la danesa y la suíza. Estos dos conceptos —ha escrito Perpiñá— siendo favorables ayudan a la permanencia y estabilizan el espacio económico. Incluso derivando su referencia al mundo español ha podido pensar el estudioso recién citado que la decadencia de Castilla se debe a la falta de estas condiciones, no sabiéndose o no pudiéndose superar las dificultades, de modo que el posible cambio resultó atraído hacia otras zonas: tal es el ejemplo de Flandes en la Edad Moderna.

El espacio importa, pues, en cuantos pliegues y repliegues presenta. No sólo como profundidad ni en relación con la producción, sino como extensión y como escenario, en el simple sentido de territorio —entidad suprema del Derecho público—, potencial natural con desarrollo en los linderos de la metafísica. De los tres elementos clásicos del Estado —territorio, población y soberanía— la permanencia o duración sólo corresponde al primero. A ese territorio y a sus condicionamientos se debe —después del hombre, con toda su fuerza espiritual (y en relación con el régimen político que autorice o coarcte esa misma expansión del espíritu)— una buena parte del curso de la Historia.

Recordemos que el establecimiento y la subsistencia de un dominio centralizado depende de un sistema eficaz de comunicaciones: las carreteras militares de Roma dieron la pauta del mundo occidental, como las rutas de los correos del rey Ciro han tenido que ser seguidas por los rieles del ferrocarril de Bagdad. La vieja Europa se asombró de las relatos de Marco

Polo y no quiso creer lo que decía sobre las comunicaciones asiáticas. Era verdad, sin embargo, que los mensajeros del Gran Mogol recorrían más de treinta millas diarias gracias a una magnífica red de relevos. Y bien se sabe que sólo merced al Transiberiano pudieron mantener los Zares bajo su dominio las lejanas regiones adonde llegaba el coche de vapor.

Si las comunicaciones estimulan la relación y producen renovadores movimientos de la economía y la política, bien puede considerarse lo que el mar significa como camino. La tierra es agua en tres cuartas partes. Esa cuarta parte —observa Schmitt— se nos ofrece como “islas nadando en un acuático conjunto”. Si el globo terráqueo ha de calificarse por el predominio de un elemento, será acuático o marino más que terrestre. Frente al Oso, resumen del poder de raíz terrestre, salen del mar no sólo Leviatan, ballena simbolizante, sino Afrodita, diosa de la belleza de la mujer y del amor.

La Historia narraba ya desde sus balbucesos un hecho que ha sido subrayado bajo la influencia de Mac Kinder y de Ratzel: la preferencia que se ha tenido con la vía marítima para llevar a cabo los transportes comerciales. Y de este modo se ha podido explicar la difusión de la tesis pirenniana en torno a la ruptura del tráfico medieval por causa de la invasión musulmana que se adueñaría del Mediterráneo o que, por lo menos, impediría su utilización por los países cristianos. También Halphen exalta esa significación del control del mar, que él cree absoluto en manos de los islamitas. La opinión de Pirenne parecía también apoyada por el descubrimiento de nuevos centros de tráfico en el Norte alemán. Solamente ahora, el profesor de Yale, Robert S. López, pone ciertos puntos sobre las íes a tal interpretación: según su tesis, lanzada en su sonado artículo desde la revista “Speculum”, los carolingios dejaron de acuñar oro a consecuencia de la política de apaciguamiento mantenida con los bizantinos; y la desaparición del papiro se explica por ceder su uso y no por dejar de ofrecerse, mientras los tejidos orientales se importan menos por un cambio en la moda. Para López, el Islam no habría embotellado al Occidente, sino que, por el contrario, abría caminos hacia dos circuitos comerciales nuevos, el indomediterráneo y el nordeste europeo.

Lo importante es que para todos los que han estudiado la cuestión —Pirenne, Halphen y López— el argumento y la explicación caben merced al mar: lo que hicieron o lo que no hicieron los musulmanes se apoya en su relación con el viejo Mare Nostrum. El Mediterráneo cobró, en efecto, antiguamente, gran importancia y a fines de la Edad Media la vuelve a conquistar. La galera de remos o de vela del siglo XIII, el perfeccionamiento del timón y otras modificaciones hacen posible que las naves salgan del Mediterráneo y que naveguen bajo

los vientos del invierno. Hasta principios del siglo xiv los buques venecianos abandonan ese circuito interior sólo excepcionalmente; pero desde 1314 tanto Venecia como Génova disponen de tipos de barcos que permiten atravesar las columnas de Hércules.

Otro ejemplo del mar, igualmente cerrada durante siglos, es la del Norte. Si algunos buques escandinavos llegaron hasta el Sur, lo hicieron en son de guerra. Hubo que esperar el desarrollo de la Hansa para que arribasen al Atlántico navíos mercantiles. Recogen la sal de Bourgneuf y el vino de la Rochela, pero tardan en decidirse en topar en las costas de España.

Puede así decirse, en términos de generalización, que la presencia del espacio acuático en la Historia es posterior a la del espacio terrestre. La mar como factor decisivo no se proclama sino hacia el término de la Edad Media. Su acción fue importante, pero estuvo vista más bien como colateral complementaria aunque intensa. Durante seis siglos por lo menos, desde el año 500 al 1100, el régimen de la vida europea fue fundamentalmente terrestre.

