

ALESSANDRO BARBERO

LEPANTO

La batalla de los tres imperios

Traducción de
TEÓFILO DE LOZOYA
Y JUAN RABASEDA

PASADO & PRESENTE

PASADO & PRESENTE
BARCELONA

ÍNDICE

1. En el que el sultán organiza una flota, Marcantonio Barbaro intenta descubrir el porqué, el Arsenal de Venecia corre el peligro de ser pasto de las llamas, y al final llegan las malas noticias 7
2. En el que trabamos conocimiento con un sultán alcoholizado y sus cinco visires, todos cristianos de nacimiento, con los habitantes del harén y con un financiero judío 25
3. En el que el sultán y sus ministros discuten la conveniencia de invadir Chipre, Constantinopla es devorada por un incendio, y el *kapudan* pachá da prueba de su celo. 45
4. En el que se reparan y se vuelven a pintar las galeras, se reclutan esclavos y vagabundos, los cadíes reciben la orden de proporcionar hombres para la guerra y, con gran esfuerzo, la flota imperial se prepara para hacerse a la mar 61
5. En el que Mehmet Pachá se quita la máscara, se secuestran naves y se procede a la detención de mercaderes, el chاوز Kubad llega a Venecia, donde es muy mal recibido, y se lloran los primeros muertos 75
6. En el que los venecianos deciden armar la flota, en el Arsenal se trabaja día y noche, se reclutan hombres en media Italia, y se nombra general a un hombre de suerte 97
7. En el que el sultán no está seguro de qué plan adoptar, Pialí Pachá se hace a la mar con la flota, los venecianos se preocupan por Corfú y la suerte abandona a Girolamo Zane 119

8. En el que el papa Pío V sueña con una alianza, un hombre demasiado optimista va a sondear a Felipe II, se discuten las virtudes y los defectos de la armada española, Juan Andrea Doria recibe una orden ambigua, y en Roma se hacen ilusiones 135
9. En el que el regreso de Kubad acaba con las esperanzas de Barbaro, los mercaderes venecianos obtienen la protección del sultán, Piali ataca Tinos y se da un buen batacazo, y a continuación se prepara para el desembarco. 157
10. En el que los venecianos siguen prometiéndoselas muy felices, Zane parte hacia Corfú con las naves llenas de enfermos, los albaneses y los griegos se rebelan contra los turcos, intrigantes y estafadores se ponen manos a la obra y algún fuerte turco es capturado, y otros no 175
11. En el que el papa Pío V comienza a impacientarse, Felipe II ordena por fin a sus galeras largar las velas y poner rumbo a Levante, el sumo pontífice descubre cuán difícil es armar una flota, y Uluç Alí humilla a los caballeros de Malta 197
12. En el que los turcos desembarcan en Chipre, los comandantes venecianos cometen los primeros errores, se descubre que las hordas invencibles del sultán existen sólo en la fantasía de los occidentales, y todos se preparan para una larga guerra de asedio . . . 221
13. En el que la armada veneciana siembra el pánico en el Egeo, en Venecia se descubre que las cosas van mucho peor de lo que se pensaba, y Juan Andrea Doria se une a los aliados de mala gana 247
14. En el que Lala Mustafá pone sitio a Nicosia y toma la ciudad antes de lo previsto, los campesinos chipriotas se ponen del lado de los invasores y Chipre se convierte en una provincia del imperio otomano, aunque Famagusta siga sin ser tomada 265
15. En el que la flota cristiana avanza hacia Chipre, luego se entera de la caída de Nicosia, y da la vuelta ignominiosamente, mientras en la patria comienza la caza de los culpables 291

