



Tema central **Trabajar**

Studies in the Genesis of Naval Profession

NORBERT ELIAS

Resumen

Este estudio aborda los orígenes y el desarrollo temprano de la carrera de oficial naval en Inglaterra. Muestra la situación inicial en la que miembros de la naciente profesión eran reclutados en dos grupos sociales muy diferentes: marineros profesionales y caballeros militares. A través de la visualización de las instituciones como parte de una amplia red de relaciones humanas, se observan las dificultades y conflictos recurrentes en los que se vieron involucrados aquellos que lucharon dentro de estas redes, para entender cómo y por qué emergió y cambió el propio marco institucional de período en período a medida que se desarrollaba la profesión naval.

Grupos sociales; trabajo; profesión naval; especialización; invenciones.

Abstract

This study addresses the origins and early development of naval officer career in England. It shows the initial situation in which members of the fledgling profession were recruited in two very different social groups: professional sailors and military men. By observing the institutions as part of an extensive network of human relationships, it is possible to analyze the difficulties and recurrent conflicts in which those who were involved in those networks struggled. And to understand how and why emerged and changed the institutional framework in the period as the naval profession was developing itself.

Social groups; labour; naval profession; specialization; inventions .

Estudios de la génesis de la profesión naval*

NORBERT ELIAS **

De caballeros y loneros¹

I. Las profesiones, despojadas de sus ropajes y herramientas, son funciones sociales especializadas que algunas personas llevan a cabo en respuesta a las necesidades especializadas de otras; ellas son, al menos en su forma más desarrollada, conjuntos institucionalizados de relaciones humanas. El estudio de la génesis de una profesión no es, en consecuencia, meramente el estudio de los primeros individuos que llevaron a cabo ciertas funciones para otros, desarrollando ciertas relaciones, sino el de las propias funciones y relaciones.

Todas ellas –profesiones, ocupaciones, cualquiera sea el nombre que quisiéramos darles– son independientes de las personas, no de todas, sino más bien de aquellas que las representan por un período de tiempo. Continúan existiendo aun cuando los actuales ocupantes mueren. Como los lenguajes, presuponen la existencia de todo un grupo. Y si cambian, si nuevas ocupaciones emergen dentro de una comunidad, insisto, estos cambios no se deben simplemente a acciones o pensamientos de esta o aquella persona en particular, ni siquiera en el caso de científicos o inventores. Es el cambio en la situación de toda una comunidad la que crea las condiciones para la aparición de una nueva ocupación y determina el curso de su desarrollo.

Los descubrimientos científicos y las invenciones, los nuevos medios especializados para la satisfacción de las necesidades humanas, son –indudablemente– factores en el desarrollo de nuevas ocupaciones; también lo son las necesidades nuevas. Pero ninguno de estos dos factores es por sí mismo su fuente y manantial. Ambos de-

* Traducción: Claudio E. Benzecry. Traducido de: Elias, N. 1950. “Studies in the Genesis of Naval Profession”. *British Journal of Sociology*, vol 1(4): 291-309.

** Estos estudios están basados en una investigación emprendida unos años atrás para la División de Investigación Social de la *London School of Economics*. Estoy profundamente agradecido/en deuda con el señor H. L. Beales por su aliento y amistoso consejo.

¹ Este es el primero de tres estudios sobre los orígenes y el desarrollo temprano de la carrera de oficial naval en Inglaterra. Muestra la situación inicial en la que miembros de la naciente profesión eran reclutados en dos grupos sociales muy diferentes. El segundo estudio investiga las tensiones y conflictos entre estos dos grupos; el tercero, su integración gradual y la emergencia de una jerarquía más unificada de oficiales navales combinando -en algún grado- las funciones y los métodos de entrenamiento de ambos grupos. Además, un breve estudio comparativo con la temprana formación de la profesión naval en Francia, muestra algunas de las interrelaciones entre el desarrollo y las características de las profesiones navales y aquellas de los países a las que pertenecen.

[Elias no llegó a publicar la serie de estudios completa. El segundo texto se publicó en 1977, en la revista holandesa *De Gids* (nº 140, pp. 223-237) con el título “Drake en Doughty: De Ontwikkeling van een Conflict”. Se trata de una traducción del manuscrito inédito en inglés “Drake and Doughty: a paradigmatic case study”. El resto de la investigación no fue publicada hasta ahora. N. del E.]

2 En Carr-Saunders y Wilson (1933) esta interdependencia ha sido predicada como resultado de un factor: el progreso de la investigación.

3 “El método más común de operación en grupos extendidos es estrictamente comparable a lo que en la psicología individual llamamos ensayo y error. La interrelación y correlación de las personas es conseguida mediante una serie de esfuerzos de ajustes internos en los que el observador externo puede detectar un principio que los propios agentes no pueden formular. Hay un ajuste punto por punto pero no hay un propósito fijo o abarcador” (Ginsberg 1931: 158).

penden del otro para su desarrollo. Las necesidades humanas se convierten en diferenciadas y específicas, solo en conjunción con técnicas especializadas. Estas, por su parte, emergen y se cristalizan en ocupaciones solo si existen necesidades reales o potenciales.² La aparición de una nueva profesión, entonces, no es consecuencia solo de nuevas necesidades o técnicas, sino de la interacción entre ambas. Es, esencialmente, un proceso de ensayo y error,³ en el que algunos grupos intentan combinar técnicas ocupacionales e instituciones con ciertas necesidades humanas. Aunque cada paso en esta dirección es llevado a cabo por individuos, el proceso de la génesis y el desarrollo de una profesión es más que la sumatoria de actos individuales. Sigue un patrón propio.

Ciertos desajustes específicos, discrepancias de uno u otro tipo entre las instituciones profesionales y las necesidades a las que sirven, y las tensiones entre grupos de personas generadas por estas mismas discrepancias, imponen sus propios patrones a los individuos. Estas, y no los individuos como tales, son las palancas del desarrollo de una profesión. En sociedades en cambio permanente, el ajuste entre instituciones y necesidades nunca es completo. Las discrepancias aparecen a veces por cambios en las técnicas, otras por cambios en los requerimientos y las condiciones sociales. Sea cual fuera su causa inmediata, producen dificultades específicas, producen conflictos y fricciones; confrontan a cada miembro de la profesión con problemas que ellos no han creado. Sin embargo, apenas alguien entra en una profesión, estos problemas institucionales se convierten en sus propios problemas, estas dificultades en sus propias dificultades, los conflictos en sus propios conflictos. Las soluciones tampoco se encuentran enteramente en sus manos. A veces las cambiantes condiciones sociales favorecen el ajuste; en otros casos, lo retardan o imposibilitan completamente. Puede suceder, como ha pasado de hecho en la temprana historia de la profesión naval, que por varias generaciones, las personas se hayan involucrado en conflictos profesionales del mismo tipo una y otra vez, luchando permanentemente contra los mismos problemas profesionales, y aun conociendo lo que parece una solución ideal son incapaces de ejecutarla. En todos estos casos, los problemas son dispuestos al individuo por la red de funciones sociales en la que ellos se incorporan cuando entran en una profesión, con sus disparidades inherentes entre medios y fines. Impulsados por estos, el individuo continúa a través de sus objetivos a

corto plazo aquello que no comenzó: el desarrollo a largo plazo de su profesión.

