

RESEÑAS



PACINI, Arturo; “Desde Rosas a Gaeta”. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI. Tempo di Storia. Milano: Franco Angeli, 2013. ISBN: 978-88-2042-279-0

Libro actual, no cabe duda. Acaba de publicarse en Italia una pequeña novela de Anna Spissu: “Il pirata e il condottiero. La storia vera del pirata Dragut e del Ammiraglio Andrea Doria”, que ya va por su segunda edición en 2013. La novelita recurre en alguna ocasión y con brevedad a la correspondencia del Emperador Carlos V con Andrea Doria y recorre, someramente, los escenarios de la piratería. Pero, anécdotas aparte y dejando a un lado los episodios puntuales, hay que tener en cuenta la actualidad de obras como la Historia Militar de Hugo O’Donnell, los artículos de P. Williams o el reciente libro de M. Fontenay: “Le Méditerranée entre la Croix et le Croissant” (Garnier, Paris, 2010 con una abundante bibliografía). Es útil también como referencia la obra de Manuel Lomas Cortés “La organización naval hispánica y la expulsión de los moriscos (1609)”.

Para dar razón del título del libro empecemos por dos datos que no aparecen. No se menciona que en 25 de septiembre de 1575 la galera *So/* queda descolgada de las otras tres galeras y es apresada por tres galeras turcas en las proximidades de Rosas, la cabecera de la ruta. Cervantes pasará 5 años cautivo en Argel. Años después corre la misma suerte Fray Jerónimo Gracián de la Madre de Dios, esta vez a la altura de Civitá Vecchia, cerca de Gaeta, de donde ha salido, punto final de la “ruta español del Mediterráneo”. Y, como ellos, cientos y miles. Estas ausencias quieren decir que el tema del libro es la planificación y realidad de una ruta marítima desde la perspectiva estratégica y política de un gran poder: la Monarquía Hispánica de Carlos V y Felipe II.

El título nos remite automáticamente a dos obras de referencia, inexcusables, aunque de distinto contenido y alcance. En primer lugar “El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...” de F. Braudel y, en segundo lugar “El ejército de Flandes y el Camino español ...” de G. Parker. Se puede decir que el libro de Pacini es un

intento original de compaginar ambos conceptos: el Mediterráneo como espacio, como núcleo de relaciones políticas complejas por una parte, y la necesidad de la Monarquía hispana de mantener la unión y el control de sus territorios italianos y atlánticos, por otra.

Para ello el libro comienza fijando la ruta mediterránea describiendo y analizando los puntos clave que articulan el camino, las jornadas podríamos decir para pasar luego a estudiar los instrumentos y medios para recorrer el camino.

Fijar la ruta es, ante todo, una actitud mental, basada en una experiencia, o experiencias previas. Se discute si hay una “estrategia” que derivaría de una concepción política de los gobiernos de la monarquía, algo así como un planteamiento ideológico sobre el contenido de la monarquía como conjunto de territorios dispersos. O, por el contrario, se trata de ir solucionando cuestiones día a día. ¿Se ha pensado en dónde radica la fuerza y la debilidad de la Monarquía Hispánica, formada por territorios dispersos?. ¿Es Francia más fuerte que la Monarquía Hispánica?. Esta dispone de mayor número de territorios, separados unos de otros y no bien articulados frente al territorio compacto de Francia. Pacini trae a colación la tratadística europea al respecto, Botero y Campanella, pero también las opiniones de políticos y estrategas españoles e italianos. Tal vez el autor se muestre repetitivo en este particular, pero ocurre que este es uno de los elementos claves de la discusión política de la época y que se difunde por todos los niveles sociales. Sea como sea, estrategia o mera cuestión de experiencia, la ruta española se va delineando y fortaleciendo a lo largo del XVI. Obviamente no todo surge con Carlos V, hay una historia previa de conocimiento y dominio de los espacios marinos, pero esto no es el objetivo del libro.

