

DIAGONAL INSULAR Y JERARQUIA ESPACIAL. EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL EN EL SIGLO XVI

Bruno ANATRA

Universidad de Cagliari

A comienzos del siglo XVI, cuando el dinamismo político-institucional aparece como un rasgo específico de los estados que, por sus dimensiones y modalidad organizativa, solemos llamar **monarquías nacionales**, España se encuentra en condiciones de lanzar a Europa un desafío consistente en el esfuerzo de construir una estructura de tipo imperial, dentro de una perspectiva que, si no es aún la del Estado-nación, tampoco es la de una expansión ilimitada en el espacio-europeo. El principio de la legitimidad, uno de los pilares del crecimiento del poder estatal en el ámbito interno, operaba así del mismo modo en el de las relaciones internacionales.

No se trataba sólo de dar cuerpo al ideal de una monarquía universal, ni de una readaptación del viejo sueño medieval del imperio, sino de la construcción de una estructura particularmente compleja del aparato y de la geografía estatales. Cuando Wallerstein escribe que «del siglo XVI en adelante los estados-naciones procuraron crear sociedades nacionales relativamente homogéneas en el corazón del imperio», está pensando en la **aventura imperial** de Carlos V, que no se mueve en el sentido de la uniformidad sino de la polarización (en torno a Castilla) de la máquina estatal, manteniendo la personalidad específica de las unidades territoriales individuales.

Visto en su contexto, el sistema polisindial (o de consejos) de la monarquía española poseía todos los requisitos de una estructura estatal y una formidable y fecunda potencialidad. Su vida se prolongó durante dos si-

glos largos (desde la fase generativa del Rey Católico a la disolución de los últimos Austrias), en el curso de los cuales mostró, más en el plano político que en el institucional (donde hubo más reajustes que innovaciones), un empuje de gran amplitud. Sin embargo, en la segunda mitad del XVII reveló casi de repente numerosos síntomas de debilidad, que Wallerstein atribuye al hecho de haber construido un aparato estatal poco apropiado para consentir «a la clase dominante española la consecución de los beneficios inherentes a la creación de una economía mundial europea».

Pero, aún sin tener en cuenta que esta imagen puede ser inexacta en el sentido de que fueron precisamente las presiones de la clase dominante las que orientaron la práctica política en una dirección determinada, ¿acaso no era la **debilidad del aparato burocrático** (uno de sus límites estructurales) característica común de los estados europeos de dimensiones intermedias? En el plano político-institucional, esta maquinaria produce la impresión de aguantar decorosamente el esfuerzo de confrontación con un espacio en fase de continua y prodigiosa ampliación a lo largo del XVI, por lo menos hasta que ciertos territorios estuvieron en condiciones de operar con su propia capacidad de iniciativa en la esfera internacional.

Tal imperio, que une dos océanos (el Pacífico y el Atlántico) y un mar interno (el Mediterráneo occidental), hubo de poner a prueba la modalidad del poder político

102 indicada. Y ello por razones objetivas, como la lentitud de las comunicaciones, la continentalidad del Estado y la individualidad del centro de autoridad, el monarca. De ahí las crecientes dificultades para responder a las diversas solicitudes simultáneamente, y para compensar la actividad de los estados enemigos —especialmente Francia—, dotados de inagotable capacidad autorregenerativa. Este último, pese a colapsos pasajeros, es como un monolito y resurge como el ave Fénix de sus cenizas después de las guerras de religión. Pero se trata de un país de dimensiones más pequeñas, menos desarticulado y centrado en el continente europeo.

El polisindismo español, pese a mostrar una de las estructuras más resistentes al cambio del Occidente europeo y a reflejar, en el mismo centro decisorio, el mosaico de la espacialidad política, aparece organizado de tal manera que no distingue entre asuntos políticos y administrativos, y carece de un órgano colegial susceptible de desempeñar un papel estratégico de coordinación y orientación. La monarquía francesa, en esta fase de absolutismo inicial (Wallerstein habla oportunamente de «Estado reforzado»), se presenta también como un mosaico, pero de provincias, no de estados. Ello se debe a su forma de constituirse, a base de la agregación de territorios contiguos, avanzando hacia las llamadas fronteras naturales (aunque se frustre, de momento, la marcha hacia la península italiana). Pero la persistente vitalidad de las provincias se combina en el centro con una capacidad más pronunciada que en España de dar a los asuntos un tratamiento unitario y de obrar selectivamente en la gestión de los problemas.