En los estudios históricos, el desarrollo de las profesiones y otras instituciones similares, aparece a menudo como un progreso sin complicaciones y de modo sostenido hacia “la perfección” –“perfección” que aparece como culminación en nuestro tiempo. Se le presta más atención a la fachada institucional, a como aparece en tal período, y luego en el siguiente, hasta llegar al presente, que a estudiar las verdaderas relaciones sociales detrás de la fachada. Sin embargo, es solo a través de la visualización de esas instituciones como parte de una amplia red de relaciones humanas, al revivir –para nuestra propia comprensión– las dificultades y conflictos recurrentes en los que se vieron involucrados aquellos que lucharon dentro de estas redes, que podemos entender cómo y por qué emergió y cambió el propio marco institucional de período en período. Los problemas no resueltos que surgen en la mente de los contemporáneos, por las limitaciones de sus propias instituciones profesionales, son, en otras palabras, una parte tan esencial de la historia de estas instituciones como lo son las propias soluciones. Retrospectivamente, estas últimas vienen a la vida solo cuando son vistas junto a aquellos. Si uno se encuentra cara a cara, detrás de la fachada impersonal, con gente luchando –generalmente en vano– para ajustar el marco institucional heredado con lo que ellos sienten que son sus propias necesidades, entonces la atmósfera que tan a menudo rodea a las venerables instituciones en los libros de historia, la atmósfera de pieza de museo, se disipa. En este sentido, las personas del pasado están a nuestra par; o mejor dicho, nosotros estamos a la par de ellos.

II. La profesión naval se formó cuando la Marina era una flota de barcos a vela. De maneras diversas, entonces, las obligaciones, el entrenamiento y los estándares de los oficiales navales eran distintos a los de nuestro tiempo. Alguien ha dicho que el mando de una nave moderna, con su equipo técnico elaborado, requiere una mente entrenada científicamente. Que por el contrario, la del navío a vela requiere el cerebro de un artesano; solo aquellos que fueron aprendices de pequeños podían aspirar a dominarlo. “Agarrarlos de pequeños” era un conocido eslogan de la Marina de antaño. Era bastante normal que un niño pequeño comenzara a entrenar para la carrera de oficial naval a los nueve o diez años directamente en el

navío. Muchas personas experimentadas pensaban que era muy tarde comenzar a bordo a los catorce años. No solo porque debían acostumbrarse al movimiento del barco y superar los mareos lo antes posible, sino también porque todas las operaciones que componen la profesión (los nudos, las jarcias, los empalmes, el levantar la copa) solo podían ser adquiridas a través de la práctica constante y concentrada a lo largo del tiempo. Para conocer los barcos a vela, la gente tenía que trabajar, al menos por un tiempo, con sus manos. El aprendizaje a través de los libros servía de poco.

Al mismo tiempo, los oficiales navales, por lo menos a partir del siglo XVIII, se pensaban como caballeros y querían ser vistos por otros como tales. Dominar las artes del marinero era solo una de sus funciones. Ayer como ahora, los oficiales navales eran líderes militares al comando de hombres. Una de sus funciones más importantes era luchar contra el enemigo; liderar su tripulación en la batalla y, si era necesario, abordar una nave enemiga en combate mano a mano hasta que se rindiera. Más aun, en tiempos de paz como en tiempos de guerra, los oficiales navales se encontraban frecuentemente con representantes de otros países. Se esperaba de ellos que supieran por lo menos dos idiomas, que actuaran como representantes de su propio país con firmeza, dignidad y una cierta cantidad de diplomacia y tacto, así como que se comportaran de acuerdo a las reglas de lo que entonces se consideraba civilidad y buena crianza.

En resumen, un oficial de la armada de antaño tenía que reunir algunas de las cualidades de un artesano experimentado y las de un caballero militar. A primera vista, esta combinación de obligaciones no tiene porque parecernos ni sorprendente ni problemática. Durante el siglo XX, “caballero” se convirtió en un término vago y general que se refería más a la conducta que al estatus. Se aplica tanto a trabajadores manuales, a maestros artesanos y a nobles por igual. En cambio, durante los siglos XVII y XVIII tenía un significado social mucho más estricto. Durante el período formativo de la profesión naval, era la marca que distinguía a los hombres de la clase alta y algunas porciones de la clase media, separándolos del resto de la gente. Su significado fue cambiando, siempre con un poco de retraso, a lo largo de la historia con los cambios en la composición de la Cámara de los Comunes. Pero sea lo que fuere lo que significaba, aquellos que trabajaban con sus manos –fueran maestros artesanos o meros trabajadores– estaban excluidos del rango de caballero. In-

cluso la mínima sospecha de que hubiera trabajado manualmente en algún momento de su vida era suficiente para degradar a un caballero.

La muy citada observación de Pepys, en la que entre los oficiales navales, los marineros no eran caballeros y los caballeros no eran marineros, era mucho más que un cuidado comentario del ingenio Estuardo. Era la expresión puntual de uno de los problemas prácticos más graves que confrontaban a los administradores y los oficiales navales durante la historia temprana de la profesión naval. Los caballeros no podían aprender el arte y oficio de un marinero sin sentir que se habían rebajado a los ojos de otros. Los marineros más expertos, por el contrario, que han aprendido su oficio de la única forma en la que podía aprenderse: comenzando temprano como aprendices de marino, no eran considerados caballeros. Les faltaban, o se consideraba que les faltaban, muchas de las cualidades de destreza, buena educación, liderazgo militar y tacto diplomático; atributos considerados como indispensables para aquellos al mando de operaciones militares y que entraban en contacto frecuente con oficiales extranjeros, mayormente de nacimiento noble. Para el funcionamiento adecuado de una flota militar de navíos a vela, era necesario que los oficiales tuvieran tanto algunas de las cualidades de los marineros como de los caballeros militares. Sin embargo, ¿cómo se podía esperar reconciliar a bordo las funciones sociales y profesionales que aparecían como totalmente incompatibles en tierra?

La fusión de las obligaciones del marinero y del caballero, como encontramos más tarde en la historia de la profesión naval, no era, por lo tanto, el arreglo obvio y simple que parece ser cuando se aplican los conceptos sociales de nuestro tiempo. Fue el resultado de un proceso de ensayo y error, y de una disputa farragosa que duró más de un siglo. Desde el tiempo de la reina Isabel hasta el de la reina Ana, e incluso después, los responsables de la Marina se pelearon con este problema sin demasiado éxito inmediato. Ciertas condiciones –reinerantes en Inglaterra, y parcialmente en Holanda, dentro de los países de Europa Occidental– hicieron posible superar gradualmente estas dificultades en alguna medida. Y muchas de estas dificultades así como los conflictos resultantes, y la manera en la que estos fueron resueltos, son responsables de algunas de las características más significativas de la profesión naval en Inglaterra. Pero para comprender estos desarrollos, es necesario recordar las actitudes sociales y los estándares de ese período y visualizar los problemas como si fué-

ramos partícipes de esa época, no como aparecen de acuerdo a las distinciones sociales y los ideales de nuestro tiempo.

III. En la Edad Media, Inglaterra no tenía una armada en el sentido estricto de la palabra. El mismo personal militar se usaba en la batalla tanto en mar como en tierra; las mismas naves servían para la batalla como para la pesca y el comercio. Las batallas marinas, incluso en el Canal de la Mancha, eran bien extrañas. Cuando ocurrían, eran casi como batallas en la tierra que pasaban en la cubierta de los barcos. Los marineros proveían el transporte; los caballeros y sus soldados participaban en la lucha. La asociación entre los dos grupos era puramente temporaria. Hubiera sido extraño que se le hubiera ocurrido a un noble caballero apoderarse de las obligaciones y las responsabilidades de un maestro marinero.