Parece digna de consideración la sugerencia que hace Schmitt, en torno a las consecuencias del carácter campesino de la masa de aquel tiempo, masa sobre la que descuellan señores y héroes que necesitaban llevar a su lado al capellán que les leyese y les escribiese. Esta clase no se hubiese podido mantener en el mando en un ambiente donde el mundo marítimo dominase. Precisamente por ello surge, como el saber medieval demuestra, aquella oposición de los estamentos dirigentes con los mercaderes y los marinos portadores de esas revolucionarias novedades de otras tierras que tanto maltraen a la élite instalada en el poder. En fin, el argumento se completa con la documentación de lo que significan esas dos grandes culturas de meseta que aún conocemos en el mayor atraso: Eurasia y Africa.

No es de extrañar por ello la importancia cultural que adquieren, bien pronto, las potencias marítimas. Pensemos en lo que significan los Países Bajos en el siglo xvi y acompañemos a Ludovico y Guicciardini en su *Descripción* apresurándose a hablar del mar "non solamente per la propinquità e congiutione, ma ancore per infinite altre cagioni" que le hacen, según dice, cabeza y padre de la provincia. La comodidad marítima, en efecto, no solamente permite los transportes de las cosas necesarias, sino el de todas y convierte el país entero en "un puerto, una feria y un mercado de Europa".

Desde aquellos tiempos se dirá que quien domina el mar es dueño de la tierra. Han cambiado totalmente los supuestos anteriores. Lo afirmarán ingleses y holandeses, pero también y con no menor fuerza los hispanos que habían conocido aquellas Instrucciones del Emperador al Príncipe Felipe, aunque

los reyes que siguieron lo olvidasen. Lo dirá en su memorial al prudente Monarca el cosmógrafo Lorenzo Ferrer de Maldonado y lo repetirá Calderón de la Barca:

Que el que es dueño de la mar
es el dueño de la tierra.

Saavedra Fajardo, con todo, como buen viajero, había ofrecido una interpretación concreta y aguilatada: la de su Empresa LXVIII, con los dos polos que sostienen a España, esos dos mares separados por las columnas de Hércules. Provincias tan distantes como las nuestras peligrarían —escribe— si no las uniesen el remo y la vela. Ve más; ve las naves y las galeras como puentes de la mar, y a la mar domando y ciñendo a la tierra.

Pero aquí la mar era vista en relación con la Armada (y la Armada pronto dejada de lado); pero, en fin, en el tema del mundo militar, mientras en Inglaterra y en Holanda se pensó en el mundo económico. Así es distinta la versión, que suele asimilarse erróneamente a la hispánica, de Walter Raleigh: Quien domina la mar —dijo el británico— domina el comercio del mundo, y quien domina el comercio del mundo posee todos los tesoros del mundo y ese mundo mismo. Así el poder marítimo se viste de poder mercantil, haciéndose premisa del orden colonial. La pérdida del poder marítimo por Francia, simbolizada en la batalla de Trafalgar en 1805, supuso la pérdida de su condición de potencia oceánica, y decidió, consecuentemente, su enfrentamiento con Inglaterra, como ya varios países habían experimentado.

En fin, entre otras también valiosas implicaciones en torno a la parábola de la tierra y la mar, recordemos la genial versión de Hegel: La mar —decía— incita a los hombres a la conquista, a la ganancia, a lanzarse hacia ese infinito que la mar parece; la tierra firme, por el contrario, fija a los hombres en el suelo. Se subraya de este modo la significación de la periferia, pues el volcarse hacia la mar puede ser igualmente fijarse en la costa, en la ribera, donde se tiene cita para todo contacto, ya que los litorales aglomeran hombres y mercaderías, recursos económicos y centros demográficos. Incluso cuando se ve que las dos grandes organizaciones sociales de nuestro tiempo —la U. S. A. y la U. R. R. S.— arrancan de una excepcional valoración del interior (Pittsburg-Chicago y Ohio-Indiana, de una parte, y el propio Ruhr ruso, de los Urales a Kuznetz y Karaganda), se puede pensar que en la litoralidad estriba la superioridad yanqui.

Si el espacio influye en la economía, influye también en la política (todo el tema de la topografía fundacional, desde Aristóteles, viene a prejuzgarlo), e incluso en la vida de ex-

preñón del pensamiento. Conjugado con un propio ambiente, con un estamento o una clase social, siendo ésta en buena parte resultado de aquél, por indirecta vía llega el espacio a influir en la literatura. Lo que el espacio significa en la vida del conquistador español del siglo xvi ha sido sagazmente señalado sobre un texto de Hernán Cortés y sobre un comentario de un soldado hecho prisionero por los indígenas.

Meditando en lo que significa el espacio, se comprende mejor, sin olvidar al tiempo, lo que representan algunas olvidadas categorías espirituales. Aquellas naves de Colón caminando hacia las Indias y aquellos españoles desasosegados ante un espacio inédito e insólito. Las cosas de acá —escribiría Cortés— aunque con nuestros propios ojos las vemos, no las podemos con el entendimiento comprender...

Importa tener bien abierta el alma y mirar desde ella, iluminar la economía y hacer soñar al hombre, que de estas luces y de estos sueños se puede deducir lo que más vivamente explica esas cosas que los ojos no acaban de situar en el espacio.

JUAN BENEYTO