Una vez que se ha decidido mantener unidos por mar esos territorios dispersos, hay que conocer los puntos clave de la ruta. No hay alternativa terrestre más fácil, sobre todo desde la década de los 60 con el estallido del problema de Flandes. El libro se centra ahora en la descripción y análisis de los hitos de la ruta: Génova, presidios de Toscana, Córcega, Finale y La Spezia. No es una descripción geográfica de cada puerto, ni de las facilidades portuarias, ni de las obras –no faltan algunos apuntes sobre todo ello- sino un análisis sobre el valor estratégico y los condicionamientos políticos en función de los poderes vecinos y de la propia estructura socio política de cada uno de los puntos. A Génova le dedica el libro muchas páginas, porque es el puerto neurálgico de la ruta “*chiave, porta...*”. No lo dice el autor, pero Génova se comporta como una base naval en un país aliado (¿Rota?). Por ello hay que extremar el sentido de negociación con Génova y la búsqueda de alianzas con los “nobles viejos”, o con quien sea, y evitar a toda costa herir el concepto de “libertad” de la República, sobre todo después de la revuelta de Fieschi. Los embajadores españoles habrán de negociar explotando la alianza con los mercaderes, los banqueros para poder seguir valiéndose del puerto y la experiencia naval genovesa. Juan Andrea Doria es el hombre clave que con su influencia y sus galeras garantiza la viabilidad de la ruta. Finale, como inicio del camino terrestre al Milanesado, recibe también una especial atención.

RESEÑAS

Una ruta marina, transitada por barcos. Esta es la segunda parte del libro. La galera como protagonista de la ruta frente a otro tipo de barco. Pacini aduce testimonios de políticos y militares que exaltan las ventajas de las galeras. Tienen “pies y alas”, gracias a lo cual son rápidas y operativas aun cuando falten los vientos y pueden cubrir todo el Mediterráneo siendo aptas para operaciones por sorpresa y el combate.

Ahora bien, ¿cómo organizar las galeras para garantizar la ruta?. Dos alternativas: grandes escuadras, estilo Lepanto, o pequeñas flotillas bien preparadas y armadas. Lepanto es un encuentro excepcional con 400/500 galeras implicadas. Los genoveses, Juan Andrea Doria, siempre ha defendido las pequeñas flotillas bien pertrechadas y fáciles de manejar.

Pero poco a poco, y sin abandonar el objetivo principal del libro –la ruta-, el campo se va abriendo a todo el Mediterráneo. ¿Qué lecciones se sacan de Lepanto?. Primero que una flota de aquellas dimensiones era demasiado cara en recursos, hombres y dinero. Segundo que no se podía aumentar el número de galeras indefinidamente porque Constantinopla siempre iría por delante, había que renunciar a la carrera de armamentos. Había que adoptar una estrategia defensiva, más que ofensiva, porque los turcos tenían la ventaja de realizar siempre los primeros movimientos. Se imponía un uso racional de la armada. Se divide en cuatro sectores: la armada del estrecho, Génova, Nápoles y Sicilia. Y, por supuesto, imitar la estrategia genovesa: pequeñas flotas bien dotadas. Se pensaba asimismo imitar el modelo veneciano: movilizar al máximo los meses de verano, desmovilizar al comienzo del otoño con el ahorro que todo ello suponían en sueldos de marinería, chusma y soldados.

En general la actividad de las flotas se producía en pocos meses, de finales de la primavera a comienzos del otoño. De lo contrario los riesgos eran altísimos. Las pérdidas por la navegación invernal eran importantísimas, a pesar de lo cual en ocasiones los gobiernos imponían navegar en esos meses. Además de la estacionalidad la utilización de las galeras requería otros muchos condicionamientos. En primer lugar la Información. Emilio Sola bordó el tema en su biografía de Uchalí, Pacini da importancia a la cuestión del espionajes, aunque, repito, Sola es mucho más explícito. Para utilizar las galeras primero había que saber “si subía el turco” (Cervantes dixit), sus fuerzas y sus objetivos. Como ejemplo, la toma de Trípoli es posible porque se sabe que las galeras del turco están ya de regreso hacia Constantinopla y no podrán venir en ayuda de la ciudad debido a lo avanzado de la estación.

El libro se extiende, lógicamente, a otros aspectos, más o menos sugeridos ya. Preocupación por los corsarios berberiscos. Uno de los temas, secundario en el texto, es cómo se llega a la conclusión de que Argel está fuera del alcance de los cristianos. Empresa demasiado costosa en hombres y en material. El fracaso del emperador estaba en la mente de todos. Curiosamente, la bibliografía actual sigue interesándose mucho más por el tema de los corsarios berberiscos que por el de la “ruta española” en sí, lo cual demuestra la necesidad y validez del libro de Pacini.