La situación cambió gradualmente en el tiempo de los grandes descubrimientos. Durante ese período, todos los países europeos que bordeaban al Canal y el Atlántico –con excepción de Alemania, debilitada por disputas internas– fueron arrastrados, uno luego del otro, dentro de la lucha por la dominación de las recién descubiertas rutas marinas y las posesiones de ultramar. Inglaterra, para sostener su posición, tuvo que desarrollar sus recursos marítimos. La creciente potencia de algunos de sus vecinos del otro lado de la costa amenazaba no solo su comunicación por mar sino también su seguridad doméstica. Por su parte, Inglaterra amenazaba con su nueva fuerza a sus vecinos del otro lado del Canal y del Mar, incluyendo a España. La emergencia de un nuevo sistema de poder en los mares de Europa Occidental y la consecuente espiral de rivalidades forzaron a todos los países a entrar en una competición. Los empujó a luchar, a expandirse, a convertirse en lo que llamamos poderes imperialistas, y a continuar luchando hasta que uno u otro fuera derrotado. No había escape posible de su impacto. Tanto como a sus rivales y aliados, a Inglaterra solo le quedó la opción de expandirse o de convertirse en dependiente de otros.

Bajo la presión de esta rivalidad marítima, que se expandía de manera continua, muchos de los requerimientos de estos países y sus técnicas correspondientes se transformaron más rápidamente que antes. Se convirtió en necesario reorganizar la flota y las fuerzas militares. De igual modo similar, problemas de ajuste surgieron en

todos estos países. Pero dadas las diferencias en las posiciones estratégicas y en la constitución política y social, la velocidad y los métodos de ajuste fueron bastante variados.

En Inglaterra, las fuerzas militares, utilizadas anteriormente de manera indiscriminada para luchar por tierra y por mar, se dividieron en fuerzas marinas y fuerzas terrestres. La vieja flota a vela, usada de acuerdo a la ocasión ya para comerciar ya para la guerra, se desarrolló en dos ramas especializadas. Una de ellas se convirtió en la flota militar, la otra en la comercial. Las ramas especializadas del ejército y de la flota finalmente se juntaron y formaron una nueva institución especializada: una flota militar que con el tiempo se conocería como la Armada.

Al mismo tiempo, estos dos movimientos hicieron surgir gradualmente una nueva profesión: el oficial naval. La creciente rivalidad acarrió lo que podríamos llamar una nueva “división del trabajo”. En realidad, la diferenciación fue de la mano de la integración, la especialización de la fusión, transformando no solo el trabajo, sino la totalidad de las funciones sociales de las personas. No fue simplemente que los marineros se especializaron en servir en establecimientos militares y los caballeros militares se ligaron de manera más permanente a la flota. Los nuevos desarrollos en la guerra marítima crearon la necesidad de personas que fueran marineros y militares al mismo tiempo.

Sin embargo, aunque ya era suficientemente difícil dominar los problemas técnicos que surgieron por la carrera hacia naves cada vez más grandes y especializadas en la actividad bélica, aunque era complicado y farragoso construir naves de dos y tres pisos repletas de cañones, la solución de los problemas humanos implicados por estos cambios fue aun más difícil y compleja. Dos grupos de personas, los marineros y los caballeros militares, quienes pertenecían a esferas de vida muy diferentes y que en el pasado habían tenido pocos contactos profesionales entre sí, fueron empujados por estos desarrollos a colaborar de modo más cercano y por períodos más extendidos que antaño. En ese estadio del desarrollo, no existía ni podía existir un patrón definido de trabajo en equipo que involucrara a los dos grupos, a no ser que lo impusiera una autoridad externa lo suficientemente fuerte, como fue el caso en España y Francia. Dada esta situación, en Inglaterra las batallas por estatus y la disputa por ocupar posiciones fueron inevitables. Empujados por circunstancias más

allá de su control, ambos grupos intentaron preservar en esta nueva relación su modo de vida tradicional y los estándares profesionales a los que estaban acostumbrados. Ambos fallaron en esto y se ofendieron.

En Francia y España, la creciente interdependencia de estos dos grupos produjo problemas muy similares. Pero la solución fue, en varios momentos, impuesta desde arriba. Era muy raro que se permitieran conflictos explícitos entre marineros y caballeros. Fueron suprimidos por regulaciones estrictas e inamovibles. Los dos grupos, en consecuencia, nunca se integraron completamente. Tampoco se amalgamaron las funciones militares y náuticas. Los nobles y los caballeros se mantuvieron en esencia como caballeros militares y nada más. Era impensable que pasasen en algún momento por un entrenamiento como el de un artesano; o que los artesanos se convirtieran de modo alguno en sus iguales. Los caballeros continuaron, de hecho hasta la Revolución Francesa e incluso después, pensándose como un desprendimiento más o menos especializado de la fuerza terrestre. Los marineros profesionales continuaron proveyendo el transporte a los soldados. La distancia social entre los dos grupos era tan grande que no podía haber fusión ni peleas.

En Inglaterra, por otra parte, con su organización social y política diferente, hombres de ambos grupo se convirtieron en oficiales navales con el tiempo. La colaboración entre ambos grupos era más cercana que en Francia y España. Las tensiones sin disimular y las peleas abiertas eran persistentes; se sucedieron desde los tiempos de la Reina Isabel hasta los de Guillermo de Orange. Como resultado de esto, surgió una nueva división de jerarquías y obligaciones que abarcaba a ambos grupos, y estas obligaciones eran tanto de carácter militar como náutico.

IV. La relación inicial entre los dos grupos era inequívoca; ambos sabían su lugar. Durante parte del siglo XVI, los marineros profesionales eran aún los maestros indiscutibles de su propio campo. El Rey, como otros dueños de navíos, generalmente dejaba cada una de sus naves al cuidado de un maestro marinero y de sus asociados. La principal corporación de maestros navieros, la “Hermandad de la Gloriosísima e Indivisa Trinidad”, en Deptford-sur-Strand, estuvo a cargo, durante parte del siglo, de los depósitos reales en Deptford y de la “Armada Real” en general. La Corporación elegía a los maes-

tros a cargo de las naves del Rey. El maestro, por su parte, traía su propia “cuadrilla” que incluía a otros oficiales artesanos como el maestro carpintero, el maestro de armas, el cocinero y el contra-maestre. Ellos conformaban el staff permanente de la nave.

Por otra parte, el capitán, era “escogido legalmente por un general”.⁴ A su vez, este “elegía a su teniente”.⁵ Ambos dejaban la nave al final de la misión. Ellos, los oficiales militares, eran escogidos temporalmente de acuerdo a la ocasión.

Sin embargo, cuando durante el siglo XVI las operaciones navales se convirtieron en un evento cada vez más frecuente –y particularmente después de que las proezas de corsarios como Drake o Hawkins hubieran abierto las compuertas de la fama y la riqueza–, cada vez más jóvenes se vieron atraídos por el mar.⁶ Desde ese momento, y durante más de un siglo, dos grupos de oficiales coexistieron codo a codo en la Marina. Eran conocidos por nombres tales como “capitanes de tierra” y “capitanes de alta mar” o “comandantes caballeros” y “comandantes marineros”.⁷ Luego de la Restauración, a estos últimos también se los conocían como “loneros” [*tarpaulins*] o “comandantes loneros” [*tarpaulin comanders*].⁸ Pero más allá del nombre que llevaran, las diferencias entre los dos grupos se hicieron obvias. Las generaciones posteriores olvidaron o entendieron erróneamente lo que les debe haber parecido un estado extraño e incomprensible. Sus contemporáneos lo dieron por sentado. Siempre podían distinguir a cual de estos dos grupos pertenecía un oficial naval. Aunque hombres de ambos grupos llevaban a cabo en la Marina –aunque sea nominalmente– las mismas tareas, tenían el mismo rango, y competían relativamente por las mismas posiciones, estos diferían no solo con respecto al entrenamiento profesional sino también a su proveniencia social.