16. En el que Mustafá renuncia a poner sitio a Famagusta, Pialí persigue al enemigo en retirada, el mal tiempo continúa siendo un azote para las escuadras cristianas y, en Constantinopla, se sueña con poner en marcha grandes proyectos el próximo año 307
17. En el que Marco Quirini lleva refuerzos a Famagusta y se cubre de gloria, los venecianos vuelven a armar su flota con mucha convicción y luego pierden los ánimos, y la investigación sobre la gestión de la armada revela verdades escandalosas 327
18. En el que un fraile cabildero acaba de mala manera, las negociaciones para la creación de la Liga siguen encalladas, Iacopo Razzoni va a Constantinopla a tratar en secreto la firma de la paz, pero cuando casi lo ha logrado recibe la orden de suspenderlo todo, porque al final se ha firmado la constitución de la Liga. 347
19. En el que la flota turca se rearma y sale al mar, Sebastiano Venier se esfuerza mucho, pero obtiene pocos frutos, las cosas en Albania van de mal en peor, y Uluç Alí llega a Levante 371
20. En el que los españoles hacen inventario de sus galeras, en Nápoles y en Génova se anuncian contratas y se concentran provisiones, un embajador enloquece como consecuencia de la tensión, se recluta a la infantería que combatirá en Lepanto y el gran duque de Toscana manifiesta extraños temores 391
21. En el que Venier duda de la estrategia que debe seguir, la flota turca ataca Creta y fracasa estrepitosamente, los cretenses intentan sublevarse, pero no lo consiguen, los turcos se dirigen al mar Jónico y la flota veneciana logra escapar de Corfú por los pelos 407
22. En el que el *kapudan* pachá recibe la orden de atacar a la flota cristiana, pero, como ésta no aparece, se dedica a imponer su ley en el Adriático; de modo que en Venecia se decide fortificar el Lido, pues se espera lo peor. 423
23. En el que la escuadra de Colonna pierde el tiempo en Nápoles y provoca incidentes antes de seguir su camino hacia Messina; la es-

cuadra de Venier llega a Sicilia con escasez de hombres, y topa con otras desventuras; y todos se quejan del retraso de Don Juan de Austria 437

24. En el que los turcos asedian Famagusta y demuestran ser más competentes de lo previsto, la ciudad capitula después de resistir hasta el último barril de pólvora, y el encuentro entre dos hombres coléricos tiene unas consecuencias desastrosas 463

25. En el que Don Juan llega a Messina, la escuadra de Candía se hace esperar, pero al final también llega, Juan Andrea Doria acude a la cita teniendo otras cosas en la cabeza, y se reúne una flota que, en opinión de todos, es mucho más poderosa que la de los turcos 497

26. En el que la flota turca, para no verse atrapada en el Adriático, pone rumbo al sur, mientras de Constantinopla llegan órdenes ya superadas por los acontecimientos, y los cristianos están preparados para salir de Messina e ir en busca del enemigo, aunque muchos piensen que sería mejor no encontrarse con él 511

27. En el que Don Juan aprende a dirigir un consejo de guerra, la flota cristiana zarpa de Messina y llega a Corfú, el clero griego se pone nervioso, el corsario Karagia Alí lleva a cabo una misión de reconocimiento sumamente temeraria, y en la flota turca todos piensan en regresar a casa 525

28. En el que Venier ejecuta a un capitán español, Don Juan está a punto de ahorcarlo a él, pero luego se lo piensa; con dificultades se consigue que los cristianos hagan las paces y la armada se hace a la vela rumbo a Lepanto, aunque ya nadie cree que el enemigo vaya a salir del puerto 543

29. En el que en las dos armadas se izan los pendones, se reza, se toca y se baila; los cristianos quitan los grilletos a los galeotes, y el que puede intenta maniobrar para situarse en una posición favorable. Luego, la artillería abre fuego y enseguida se ve que los cristianos tienen mucha más 561

30. En el que la arcabucería cristiana detiene el ímpetu de los enemigos, la infantería se lanza al abordaje, la armada del sultán es desbaratada y el <i>kapudan</i> pachá muerto, mientras Uluç Alí sale bien librado una vez más	581
31. En el que se reflexiona sobre las causas de una victoria tan aplastante, y se llega a la conclusión de que, debido a la enorme superioridad de los cristianos, su triunfo había sido inevitable.	597
32. En el que los cristianos se dan cuenta de la magnitud de la victoria, pero también de la gravedad de las pérdidas, y regresan a casa peleándose por el reparto del botín. Mientras tanto, los heridos van cayendo como moscas, y los turcos capturados corren distinta suerte: unos son liberados tras el pago de un rescate, y otros acaban en la hoguera	611
<i>Epílogo</i>	639
<i>Apéndice</i>	651
<i>Mapas</i>	679
<i>Notas</i>	683
<i>Bibliografía</i>	805
<i>Agradecimientos</i>	825
<i>Índice onomástico</i>	827