En Francia la autonomía de sus provincias se garantizaba transfiriendo al centro las instituciones cuya eficacia administrativa está comprobada (Parlamento, Cámara de Cuentas). En el Imperio español, por el contrario, la autonomía de los estados se apoya en instituciones propias (las Cortes), de carácter fundamentalmente político.

Cuando Wallerstein habla de las causas de la caída del Imperio, excluye al aparato político, que considera funcional, hasta el punto de que, según él, contribuyó a ralentizar el proceso de colapso general y a dar consistencia a las relaciones entre vida económica y organización social. Así, en este caso, la persistencia del bloque feudal resultaba compatible con la gestión interna de algunos de los territorios integrados en el sistema imperial, pero no lo era con la necesaria interrelación entre ellos. Tal vez la razón sea que la aristocracia había perdido algo de su capacidad de respuesta a las iniciativas del Estado, que ha-

bía constituido su característica más visible en el eje catalano-valenciano durante el bajo medievo.

Lo que hubiera hecho falta, más bien, eran grupos financiero-mercantiles autóctonos capaces de sacar provecho de la creación de una economía-mundo y del desafío que suponía en el terreno económico social. Su ausencia ¿se debió a la inexistencia de una política mercantilista por parte de la monarquía, o más bien la falta de esta última se explica por la debilidad de las fuerzas sociales que hubieran debido estar en condiciones de exigirla? Los **asientos**, por ejemplo, se trataban en el mismo corazón del sistema, pero sus beneficios iban a parar a los márgenes geográficos (Amberes) o políticos (Génova). Los genoveses en particular, más duraderos que los nuevos hebreos de la monarquía, tenían la ventaja sobre aquéllos de no constituir una minoría extraña étnico-religiosa, pero también el defecto de no ser **naturales** del país. Aunque con frecuencia llegaban a serlo, su polo de referencia financiero seguía siendo su ciudad. Es lo mismo que sucedió en Cerdeña, donde la presencia genovesa creció rápidamente desde comienzos del XVII (ya que antes se reducía al corso). Con la potenciación de su control sobre la economía de la isla aparece a menudo el recurso a la naturalización, pero más como un expediente político que como otra cosa, puesto que la base financiera se conservaba en la madre patria.

Hay que tener en cuenta que todo ello sucede en el seno de la economía-mundo europea, cuyos caracteres, según el esquema de Wallerstein, emergieron en la primera mitad del Quinientos. Dicha economía se formó por la unión de dos sistemas, el sud-mediterráneo y el noratlántico, en torno a los cuales, por un proceso agregativo del tipo de la deriva de los continentes, se añadieron el área eurooriental y la americana. La posición inicialmente favorable del imperio habsbúrgico dentro de este sistema se debía, siempre según Wallerstein, a que dentro de él se incluían todos los viejos centros comerciales europeos.

Entre estos subsistemas hubo uno que no encontró su puesto: el constituido, utilizando una denominación institucional, por la confederación catalano-aragonesa. Wallerstein no precisa bastante el complejo cuadro de motivaciones que hicieron de la opción imperial una falsa apariencia.

En el área mediterránea el siglo XVI se inicia con el triunfo del tradicional expansionismo catalán, que se había prolongado durante la Baja Edad Media, después de la fracasada proyección occitana. A lo largo de este arco temporal la diagonal insular (el eje Baleares-Cerdeña-Sicilia) había fracasado en su función de apoyar la unión de la orilla española con la mediooriental del mar inter-

no, mientras que más adelante pudo desempeñar tal papel, al encontrarse dentro de un sistema más compacto en el que había quedado ya integrado el sector occidental de la orilla italiana. Pero, mientras tanto, la marina catalana se vio obligada de una u otra forma a suplir las deficiencias institucionales y dinásticas del organismo político al que pertenecía. En adelante iba a ser ella la que no pudiese soportar la creciente actividad del renovado vértice estatal: probablemente, la monarquía no era del todo inconsciente del hecho de que su protagonismo necesitaba el apoyo de cierta iniciativa económica, por lo menos en el plano comercial.