Si bien sus carreras presentan un amplio abanico de variaciones, los comandantes marineros tenían en común el ser artistas o artesanos. Todos habían comenzado como grumetes, habiendo servido como aprendices a bordo por siete años generalmente. Había poca diferencia si lo habían hecho como marineros mercantes o en navíos de guerra, tampoco importaba demasiado si habrían de pasar de una a la otra más tarde. A su debido tiempo, con el debido consentimiento de la corporación de maestros navieros, se convirtieron lentamente y de manera gradual en maestros solo por sus méritos. Si tenían dinero y amistades el paso era un poco más rápido. Para entonces,

4 Sir Willian Monson (1913: 14).

5 *Ibid.*, p.15.

6 “Miren a Drake. Su reputación es tan grande que sus compatriotas acuden a él en masa para compartir su botín”. *Cal. S. P. Ven.*, 20 de Agosto de 1588.

7 El término “comandante” se refería, durante ese período, a la función que realizaban algunas personas no a su rango o estatus específico. Se podía aplicar a cualquier persona al mando de una nave.

8 El “*tarpaulin*” era un tipo de lona extendida desgastada gracias al alquitrán. Durante esa época se la usaba para nombrar al marinero común y raso. Tenía varios usos. Se usaba tanto para cubrirse de noche como para protegerse del sol y del viento, también servía de impermeable. Siendo el nombre que servía para hablar de la vestimenta de los hombres, se convirtió de a poco en un apodo para referirse a los marineros. Como se trataba de una palabra larga y poco práctica para un apodo, a lo largo del tiempo se transformó en “tar”, pura y simplemente.

fuera por suerte o elección de los superiores, se convertían en comandantes de una de las naves del Rey, generalmente al comienzo una fragata u otra nave pequeña. A veces se los ponía a cargo de una nave mercante alistada al servicio de su majestad durante la guerra. Si eran excepcionalmente valientes o afortunados, había poco y nada que pudiera interponerse entre ellos y la posición de almirante.

Los “comandantes caballeros”, por otra parte, llegaban a los puestos de mando de manera parecida a otros oficiales militares. No necesitaban pasar por un aprendizaje o por el entrenamiento artesanal de un marinero común. Mientras un comandante lonero podría haber pasado por “todos los puestos y jerarquías en una nave”⁹ antes de convertirse en un comandante al servicio del Rey, los caballeros, a pesar de que muchos eran novicios en cuestiones del mar, no necesitaban seguir un entrenamiento pautado y riguroso. Todos los intentos que se llevaron a cabo en el siglo XVII para establecer las pautas para un tipo de entrenamiento similar y el escalafón correspondiente fallaron, mayormente porque ahuyentaban a aquellos jóvenes de buenas familias al someterlos a un tipo de entrenamiento incompatible con su estatus y honor.

En algunos pocos casos, los caballeros aprendieron las artes del mar al compartir la vida dura de los marineros profesionales. Como Monson y Mainwaring, se convirtieron en corsarios o piratas.¹⁰ Todo lo que se les pedía a los caballeros para tomar una misión en alta mar eran unos pocos viajes como voluntarios o en alguna otra capacidad similar que no implicara entrenamiento regulado. Fue solo durante el siglo XVIII que se desarrolló el puesto y la misión, el puesto de aspirante a oficial de Marina, que garantizaba el entrenamiento regular en la carrera de un joven caballero. Para entonces, sin embargo, la línea divisoria entre aquellos que eran considerados caballeros y los que no lo eran había perdido levemente su importancia en el espectro social.

Durante el siglo XVII, entonces, muchos caballeros levaron anclas hacia altamar con poca experiencia, procurando nombramientos por medio de favores o dinero. De acuerdo a Monson,¹¹ ellos eran “capitanes que asumen ese nombre y mantienen esa posición convencidos de que la experiencia no es necesaria”. En la misma dirección, medio siglo después, Pepys,¹² peleándose con el mismo problema de manera poco satisfactoria, dijo de la Armada Isabelina, de manera un poco melancólica:

9 Monson (1913: 24).

10 Monson remarcaba las diferencias entre la autoridad de los capitanes de la Marina Real que “derivaban el poder de un General” y la de los “capitanes corsarios” que solo poseían cartas de represalia. Estos se encontraba en la misma posición que el maestre y otros marineros, más allá de la pregunta por si era un profesional o un caballero, ya que iban “por la suya”, “en aventura” y no recibían paga. La diferencia entre corsarios y piratas no era tan grande como se nos aparece ahora. Los primeros abordaban, quemaban y destruían naves extranjeras con permiso de la Reina o Rey, los segundos sin él.

11 Monson (1913: 14).

12 Pepys (1926: 119).

Observen... que en el '88, aunque el almirante era un noble, nombraron de buen gusto a dos simples loneros, Drake y Hawkins, como vice y contraalmirante, sin dar cuenta de que la flota estaba llena de hombres de calidad. Pero qué servicio puede prestar la inexperiencia de estos últimos (más que mostrar sus proezas).

La marcada diferencia entre el entrenamiento profesional y la carrera de ambos grupos estaba conectada íntimamente con las marcadas diferencias en sus respectivas proveniencias sociales. Los marineros capitanes generalmente provenían de lo que uno podría llamar las clases medias y bajas urbanas. Perteneían a una masa de gente común compuesta, en aquella época, de ricos mercaderes así como de artesanos y orfebres pobres. Los caballeros capitanes, por el contrario, provenían de la Corte o eran por lo menos hombres conectados con la misma. Incluso si eran originalmente de clase media, como a veces sucedía, la vida de la Corte les confería un estatus social especial; ya que los miembros de la Corte formaban un grupo social aparte. Se distinguían de los miembros de otros grupos sociales no solo por la influencia pretendida o real sino también por sus ambiciones y modos, sus vicios y virtudes así como su forma de vida en general.

La distinción establecida en el siglo XVII entre caballeros capitanes y marineros capitanes en la Armada era equivalente a aquella que existía en la sociedad entre hombres con cualidades y caballeros por nacimiento. En Londres, estaba conectada con la distinción entre cortesanos y ciudadanos. En tierra, estas clases de gente estaban separadas por un ancho abismo social. Al comienzo de la guerra civil, la mayoría de los ciudadanos y los cortesanos pertenecían a campos opuestos; y los marineros de la Marina se unieron a los ciudadanos para proteger el Parlamento. En tierra, vivían en mundos diferentes. Los miembros de la Corte difícilmente podían admitir a los comuneros en su esfera de conocidos –mucho menos los dejarlos entrar en su intimidad– sin disminuir sus estándares. Sin embargo en la Marina, hombres de ambos grupos, caballeros y marineros, se vieron forzados a un contacto más próximo. Allí, a pesar de la diferencia en rango social, ambos grupos poseían posiciones profesionales equivalentes. A veces podía pasar que los roles se vieran revertidos y que los caballeros se convirtieran en subordinados de aquellos que eran socialmente inferiores.