1 *En el que el sultán organiza una flota, Marcantonio Barbaro intenta descubrir el porqué, el Arsenal de Venecia corre el peligro de ser pasto de las llamas, y al final llegan las malas noticias*

Cuando llegó a Constantinopla en el mes de octubre de 1568 para asumir el cargo de bailío de la Serenísima, Marcantonio Barbaro sabía que no tenía ante sí una tarea fácil. Mucho tiempo atrás, el bailío había sido un simple cónsul, encargado de velar por los intereses de los mercaderes venecianos que operaban en las plazas de Levante: y eso ya era de por sí una tarea compleja, pues el volumen del tráfico comercial era considerable, y enorme el capital invertido. Pero ya hacía tiempo que el bailío se había convertido en un embajador, encargado de representar al gobierno veneciano ante los ministros del sultán, de ganarse la benevolencia de éste y de garantizar el mantenimiento de la paz, pues una guerra contra el imperio otomano era considerada en Venecia como una eventualidad catastrófica. Por esta razón Marcantonio debía esmerarse en recoger información sobre los preparativos bélicos del sultán para hacérsela llegar inmediatamente a la *Signoria*. La tempestividad de las informaciones era vital, sobre todo si consideramos la lentitud de las comunicaciones: Barbaro había navegado durante un mes y medio para poder llegar a Constantinopla, y sabía que sus cartas habrían tardado al menos tres o incluso cuatro semanas para hacer el camino inverso (y probablemente aún más tiempo en la peor estación del año, por urgentes que fueran las noticias que llevaran).¹

Pero el bailío era un hombre de naturaleza optimista; y la situación que encontró en la capital otomana no le pareció en absoluto amenazadora. El sultán Selim, que había ascendido al trono dos años antes, había renovado el tratado de paz firmado con Venecia por su padre Solimán el Magnífico;² y el gran visir, Mehmet Pachá, se declaraba buen amigo de la Serenísima. Todos los informadores

aseguraban a Barbaro que el imperio no estaba preparado para una guerra naval, la única forma de enfrentamiento que habría podido suscitar grave preocupación en Venecia. Las flotas de guerra del Mediterráneo estaban compuestas de galeras a remo, cuya fabricación podía ser bastante rápida si se disponía de las infraestructuras adecuadas, pero cuya permanencia en las aguas resultaba sumamente costosa, pues exigía un número exagerado de galeotes, y fácilmente hacía que se estropearan si era muy prolongada. Por estas razones, tanto el gobierno turco como el veneciano armaban en tiempos de paz sólo el mínimo indispensable de galeras, el que bastaba para proteger las rutas comerciales del ataque de los piratas; y conservaban las demás embarcaciones en seco, sin el equipo de remeros y todos los útiles imprescindibles para la navegación. Cualquiera empresa bélica de gran envergadura comportaba rearmar un gran número de galeras y reclutar a los remeros necesarios: toda una serie de preparativos que requerían muchos meses y que no podían pasar inobservados.

Por estas razones Barbaro se mantenía informado de lo que acontecía en el Arsenal, la poderosa instalación situada en el Cuerno de Oro en la que el sultán tenía guardadas sus galeras. El Arsenal, cuyas dimensiones habían crecido en el curso de los años, consistía en aquella época de ciento treinta y tres cobertizos de madera y piedra, alineados a orillas del mar a lo largo de una milla; cada uno tenía suficiente espacio para albergar en su interior el casco de una galera en seco, y en lo alto disponía de un almacén con un techo de tejas en el que se guardaban velas, remos y amarras. La mano de obra fija no era numerosa: alrededor de unos cincuenta capataces —entre los que no eran pocos los emigrados o los expulsados de dominios venecianos— y un centenar de ayudantes procedentes del cuerpo de jenízaros, a los que se sumaban para las tareas más arduas los esclavos del sultán, del *kapudan* pachá, comandante de la flota imperial, y de otros particulares muy acaudalados, que se encontraban alojados en las torres adyacentes al Arsenal. Pero en caso de necesidad, con el reclutamiento de carpinteros y calafates griegos de Constantinopla y del Egeo y tras obligar a las comunidades turcas de Anatolia a proporcionar gratuitamente cuadrillas de peones, se podía alcanzar rápidamente la cifra de dos mil obreros o más. Junto al de Venecia, el Arsenal otomano era la mayor instalación

industrial de Europa, por mucho que los venecianos hablaran de él con desdén: un predecesor de Barbaro aseguraba que la estructura estaba cerrada por unas «débiles y vergonzosas paredes de tierra en estado lamentable», que los cobertizos estaban pésimamente concebidos y peor construidos, y que no había espacio suficiente para alojar en seco todas las galeras, de modo que los turcos, con la negligencia que los caracterizaba, las dejaban pudrir en el agua. Y, sin embargo, la espasmódica atención con la que los embajadores venecianos vigilaban el Arsenal constituye el claro testimonio de un sano respeto por el potencial bélico de la instalación y de la flota de guerra que ésta custodiaba.³