Centrándonos en la Corona de Aragón, durante la segunda mitad del siglo XV tuvo lugar una significativa modificación de la red de relaciones comerciales. Hay que tener en cuenta que todavía se arrastraba la profunda crisis que había afectado a la economía catalana y, dentro de ella, a la barcelonesa, y que había hecho contraerse la red indicada, cuya cabeza se encontraba en la capital del Principado. Por eso en el período en cuestión parece haberse llevado a cabo un cambio estructural. Por un lado, se mantienen los vínculos mercantiles entre las orillas italiana y española (con sus escalas insulares). Por otro, se contraen fuertemente las relaciones por mar con los países nórdicos y un poco menos con Levante y con Venecia. Pese a ello, a final de siglo se anuncia una recuperación bastante pronunciada.

La otra cara de la moneda de esta contracción de las líneas es el notable crecimiento de las relaciones con la Francia meridional, que tienden a desarrollarse en la última década. En cuanto a las islas y Nápoles, más de un tercio del tráfico se dirigía hacia Barcelona, con un descenso relativo de las líneas sicilianas (reflejo probable del de las líneas levantinas, como lo indica que a fines del siglo el relanzamiento de unas vayas seguido del de las otras) y una subida de las napolitanas, así como del escalón intermedio sardo.

Es preciso no olvidar que en la primera mitad del XV la exportación por mar de la plaza barcelonesa (1434) era escasamente superior a las importaciones por la misma vía y dos veces más importante que el tráfico por tierra. El elemento vital de este comercio aún activo del polo barcelonés en el mar interno era la exportación de paños. En base a los datos recogidos por Del Treppo a mitad de siglo (1457), los obradores catalanes eran más numerosos que los de la plaza napolitana, seguidos de cerca únicamente por los genoveses (poco más de un tercio contra poco más de un cuarto de los existentes). Sobre todo, eran más activos: sólo los aventajaban los venecianos (más de un cuarto contra poco más de un tercio sobre el

volumen total de los negocios). Pero mientras los venecianos eran casi exclusivamente compradores —sobre todo de coral—, los catalanes eran vendedores y casi únicamente de paños, seguidos de cerca por los florentinos. A mediados de siglo (1469), mientras que en Nápoles disminuyen los paños florentinos y franceses, reemplazados por los genoveses e ingleses, los catalanes pierden pocos clientes y continúan representando cerca de la mitad de la importación regnícola al respecto.

Muy distinta es la imagen que poseemos de las relaciones mercantiles mediterráneas en el XVI. Los datos recogidos por Grendi nos proporcionan una idea aproximada de sus características.

Entre la primera y la segunda mitad del siglo (1520-1571) el tráfico de cabotaje creció de forma más sostenida que el de altura, aunque disminuye en algún punto concreto, como en la costa ligure. Pero en el resto del litoral ha aumentado hasta un 70% en los años ochenta, debido al crecimiento relativo de los tramos toscano y sabaudo, en los que se ha llevado a cabo el establecimiento de los puertos francos de Livorno y Niza. Por otra parte, es necesario entender el cabotaje en esta época como una navegación a larga distancia con escalas. El peso casi insignificante del tráfico de las islas confirma la contracción de la navegación de altura.

Volviendo así a esta última, se caracteriza por el neto predominio de la ruta de Poniente sobre la de Levante. También, por el incremento pasajero de su volumen al insertarse en el sistema español, pese a lo cual tiende a disminuir ya en la segunda mitad del siglo, aunque manteniéndose por encima del nivel de fines del XV. Sólo en los últimos años de la centuria aparece un sobresalto de las cifras.