Obviamente esta situación se prestaba a conflictos y tensiones. Para tener un poco de perspectiva al respecto, debemos recordar cuán diferentes eran las divisiones sociales de ese período de las de los siglos XIX y XX. La riqueza, durante el siglo XVII, ciertamente era muy importante; pero el origen social y la crianza aún tenían precedencia sobre la riqueza como factores de rango social; en general la casta era más importante que la clase. Durante el siglo XIX y XX la vida social giró en torno a las tensiones y conflictos entre las clases medias y bajas. Las tensiones sociales correspondientes no estuvieron ausentes en el siglo XVII, pero estaban todavía ensombrecidas por el conflicto entre las clases altas por un lado y las clases medias y bajas por el otro.

A partir del siglo XVII, los segmentos superiores de las clases comerciantes se acercaron a las clases altas; los artesanos y orfebres, por el contrario, gente comprometida con el trabajo manual, fueron hundiéndose más aun en la escala social. Durante la segunda parte del siglo XVIII la principal línea divisoria de la sociedad, el eje central de tensiones, cambió hacia la separación entre sectores industriales y comerciales de la población, dividiéndose en dos campos: las clases trabajadoras y las clases medias. En el siglo XVII, la línea demarcatoria entre las secciones ricas y las más pobres de las clases comerciantes estaba borrosamente delineada. Las diferencias dentro de estas clases, aunque grandes en si mismas, eran insignificantes en comparación con la separación entre estos grupos y las clases altas, sobre todo aquellos que participan de la sociedad cortesana.

V. La relación entre caballeros y marineros en la Marina estuvo fuertemente influenciada por aquella entre los segmentos correspondientes de la sociedad Inglesa a la que pertenecían. Los caballeros que se hicieron a la mar como oficiales continuaron viviendo naturalmente lo más parecido al estilo de vida al que estaban acostumbrados. Asumían como naturales las diferencias que se manifestaban como actitudes de superioridad con la gente de estatus inferior. Estaban divididos por una amplia brecha del resto de la compañía en la nave.

La distancia social entre los capitanes marineros y sus subordinados era, en comparación, pequeña. Un capitán marino no estaba más allá de cenar con sus oficiales subalternos. Podía, como hizo Sir William Booth, dormir por años en la cubierta, con nada más que una lona para cubrirse, para dejar contentos a sus marineros.¹³ Si

¹³ Pepys (1933: 135).

llevaba a su hijo de viaje, podemos observar como dejaba que este se instruyese, jugase y fuese castigado con los hijos de los carpinteros y contra maestres.¹⁴ A menos que el capitán tuviese su propio dinero, las posibilidades en la vida de sus hijos no eran muy distintas de las de sus compañeros de juego.

14 Cremer (1936: 45 y siguientes).

Tampoco había una gran diferencia de estatus entre los comandantes marineros de la Armada y aquellos de la Marina Mercante. Cuando las clases medias y bajas se diferenciaron más y la brecha entre el servicio naval y la Marina Mercante se acrecentó, los oficiales de la Armada provinieron generalmente de un estrato más alto. Al finalizar el siglo XVII, todavía podemos encontrar en la misma familia a un hijo capitán de la Armada y a otro al mando de una nave mercante.¹⁵ Podemos encontrar oficiales de la Marina ocupando el puesto de comandante en el servicio mercante y a comandantes de la Marina Mercante siendo comisionados en la Marina. Incluso el primer oficial de un navío mercante podía decir que se “consideraba un igual a cualquier otro hombre que comandara a cargo de Su Majestad”.¹⁶

15 Cremer (1936: 33 y siguientes).

16 Barlow (1934: 328).

Los antecedentes y las conexiones familiares de los comandantes marineros mostraban un patrón similar. Algunos eran hijos o hermanos de mercantes prósperos. El capitán Thomas Best, por ejemplo, quien fue “criado en el mar” de la manera usual, procuró el comando de una nave con ayuda de su padre, luchó en 1612 en Swally como miembro de la Compañía de las Indias contra unas fuerzas portuguesas superiores, y consiguió acumular riquezas y dejar la Compañía para trabajar al servicio del Rey. La guerra o su amenaza siempre indujeron al gobierno a emplear un número considerable de navíos mercantes. Los dueños y los comandantes de los barcos, “entonces reclutados por el gobierno”, eran generalmente empleados para comandarlos para la corona.¹⁷ Esta fue una de las diversas maneras en que los mercantes, los dueños de las naves o sus comandantes se convirtieron en capitanes navales. Sir Thomas Allin,¹⁸ nativo de Lowestoft, parece haber sido originalmente dueño de navío y comerciante. Al comienzo de la Guerra Civil se sumó, como casi todo su pueblo natal, al servicio del Rey. En 1665, fue nombrado y ungido como almirante para la facción de Lord Sandwich. En la Marina del Commonwealth, ex capitanes, dueños y comerciantes ocuparon un lugar aun más preponderante. Richard Deane, James Peacock, Nehemiah Bourne y Richard Bradley, todos ellos, aparentemente, ganaron experiencia como mercantes o dueños de navío antes de convertirse en capitanes, vicealmirantes o almirantes en la Armada

17 Penn (1833: 3).

18 Artículo en *Dict. of Nat. Biography*.

19 Penn (1833: 5).

del Commonwealth. Giles Penn, capitán de la Marina, fue en otro momento de su vida cónsul para el comercio inglés en el Mediterráneo. Su hijo mayor se convirtió en un mercader opulento en España; su hijo William, nacido en Bristol en 1621, “sirvió junto a su padre desde chico en varios viajes mercantiles”,¹⁹ se convirtió en almirante en el tiempo de la Armada del Commonwealth y sirvió con la misma función al gobierno de Carlos II, siendo nombrado caballero por sus servicios.

20 Pepys (1933: 228).

Muchos otros comandantes de carrera provinieron del mundo de los artesanos. Hubo tanto hijos de marineros como de artilleros que siguieron los pasos de sus padres. Por ejemplo, Penn, cuando era capitán, entrenó y enseñó a escribir a George Leake, quien luego se convirtió en oficial artillero. Leake había sido “llevado al mar por su propio padre y criado para llevar a cabo cualquier trabajo, como había sido el caso con Penn mismo”²⁰ y fue luego el padre del almirante Sir John Leake.

21 La capa superior de las clases comerciantes estaba representada entonces por los gobernadores y directores de las grandes compañías de comercio, especialmente la Compañía de las Indias Orientales. En la cédula real de la Reina Isabel de 1600 ni el gobernador ni ninguno de los 24 directores de la Compañía habían sido designados como caballeros. En la de James I, el gobernador era un caballero pero todos los otros eran, todavía, ciudadanos comunes. En la cédula real de 1661 de Carlos II el gobernador y 11 de los directores fueron llamados “Sir”, uno de los directores era llamado “par” [era noble] otro más “Señor” [propietario de tierras] y el resto como “caballeros”. (*India Office Library, Quarto of Charters*, citado en W. W. Hunter, *History of India*, 1900, vol. II, p. 188). Este es un ejemplo de las transformaciones durante las cuales el clivaje entre las clases altas y las clases medias altas se convirtió en menos pronunciado, y aquel entre las clases medias y las clases bajas se profundizó más.