Por fortuna, la estructura del Arsenal, «que bebe del mar» en vez de estar cerrado por muros por los cuatro costados como el veneciano, permitía al bailío no perderse nada de lo que estaba ocurriendo. Como escribió unos años más tarde un sucesor de Barbaro, «él mismo puede ir todos los días en persona, o mandar a su secretario, a ver, galera por galera, todo lo que se realiza en dicho Arsenal, estando como está libre y abierto a cualquier persona por la parte que da al mar»: como si en Venecia se hubieran tenido las galeras en tierra firme a lo largo de los pilares de Giudecca y «que, sin el menor pudor, cualquiera yendo en barca para su entretenimiento pudiera verlas y considerarlas». Es indudable que Barbaro, o su secretario, Alvise Buonrizzo, salían a menudo a dar ese paseo en barca; y al principio de su estancia lo que vieron los tranquilizó plenamente. Como contaría más tarde Buonrizzo, el Arsenal «se encontraba tan desprovisto de todo, que si el Señor Turco hubiera tenido de repente la necesidad de armar sólo cincuenta galeras, no habría podido hacerlo»: no había remos, ni velas, ni jarcias, ni pez, «ni nada de lo imprescindible para armarlas».⁴

Así pues, durante todo el primer invierno de su estancia en Constantinopla, los largos informes que el bailío mandaba a su gobierno dos o tres veces al mes tuvieron un tono tranquilizador: podía excluirse que en verano el sultán fuera a estar preparado para hacer zarpar una flota. Ni siquiera cuando en abril de 1569 tuvo por primera vez noticia de que se había dado la orden de adquirir amarras y cordajes, le pareció a Barbaro que había que inquietarse, pues no se apreciaba ningún indicio de una actividad fuera de lo común: «tampoco en el Arsenal se observa diligencia alguna en los trabajos,

sino que con la gente de siempre se va revisando y reformando alguna que otra galera, entre aquellas que están en peor estado». Aquellas compras, explicó, indicaban únicamente que las autoridades se habían dado cuenta de que los almacenes del Arsenal estaban vacíos, y habían decidido proveer lo que faltaba. Durante las semanas siguientes se multiplicaron los indicios de una actividad insólita: el *kapudan* pachá había mandado construir en el mar de Mármara diez naves para el transporte de caballos, y había enviado para ello equipos de operarios de la capital; a finales del mes de mayo se tuvo noticia de una serie de nuevos pedidos importantes —de bolas de artillería y pólvora, de pez del mar Negro y de «cuarenta mil piezas de fustán para velas de galera»—, pero Barbaro seguía sin preocuparse: se trataba, una vez más, de abastecer los almacenes que habían quedado vacíos tras las últimas guerras, mientras que en el Arsenal no se apreciaba ningún movimiento especial.⁵

Hay que esperar al 11 de junio de 1569 para que el bailío, ante los informes que se amontonaban en la mesa de su despacho, comience a adoptar un tono menos relajado. Ya he advertido a Vuestras Señorías, escribe, que los turcos están ordenando grandes cantidades de pólvora, de bolas, de piezas de fustán, de jarcias y de pez; «ahora les digo más, pues últimamente han enviado adrede a hombres expertos a diversos lugares para solicitar las cosas citadas, y para proveer otras distintas, como, por ejemplo, remos, herramientas, cubos y otros útiles similares». Pero había una noticia más grave: «esta semana pasada han mandado hacer una revisión sumamente minuciosa de todas las galeras que hay en su Arsenal para determinar cuáles son navegables; en dicha revisión han incluido también las que son válidas para hacer un solo viaje; el número total es de ciento sesenta y cuatro, de las cuales cincuenta y seis son viejas». De las viejas, al menos la mitad eran inutilizables; pero diez ya estaban reparándose, «y una vez hayan acabado de repararlas, se dice que comenzarán a reparar las otras de diez en diez».⁶ Más de cien galeras en buen estado, y unas cuantas decenas de viejas en vía de reparación, constituían una flota realmente respetable. Ni siquiera alguien tan flemático como Barbaro podía ignorar el significado de esa puesta a punto: aunque la estación ya estaba muy avanzada para que el *kapudan* pachá se lanzara al mar, para 1570 se preparaba sin duda algo verdaderamente espectacular.