En el marco de este análisis resulta significativo el incremento —en términos relativos— del comercio procedente de Castilla, superior incluso al siciliano. En la primera mitad del XVI se vio potenciado por el ingreso de Génova en el sistema español, así como por su participación en el corso en la segunda. Pero, sobre todo, debe señalarse el aumento del tráfico de procedencia sardocorsa —pese a su escasa incisividad—, el de Cataluña y el del archipiélago balearico, aunque este último presente más bien carácter recuperativo.

Todavía más significativos son los cambios que se verifican en lo referente a la nacionalidad de los navíos que sirven este tráfico. El número de forasteros se incrementa progresivamente en el corso del siglo XV y acaba representando al 50% del total a finales de él. En el último decenio llegan a ser preponderantes debido al súbito desarrollo de la presencia nórdica. Por el contrario, la caste-

llana, tan importante a finales del XV y comienzos del XVI y resucitada en mar abierto, cae progresivamente desde 1528: su caída será compulsada de forma pasajera por catalanes, sicilianos y napolitanos. Pero los verdaderos protagonistas de la presencia forastera en el curso de este siglo son los ragusanos, destronados después por los nórdicos. Los propios navíos genoveses, pese a un ligero incremento de la construcción naval a mediados de la centuria, caen visiblemente (cerca del 20%).

Los protagonistas de esta actividad marítima apenas han sido investigados dentro del área de los estados españoles y aún menos en los de la Corona de Aragón y en los italianos. En conjunto, podemos calcular que su número descende desde cerca de un cuarto en la primera mitad del siglo hasta apenas un décimo a finales.

La tendencia al descenso en el protagonismo de los agentes procedentes de la Corona de Aragón y de la Italia española se percibe en las vicisitudes del grano en la plaza genovesa a lo largo del XVI. La absoluta preponderancia de los cereales sicilianos se reduce poco a poco hasta alcanzar un 50% del *stock* en los años centrales de la centuria, y a menos de un tercio a finales. Para compensar este hueco se utilizaron los granos de Poniente más que los sardos o españoles. El fenómeno supone la pérdida definitiva de equilibrio en el sistema de relaciones comerciales del Mediterráneo, ya en trance de desestructuración a lo largo de todo el siglo.

En el seno de dicho mar, y más específicamente en su vertiente occidental, se sucedieron dos fases distintas entre el bajo medioevo y la primera Edad Moderna. En aquél, la iniciativa comercial fue de los catalanes (y hasta cierto punto de los valencianos), por lo que fueron los comerciantes de Cataluña los que actuaron, en cierto sentido, como guías, y los que tuvieron la necesidad de ocuparse de la construcción de buques en vez de la monarquía. En ésta, la Corona empieza también a interesarse por los problemas comerciales, influida tal vez por el cambio de dinastía, mientras aseguraba sus apoyos dentro del reino. Si la desarticulación política de la confederación había sido compatible con la actividad mercantil del Principado, una vez se instaló un nexo institucional estable dentro del tejido político el reflujó de la talasocracia catalana dio lugar a una especie de vacío neumático, insuficientemente compensado por el desarrollo valenciano.

El análisis de los datos cuantitativos que poseemos, apenas utilizados hasta ahora, nos ayuda a deducir que en el transcurso del Quinientos, debido al triunfo del cabotaje sobre la navegación de altura, las rutas marítimas se orientaron de forma paralela a las costas, haciéndose

menos densas en la diagonal insular. En cuanto al tráfico de grano, si tenemos en cuenta el hecho de que el producido en Cerdeña, por su baja calidad y menor consistencia, mantenía la tradicional complementariedad con el siciliano, podemos afirmar que este último seguía orientándose hacia los mercados italianos, mientras que el otro desempeñaba un papel modesto y episódico en las plazas españolas de la Corona de Aragón, la cual ya no regia los estados italianos desde mediados del XV.