La textura del grupo social del cual provenían los comandantes marineros era, en varios sentidos, bastante distinta de cualquier otro grupo comparable de la sociedad industrial desarrollada. Si uno les aplica alguna de las etiquetas contemporáneas, por ejemplo, la idea de “clase media”, no debe perder de vista que los orfebres y artesanos y otros que trabajaban con sus propias manos podían hallarse no solo entre las clases bajas sino también en las altas, en los estamentos que tenían su rango imperceptiblemente ensombrecido por lo que uno podría llamar “las clases bajas” y que, por lejos, la mayor parte de los miembros de este grupo no eran observados por otros como caballeros ni se calificaban a sí mismos como tales.²¹

22 Barlow (1934).

En la mayoría de los casos, los comandantes marineros no provenían ni de las secciones más ricas ni de las más pobres del pueblo. El pequeño grupo de príncipes mercantes, gente como Sir Thomas Smythe o William Cockayne de la Compañía de las Indias Orientales, conocía ciertamente formas más ventajosas de emplear su tiempo que dirigir hombres de guerra. Por otra parte, para un muchacho pobre sin amigos o influencias familiares, no era muy fácil sobreponerse a las posiciones subordinadas una vez a bordo del barco. Para obtener el lugar más beneficioso de maestre, era generalmente necesario o bien tener un patrón benevolente o dinero propio para pagar por el nombramiento. La descripción detallada, escrita por Edward Barlow,²² de su pelea por avanzar del puesto de oficial de

cubierta al de maestre durante la segunda mitad del siglo XVII, muestra cuán difícil era para un hombre que comenzaba sin protección o dinero obtener el mando de una nave mercante o ascender al servicio de su Majestad.

Sir Cloudesley Shovel²³ quizá sea el caso de ascenso más conocido. Él fue aprendiz de zapatero antes de niño de cabina, y se lo recuerda como el caso excepcional del hombre que se convirtió en almirante habiendo comenzado simplemente como marinero en el mástil. Sin embargo, y a pesar de que sus cualidades excepcionales lo llevaron a ser almirante, su carrera hasta el rango de capitán poco tenía de inusual para un marinero. Entre sus colegas, Sir David Mitchell,²⁴ comenzó como aprendiz y fue luego primer oficial en el Báltico; durante la segunda guerra con Holanda, fue empujado hacia la Armada, donde se distinguió, siendo ascendido a teniente segundo en 1677, teniente en 1680 y capitán en 1684. Favoreciendo al Príncipe de Orange y siendo correspondido por William, se convirtió en 1693 en contraalmirante.²⁵ El vicealmirante John Benbow comenzó, de acuerdo con algunos escritores, como aprendiz de aguatero²⁶ y de acuerdo con otros como aprendiz de carnicero.²⁷ Se escapó a alta mar y se sometió al entrenamiento usual de los marineros profesionales. En 1678, lo encontramos como maestre de los capitanes y en 1679 como maestre al servicio del Rey, luego por algunos años es maestre y quizás dueño de un navío mercante y en 1689 volvemos encontrarlo al servicio de su Majestad, como teniente tercero bajo el mando del capitán David Mitchell en la batalla de Beachy Head y nuevamente en 1692 en la batalla de La Hogue. En 1693, estuvo al comando de una flotilla de naves de guerra, sirviendo como contraalmirante en 1695, y en 1701 como Comandante en Jefe en las Indias Occidentales. Peleó exitosamente contra los franceses en 1702, al comando de Du Casse en Cartagena, pero fue abandonado por otras naves de su escuadrón y murió poco después por culpa de las heridas recibidas. Contemporáneos lo describieron como “un marinero total y absoluto” que “hablaba y actuaba en todo momento sin respeto al rango de la persona y con la mayor libertad”.²⁸ Su hijo también fue “nacido para el mar”. Fue en 1701 a las Indias Orientales como cuarto oficial de a bordo.²⁹

23 1650-1707.

24 1650(?) - 1710.

25 Charnock (1794: 105).

26 *Biographia Britannica*, 1747, vol I, p. 179.

27 *Dict. of Nat. Biography*.

28 “Durante el reinado de Carlos II, fue el dueño y comandante de una nave llamada el *Benbow Frigate*... Los mercantes siempre lo consideraron como un comandante valiente, activo y ambicioso...” (Campbell 1750b: 233).

29 *Ibid.*, p. 234.

VI. Tanto la proveniencia familiar como la carrera de los comandantes caballeros eran bastante distintas. Algunos de ellos, como Lord Effinghan, eran nobles, hombres de la Corte y oficiales militares del más alto rango. Tomaron el mando de las naves de la Armada como lo hacía cualquier otro comandante militar, apoyándose en los marineros profesionales para resolver los problemas que presentaba el mar.

Otros eran nobles o caballeros empobrecidos o directamente pobres, de acuerdo a sus estándares, y se acercaron al mar atraídos por la esperanza de restaurar sus fortunas. Gente como el almirante Thomas Cavendish,³⁰ quien era, en palabras de Campbell:

Un caballero que descendía de una noble familia de Devonshire, que poseía una propiedad vastísima y tenía un gran ingenio y humor fue herido profundamente por sus experiencias en la Corte. A partir de esto, se preocupó por reparar su fortuna destrozada, a expensas de los españoles, para lo que construyó dos naves desde cero... y navegó desde Plymouth el 21 de julio de 1586.³¹

Otros vinieron de la pequeña burguesía [*gentry*] propietaria, eran generalmente los hijos más jóvenes o los hijos de los hijos más jóvenes, quienes tenían a un hombre de la Corte como patrón. Gente como el vicealmirante Aylmer, segundo hijo de Sir Christopher Aylmer de Balrath del condado de Meath, quien fuera paje del Duque de Buckingham cuando niño, consiguió –gracias a una recomendación del Duque– un lugar como voluntario en una de las naves del Rey. Se convirtió en teniente en 1678, fue comandante de un balandro al año siguiente, capitán de segunda categoría en 1690 y vicealmirante y comisionado de la Armada en 1694.³² Edward Russell, el padre del almirante Russell, quien fuera luego Conde de Orford,³³ fue el hermano más joven del Duque de Bedford. El almirante George Churchill,³⁴ hijo de Sir Winston Churchill,³⁵ era el hermano menor de John, primer Duque de Marlborough. Sir Ralf Delaval, Sir George Rooks y muchos otros más entre los comandantes caballeros pertenecían a la misma categoría.

Otros eran los hijos y parientes de gente que ocupó cargos en la Corte. El padre de Sir George Ayscue era caballero del retrete³⁶ de Carlos I. Edgard Legge, padre de George Legge –luego Lord Dartmouth– era el mozo de los aposentos también de Carlos I; su abuela era la hermana del primer Lord Buckingham.

30 1560-1592.

31 *Life of the British Admirals*, vol. I.

32 Charnock (1794: 35).

33 1653-1727.

34 1654-1710.

35 1620-1688.

36 “*Gentleman of the privy chamber*”, en el original.

Un pequeño número de comandantes caballeros eran hijos de lo que ahora llamaríamos “hombres profesionales”. Pero en la mayoría de los casos sus padres eran profesionales al servicio del Rey o en contacto cercano con la Corte. Edgard Herbet, el padre del almirante Herbert era un caballero de ceremonial. Él trabajaba de procurador para Carlos I, se exilió junto al Duque de York y luego fue nombrado Lord Notario Mayor del Reino. El almirante Killigrew era el hijo de un clérigo. Pero su familia tenía conexiones con la Corte que se remontaban más allá de dos generaciones. Su bisabuelo era mozo del retrete³⁷ de la Reina Isabel; su abuelo fue cortesano y miembro del Parlamento. Su tía, Lady Shannon, fue una de las amantes de Carlos II. Su padre, el Dr. Henry Killigrew, fue durante la Guerra Civil el capellán de la Armada del Rey y luego del Duque de York. Killigrew fue asimismo criado como cortesano y caballero. Recibió su primer encargo luego de un servicio breve como voluntario.