RESEÑAS

Hablando de galeras, no se puede obviar aspectos materiales muy concretos. Se utilizan para el combate, pero como instrumentos de la ruta, son imprescindibles para el transporte de soldados, dinero, personas reales. Todo ello requiere marinería, chusma, provisiones (y uno recuerda los objetivos de la reforma asistencial de Pérez de Herrera: se necesitan diestros marinos, artilleros, etc). Sobre todo ello hay información bien documentada en el libro para defender el protagonismo de la galera, a pesar de tormentas y catástrofes. Obviamente las cuestiones de aprovisionamiento llaman la atención de todos los teóricos que ven con impotencia la corrupción y el enriquecimiento de abastecedores sin escrúpulos o de mandos intermedios. Nada nuevo que no conozcamos. Por ejemplo, la visita de las galeras de 1592, en que se ve implicado el Adelantado de Castilla, Martín de Padilla, de la que sale bien librado unos años después cuando ya ha emparentado, vía matrimonio de una de sus hijas, con el duque de Lerma.

El libro es rico en documentación de primera mano, correspondencia de los embajadores españoles, de Andrea Doria, de jefes militares, sin olvidar las observaciones críticas de los embajadores venecianos y consultas de los Consejos. En medio de todo queda claro que este libro ha sabido concretar bien sus objetivos: la construcción de la ruta en el siglo XVI combinando la decisión de la monarquía con el apoyo de Génova, principalmente. Después de la lectura alguien puede preguntarse si en algún momento Felipe II creyó que merecía la pena aquel esfuerzo monumental que consumía ingentes recursos humanos y económicos. Alguien puede preguntarse en términos actuales si el beneficio de mantener operativa la ruta todo el año y año tras año compensaba los costos de la operación. La cuestión nunca se planteó en estos términos. Se daba por supuesto la respuesta afirmativa. La ruta Rosas-Gaeta era un elemento clave de cohesión de la monarquía. Se puede afirmar que se conocían los costos y se asumieron. Costos como los que recoge el libro en las páginas 270 y siguientes (y no fueron los más elevados). De las 24 galeras con 2.000 soldados que Requesens debía traer de Italia a España en la primavera de 1569, se hundieron 6, otras 14 arribaron a diversos puertos de Cerdeña, la capitana y otra arribaron a Mahón, otra a Agrigento y otra a Pantelaria. Todas debían haber hecho la ruta Gaeta- Rosas.

Por ello Pacini es claro y contundente en las conclusiones. La Monarquía acertó en su apuesta: “están fuera de lugar todos los juicios recogidos –en este libro- concernientes a la eficacia de la flota en relación con su elevado costo”. Las duras lecciones de Los Gelves-Argel-Los Gelves “fijaron las líneas espaciales y temporales de una estrategia naval ofensiva”. Y más contundente aún: “Frente al espectáculo de esta pluralidad de movimientos simultáneos, dependientes de órdenes que a su vez dependían de informaciones inciertas, y con todo el conjunto en movimiento según el ritmo propio de los inicios de la edad moderna, uno queda estupefacto no por el hecho de que las cosas no funcionaran tal como debían, sino porque, en todo caso, el saldo final fuera una armada operativa, bien o mal”. (p. 328).

Y como la armada funcionó, Pacini promete seguir con el tema, ciñéndose a su gestión por parte de la Monarquía, mediante el sistema de “asientos” o de “administración”.

RESEÑAS

Resumo. Creación-fijación de un camino para mantener la cohesión territorial mediante la negociación con los poderes del Mediterráneo, siendo la república de Génova el incómodo y puntilloso aliado indispensable, a cambio de unos beneficios económicos indiscutibles. Una flota como medio de comunicación, ofensiva-defensiva, aunque finalmente se decanta por la defensa de todo el mediterráneo occidental, tanto de la ruta aquí descrita como de las costas norte africanas. En conjunto, la Monarquía logró sus objetivos, a un costo excesivo, pero asumible en términos de poder.

**-Jesús Bravo Lozano-
IULCE**