El desequilibrio así descrito va a agravarse a causa de los intentos completivos de la monarquía. La pluralidad de escenarios en los que se veía obligada a operar, y las formidables distancias existentes entre ellos, le exigían unos gastos tan importantes que comenzó a generarse una profunda distorsión entre las necesidades de la fiscalidad regia y de las economías particulares. Los recursos que hubieran hecho falta para vitalizar el área mediterránea iban a emplearse en otra parte. No se trataba de una caída rápida, sino de una pérdida progresiva de medios financieros y humanos. En esta distorsión se insertan los agentes genoveses, procurando corroer la vieja red comercial de base catalana, sosteniéndola para aprovecharse de ella, no para enderezarla.

El carácter disperso y antieconómico de la alternativa política adoptada por la monarquía no está sólo en función de sus defectos organizativos y de dirección, sino más bien se debe a la inelasticidad íntima y relativa de los elementos particulares comprendidos en el vasto tejido unitario. El hecho se relaciona en gran parte con el bloque feudal, el cual no solo consigue reforzarse en el terreno social sino también insertarse en el aparato burocrático, contribuyendo a fosilizarlo.

La dispersión y la antieconomicidad explican al mismo tiempo el malestar de la compleja maquinaria dentro de la cual los territorios mediterráneos se vieron obligados a actuar al servicio de orientaciones determinadas en la arena internacional, orientaciones al servicio de la política imperial... casi siempre ajenas a sus intereses. A medida que abandona el mar interno, la gran política obliga a la monarquía a empeñarse en direcciones y problemas excéntricos respecto a los intereses vitales del sur. Hubiera sido preciso poseer una capacidad de cohesión y de correlación entre las distintas piezas del mosaico político, tanto más difícil de alcanzar cuanto que dichos elementos tendían a concentrarse en sus propios problemas internos y que la organización general seguía basada en el sistema antes eficaz pero ahora ruinoso de los consejos y en la personalidad cada vez más evanescente del soberano. Ello se hará evidente en el momento de la política de **unión de armas**.

EMBARCACIONES FORASTERAS

PERIODO	PORCENTAJE DEL TOTAL	NUMEROS INDICE	PORCENTAJE (sólo los forasteros)				
			NORDICOS	CASTELLANOS	CATALANES	NAPOLITANOS SICILIANOS	RAGOSANOS
1487 - 1519	29	98		67'5			
1528 - 1550	29'6	100		23'5	9'5	16'5	28'7
1551 - 1575	37'5	126'7		5'2	16'8	4'8	57'7
1576 - 1591	45'6	154	21'8		8	2'7	50'3
1592 - 1596	80'5	272	84'2				15'8

Fuente: Grendi (R. S. I., 1968).

NAVIOS Y CONSTRUCCION NAVAL GENOVESA

PERIODO	NAVIOS	CONSTRUCCIONES	NUMEROS INDICE	
			NAVIOS	CONSTRUCCIONES
1550 - 1571	48	6'8	100	100
1572 - 1591	38	7'3	79'2	107'4

GENOVA: TRAFICO DE CABOTAJE (— 1.500 cántaros)

PERIODO	TOTAL NUMEROS INDICE										OTROS 1.500 CANTAROS (Porcentaje sobre otros)
		PONIENTE	LEVANTE	TOSCANA	LACIO	SABOYA	FRANCIA	CATALUÑA	ISLAS	NAPOLIS SICILIA	
1520	100	54'5	28	3'8	0'2	2'4	5	0'2	2'7	2'1	3'7
1571	171	55'8	15	11'6	1'4	6'5	5'8	1'1	2'5	0'1	3'3

Fuente: Grendi (R. S. I., 1968).

NAPOLIS 1557

	Valores porcentuales			
	Número trabajadores	Volumen negocios	Ventas	Paños
Catalanes ...	36'3	28	97'8	81
Florentinos ..	13'5	13	83'5	90
Genoveses —	17	7'5	93	31
Franceses	13	7'3	85	67
Venecianos ...	2	37	4'5	95'5*

* Compras sólo coral

Fuente: Del Treppo.

NAPOLIS: PAÑOS EXTRANJEROS

	Valores porcentuales	
	1457	1469
Catalanes	47'7	42'9
Florentinos	22	10'7
Franceses	18'6	
Genoveses		15'9
Ingleses		11'6

Fuente: Del Treppo.