Para ver las diferencias de manera más clara, alcanza con comparar la proveniencia familiar del almirante Killigrew con la de un comandante lonero, por ejemplo Sir John Berry, vicealmirante bajo el mando de Lord Dartmouth en 1683, cuyo padre era también un clérigo. Sin embargo, el padre de Berry era un vicario de campo, aparentemente empobrecido durante la Guerra Civil, que murió dejando una viuda con nueve niños y nada con que vivir. John Berry, su segundo hijo,³⁸ tenía 17 años cuando su padre murió, se fue a Plymouth para embarcarse como aprendiz en un navío mercante, parte de una flotilla, y aprendió la profesión naval de la manera usual. Obtuvo un lugar como contra maestre en un queche de la Marina Real gracias a la ayuda de algunos amigos, y fue ascendiendo desde allí hasta llegar poco a poco, primero al puesto de teniente y luego al de capitán, vicealmirante y comisionado de la Armada. Pepys lo conoció bien, nos dejó en sus notas registros de conversaciones que mantuvo durante su expedición a Tangier, en 1683, con Sir John Berry y otro distinguido comandante lonero, Sir William Booth, quien fue capitán de la nave insignia de la expedición. Como todos los demás, Pepys consideraba a Berry no un caballero sino un marinero profesional. Así, aunque tanto el almirante Killigrew como Sir John Berry eran hijos de clérigos, provenían de clases sociales muy diferentes,³⁹ y pertenecían a diferentes grupos de oficiales en la Marina.

Muy ocasionalmente sucedía que hombres de nacimiento plebeyo pretendieran el rol y el estatus de los comandantes caballeros. Aun en estos casos, el patronazgo de la Corte y la familiaridad

37 “*Groom of the privy chamber*”, en el original.

38 Campbel (1750a: 279 y siguientes).

39 Un siglo después, desde la segunda mitad del siglo XVIII, se acordó el estatus de caballero a los clérigos y a sus hijos como un asunto de hecho. Durante los siglos XVII y XVIII, el entrenamiento y las funciones profesionales no conferían a alguien el estatus de caballero. La alta clerecía, especialmente los obispos eran considerados caballeros porque esas posiciones estaban generalmente reservadas a gente nacida en las clases acomodadas. La clerecía pobre se ubicaba junto a los artesanos, orfebres y trabajadores ya que provenían de, y vivían como, la gente común. Otras ocupaciones que ahora consideramos profesiones, por ejemplo los abogados, estaban igualmente divididas, no formaban parte de lo que generaciones posteriores luego llamaron “clases medias profesionales”. Lo anómalo en la profesión naval era menos, entonces, que reclutaba de diversos sectores sociales, y más que los hombres de las secciones inferiores pudieran ocupar las mismas posiciones y alcanzar el mismo estatus que otros nacidos en mejor cuna.

con los modos y las costumbres de los cortesanos eran vistos como condiciones esenciales. Pepys escribió una nota en la que, de acuerdo a Sir William Booth, “hay cuatro o cinco capitanes de los que él sabe fueron lacayos o compañeros de sus propios sirvientes, que ahora se encuentran entre los finos caballeros capitanes de la flota”. Y Pepys agregó luego, “...esto me hace pensar que el significado de capitán caballero, es entendido como alguien que no es un simple marinero...”⁴⁰

40 Pepys (1935: 121).

Conocemos a unos pocos caballeros que aprendieron el oficio de marinero de modo parecido a aquellos socialmente inferiores. Sir William Monson,⁴¹ por ejemplo, quien fuera conocido como uno de los comandantes corsarios de la Reina Isabel y luego como autor de los *Tratados Navales* [*Naval Tracts*], se escapó a alta mar, probablemente en 1585, luego de algunos años en Balliol, y aprendió el oficio de marino del mismo modo arduo y penoso que un marinero común y silvestre. En 1587, tomó el comando de una nave corsaria, entró al servicio naval y actuó primero como voluntario y poco tiempo después, aparentemente, como vicealmirante bajo la protección del Conde de Cumberland. Obtuvo su título en Oxford en 1594 y en 1596 sirvió como capitán insignia del Essex. Ya en la Armada fue nombrado caballero luego de su expedición a Cádiz y adquirió fama y riqueza cuando capturó un botín jugoso en la Bahía de Cezimbra. Tenía conexiones familiares con la corte, tanto la de Isabel como la de James I. Su hermano mayor era uno de los secretarios de la Reina y uno de los halconeros del Rey. Monson combinó el entrenamiento y la experiencia de un marinero profesional con la vida del caballero y cortesano.

41 Al respecto, véase la “Introducción General” de Monson a los *Naval Tracts* (1902).

Pero híbridos de este tipo no eran numerosos; ni siquiera durante los tiempos de la Reina Isabel, cuando la movilidad social era algo relativamente grande. Fueron aun más raros durante el reinado de los Estuardo. La gente hablaba cada vez más de los marineros y los caballeros como dos clases absolutamente distintas de oficiales navales. Y luego de la Guerra Civil, la conciencia de clase fue tan aguda que, en círculos navales, y en el país en general, todo el mundo descontaba la naturalidad de la distinción entre caballeros y marineros.

No se puede decir con precisión cuántos oficiales navales pertenecían a alguna de estas dos categorías. La proporción fue cambiando al mismo tiempo que cambiaba la Marina y los requerimientos generales de la política gubernamental. Pero podemos afirmar que,

desde el final del siglo XVI hasta principios del XVIII, ambos grupos estaban representados en cantidad suficiente como para prevenir que uno de ellos dominase el desarrollo de la profesión naval por sí mismo y que la moldeara de acuerdo a sus propios estándares, tradiciones e intereses. Fue, de hecho, el equilibrio precario y el uso recurrente del juego de tire-y-afloje, reflejando el balance de fuerzas del país en general, lo que dominó la historia de la profesión naval durante las fases tempranas de su desarrollo.

VII. Retrospectivamente, se hace difícil visualizar una profesión en la que personas de distinto estatus social y entrenamiento profesional trabajaran juntas como colegas y, al mismo tiempo, se pelearan entre ellas como rivales.

Sin embargo, la profesión naval en los siglos XVI y XVII no era la única profesión en la que dos grupos sociales y profesionales diferentes trabajaban y disputaban un espacio en común. La Fuerza Aérea originaria, con su personal reclutado para ocupar las rudimentarias posiciones del mundo de los oficiales y de los aviadores estuvo en una posición similar. En este caso también fue necesario coordinar el trabajo de dos grupos de personas de diferente mentalidad y, en cierta medida, de diversos antecedentes sociales. Pero la disputa entre ellos fue corta y la rivalidad constreñida.

Estas situaciones tampoco están confinadas a la historia de las profesiones militares. Hoy, por ejemplo, dos grupos de diferentes proveniencias sociales y calificaciones profesionales comparten la dirección de las industrias estatales. La gente a cargo de estas industrias es reclutada en parte de las clases medias y en parte de la clase trabajadora.

No es difícil encontrar otros ejemplos de este tipo en el pasado y el presente. De hecho, una fase similar, de antagonismo inicial y disputa por posicionamiento entre grupos rivales, puede encontrarse en la historia temprana no solo de las profesiones sino de casi todas las instituciones. Si uno intentara pensar una teoría general de la génesis de las instituciones, podríamos decir que el conflicto inicial es uno de los rasgos de una institución naciente.