GRANO EN GENOVA

PERIODO	TOTAL Números índice	PROCEDENCIA (valores porcentuales)				
		Sicilia	Islas	España	Italia Central	Poniente
1508	100	81'3	0'4	0'2	2'1	
1532	97'8	96'6	0'8	0'4		
1543	176'9	57'7	0'6	1'8		
1596	122'7	32	11'4	13	3'4	27'2

Fuente: Grendi (R. S. I., 1972).

VALORES MEDIOS ASEGURADOS (en libras barcelonesas)

	1428 - 29	1436 - 46	1453 - 61	1462 - 69	1476 - 93
Media anual	64.384	5.908	34.168	12.822	4.675
	35.146	23.495			4.675
Números índice	100	66'8			13'3

DIRECTRICES (valores porcentuales)

	1428 - 46	1453 - 69	1476 - 93	1428 - 61	1462 - 93
Castilla	1'3	0'4	1'2	1'2	1'6
Poniente	15'5	6	7'3	14'2	3'9
Francia meridional	9'6	26'2	8'4	8'9	26'5
Génova	6'2	3'2	3'3	4'4	4'3
Toscana	6'3	8'3	2'7	5'4	8'3
Cerdeña	9'3	12'8	19'2	11'2	14'9
Nápoles	3'4	8	10'5	4'8	9'3
Sicilia	23	12'9	18'8	21'7	12'7
Berbería	1	6	1'4	3'6	2'1
Levante	17'2	15'2	19'9	19'1	13'6
Venecia	7'2	1	5'5	5'5	2'8

BARCELONA 1434

	NUMEROS INDICE	
	IMPORTACION	EXPORTACION
Por mar	94'8	100
Por tierra		57'6

FUENTE: Del Treppo

GENOVA: NUMERO Y PROCEDENCIA EMBARCACIONES

PERIODO	MEDIA ANUAL	NUMEROS INDICE	PROCEDENCIA (valores porcentuales)						
			NORTE	ESPAÑA	IBIZA	CATALUÑA	ISLAS	SICILIA	LACIO-NAP.
1487 - 1519	48	41'2		8'3	12'3	8'3	0'4	20'6	1
1528 - 1550	116'5	100		17'9	4'9	3	3	52'4	2'2
1551 - 1575	73'6	63'2		25'3	4'1	1'5	4'7	44'6	1'6
1576 - 1591	71'5	61'4	6'7	33'8	7'5	0'1	5'2	30'3	1'9
1592 - 1600	121'8	104'8	36'4						

Fuente: Grendi (R. S. I., 1968).

BIBLIOGRAFIA

F. BRAUDEL: «Les emprunts de Charles V sur la place d'Anvers», en *Charles V et son temps*, París 1959, págs. 191-201.

R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*. Ed. abrev., 2 vol., Barcelona 1977.

C. CARRERE: *Barcelona, centre économique à l'époque des difficultés (1380-1461)*, 2 vol., París-La Haye 1967.

J. H. ELLIOTT, *La Spagna imperiale (1469-1716)*, Bologna 1982.

G. GALASSO: *Potere e istituzioni in Italia*, Torino 1974.

E. GRENDI, «Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento», in *R. S. I. LXXX* (1968), págs. 591-629.

— «Problemi ed studi di storia economica genovese», in *R. S. I. LXXXIV* (1972), págs. 1022-1059.

H. G. KOENIGSBERGER: *La práctica del imperio*, Madrid 1975.

F. MELIS: «L'area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo occidentale», in *IX Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, Napoli 1978, vol. I, págs. 191-209.

F. RUIZ MARTIN, «Las finanzas de la monarquía hispánica y la Liga Santa», en *Il mediterraneo nella seconda metà del 500 alla luce di Lepanto*, Firenze 1974, págs. 325-370.

C. TRASELLI: *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Cosenza 1977.

M. DEL TREPPO: *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel sec. XV*. Nápoli 1972.

I. WALLERSTEIN: *Il sistema mondiale dell'economía europea*, Bologna 1978.