Uno puede llevarlo aun más allá; decir que batallas similares por estatus y disputas por posiciones, más cortas o más extendidas en el tiempo, pueden encontrarse en cualquier ocasión en la que individuos,

inicialmente independientes, están a punto de fusionarse en un grupo; o grupos más pequeños se disuelven en uno más grande. En este sentido, las tensiones y los conflictos entre soldados y marineros, entre caballeros y marineros en la historia de la profesión naval, pueden servir como un modelo simplificado para otros conflictos más complejos en la historia de la humanidad. Fueron tensiones grupales y conflictos institucionales, esto es, inherentes a la situación de grupo de estos hombres, y causadas por los patrones institucionales de sus relaciones y funciones, como algo bien distinto de las tensiones y conflictos primariamente personales, causadas –por ejemplo– por tendencias paranoicas o sádicas, o por conflictos internos de los individuos. Por esta razón, aunque los individuos cambiaron, los conflictos se reprodujeron durante varias generaciones.

La explicación detallada de esta pelea y de la emergencia gradual de una profesión unificada debe dejarse a estudios particulares y separados. Sin embargo, el estudio de las características sociales de estos dos grupos nos da ciertas pistas acerca de los problemas que debían ser resueltos antes de que la disputa finalizase, y de a las dificultades que se interponían a una resolución.

El problema se hizo presente, por lo que sabemos, primero durante el reinado de Isabel. Tan temprano como en 1578, durante el viaje de circunnavegación, Drake se refirió a la discrepancia entre marineros y caballeros y remarcó cuán necesario era para los dos grupos trabajar juntos. Más de un siglo después, en 1683, Pepys anotó una discusión que tuvo con Sir William Booth y otros sobre el mismo tema y escribió⁴² que ellos:

Están de acuerdo con que los caballeros deberían ser traídos a la Marina por ser hombres que son más sensibles al honor que un hombre de cuna más dura (aunque debería haber un lugar para examinar si las grandes acciones honorables no han sido llevadas a cabo por marineros rasos), pero igual deberían ser educados por un tiempo en alta mar... Y entonces más allá del bien que puedan hacer por el Rey y la Marina, por sus amigos de la Corte, deberían casarse con la causa de los marineros y saber qué es lo que merecen y amarlos como si fueran parte de si mismos. Y los marineros se verían impulsados a amarlos más de lo que se aman a ellos mismos, como resultado de su calidad, siendo al mismo tiempo su compañero marinero y trabajador.

42 Pepys (1935: 121).

En 1694, el Marqués de Halifax se refirió nuevamente, en su *Rough Draught of a new Model at Sea*, a “la controversia actual entre los Caballeros y los Marineros”, se preguntaba “cómo son elegidos los oficiales de la flota”⁴³ y daba su opinión, escribiendo que “tiene que haber una mezcla en la Armada entre caballeros y marineros”.⁴⁴

43 Marqués de Halifax (1694: 7).

44 *Ibíd.*, p. 22.

Entre los tiempos de Drake y los de Halifax, el arreglo entre los dos grupos y la integración se les apareció a muchos como la solución ideal. Sin embargo, como en muchos otros casos, ninguno sabía como ese ideal iba a ser alcanzado. Ni Drake, ni Pepys ni Halifax produjeron un esquema durable por medio del cual eso pudiera ser puesto en práctica. Dado que los marineros no eran caballeros, y los caballeros no eran marineros, ¿cómo era posible concebir un esquema unificado de entrenamiento y ascenso para los oficiales navales satisfactorio a ambos grupos?

Bibliografía

- Barlow, E. 1934. *Journal of Edu. Barlow*. Transcripto y editada por B. Lubbock. London
- Campbell. 1750a. *Life of the Admirals*. Vol. III
- Campbell. 1750b. *Lives of the Admirals*. Vol. IV.
- Carr-Saunders, A. M. y Wilson, P. A. 1933. *The Professions*. Oxford.
- Charnock, J. 1794. *Biographia Navalis*. Vol. II.
- Cremer, J. 1936. *Ramblin' Jack, the Journal of Captain John Cremer, 1700-1774*. Londres.
- Ginsberg, M. 1931. “The Work of L. T. Hobhouse”, en Hobson, J. A y Ginsberg, M., *L. T. Hobhouse: His Life and Work*. London.
- Hunter, W. W. 1900. *History of India*. Vol. II.
- Marqués de Halifax. 1694. *Rough Draught of a new Model at Sea*.
- Menen, A. 1947. *The Prevalence of Witches*.
- Monson, Sir W. 1902. *Naval Tracts*. Oppenheim, M. (ed.) N.R.S. Vol. I.
- _____. 1913. *Naval Tract*. Oppenheim, M. (ed.) Vol. IV.
- Penn, G. 1833. *Memorials of the Professional Life and Times of Sir William Penn*. Vol I.
- Pepys, G. 1926. *Naval Minutes*. Editado por J. R. Tanner, N.R.S.
- _____. 1933. *Tangier Papers*. Editado por Edward Chappell. N.R.S
- _____. 1935. *Tangier Papers*, N.R.S.
- Smith, J. 1629. *General History of Virginia*.

Alienation or creativity? Cognitive labor in contemporary capitalism

LUIS REYGADAS

Resumen

¿Qué tan enajenado es el trabajo en la sociedad del conocimiento? En los últimos años han cobrado fuerza dos interpretaciones contrapuestas. Por un lado, *la tesis del trabajo creativo*, que sugiere que en las ramas más innovadoras están surgiendo formas de trabajo menos enajenadas, caracterizadas por la creatividad, la colaboración, el ambiente laboral horizontal y relajado, los horarios flexibles y el involucramiento de los trabajadores con sus tareas. Por otra parte, *la tesis de la alienación del trabajo intelectual*, de acuerdo con la cual los trabajadores del conocimiento estarían siendo sometidos a nuevas formas de explotación y control, que convertirían sus labores en actividades repetitivas, estresantes, subordinadas y alienadas. Este artículo propone un enfoque alternativo, que sugiere que en el trabajo cognitivo contemporáneo se pueden encontrar tanto procesos que refuerzan la enajenación como otros que la contrarrestan. Para comprender estas tendencias se de-construye la teoría clásica de la enajenación, que postulaba una conexión esencial e intrínseca entre capitalismo y enajenación. Se busca distinguir los factores que incrementan la enajenación de aquellos que la reducen, así como mostrar la diversidad y los diferentes niveles de intensidad que presenta la alienación en el trabajo cognitivo.

Enajenación; trabajo; sociedad de la información; innovación; trabajo cognitivo.

Abstract

What happens with work alienation in knowledge society? In recent years, have gained strength two conflicting interpretations. On the one hand, *the approach of creative work*, which suggests that in the most innovative industries are emerging less alienated forms of work, characterized by creativity, collaboration, horizontal and relaxed work environment, flexible work schedules, and worker involvement with their job. In contrast, *the approach of intellectual work alienation*, according to which knowledge workers would be subjected to new forms of exploitation and control that would make their work repetitive, stressful, subordinated, and alienated. This paper proposes an alternative approach, which suggests that in contemporary cognitive work can be found both processes reinforcing alienation and processes reducing it. To understand these trends the paper deconstructs the classical theory of alienation, which posited an essential, inherent connection between capitalism and alienation. The aim is to distinguish the factors in work organization that increase alienation and the factors that diminish it, and to show the diversity and the different levels of intensity that exhibits the phenomenon of alienation in the cognitive workplace.

Alienation; work; cognitive work; knowledge society; innovation.