El informe del bailío provocó cierto desasosiego en Venecia. El imperio marítimo de la Serenísima, disperso por el Adriático y el Egeo, era uno de los objetivos posibles de una ofensiva otomana, y la experiencia enseñaba que no era fácil su defensa. Cada vez que había entrado en guerra contra los turcos, Venecia había perdido algún pedazo de su imperio, desde bases en el Peloponeso, hasta islas como Eubea, llamada por aquel entonces Negroponte; desde puertos en la Grecia continental como Lepanto, a puertos en la costa albanesa como Preveza y Durrës. Lo que quedaba del Dominio del Mar todavía bastaba para garantizar una red de bases a las galeas venecianas por todo el Mediterráneo oriental, y ricos latifundios para muchas familias patricias: eran las islas de Grecia septentrional, Corfú, Cefalonia y Zacinto, que custodiaban el acceso al Adriático; alguna avanzadilla importante en el Egeo, como Citera [la Cerigo italiana] y Tinos, del archipiélago de las Cícladas; y las dos grandes islas meridionales de Creta y Chipre, que tenían el estatuto de un reino, aunque en la práctica eran utilizadas como colonias. Pero todas estas islas eran vulnerables a un ataque por mar, sobre todo Chipre.

Posesión veneciana desde hacía apenas ochenta años, Chipre había sido un reino de cruzados, y anteriormente, aunque por breve tiempo, una posesión musulmana. El dominio cristiano carecía, pues, de legitimación a los ojos del islam, según el cual la tierra que ha conocido la verdadera fe nunca debe caer, cueste lo que cueste, en manos de infieles. Venecia pagaba al sultán todos los años un tributo de ocho mil ducados a cambio de la confirmación de su dominio: pero esta cautela no dejaba de ser un arma de doble filo, pues en la concepción otomana el pago del tributo confirmaba la soberanía del sultán en la isla; una isla que él consentía dejar en manos de infieles hasta que le pareciera conveniente. Desde el punto de vista geográfico, Chipre era la estribación más lejana del Dominio: estaba de la plaza de San Marcos más de dos mil kilómetros, y apenas unos setenta de la costa turca. En caso de guerra, Venecia habría tenido que forzar al máximo sus recursos para intentar defenderla, mientras que una fuerza de desembarco que hubiera zarpado de Anatolia habría disfrutado de todas las ventajas logísticas posibles. En resumen, Chipre representaba el objetivo más natural de un futuro despliegue de los otomanos; cuando era aún príncipe heredero,

se murmuraba que el sultán Selim ambicionaba conquistarla, y desde su ascensión al trono, eran cada vez más las voces que lo afirmaban. Los caballeros de Malta estaban tan convencidos de que los días de dominación veneciana en Chipre podían contarse con los dedos de una mano que en 1567 decidieron en secreto la venta de todas sus posesiones en la isla.⁷

Así pues, en julio de 1569 comenzó a correr la alarma en Venecia; y como los informes de Barbaro comunicaban la puesta en marcha de nuevos preparativos se decidió poner en alerta a las autoridades coloniales de Chipre. El 19 de julio se transmitió la noticia de que los turcos habían enviado cincuenta cajas de armas, en su mayoría arcabuces, a Trípoli de Siria, puerto que da directamente al mar de Chipre; por esta razón era necesario mantenerse en guardia y almacenar provisiones y pertrechos en la fortaleza de Famagusta, el puerto principal de la isla. Fue nombrado capitán de Famagusta Marcantonio Bragadin, que a la sazón tenía cuarenta y seis años cumplidos, el cual partió hacia su nuevo destino con seis mil ducados para consolidar las fortificaciones. Si bien en Constantinopla todos repetían que los preparativos sólo podían estar concebidos para actuar al año siguiente, los venecianos, recelosos, llegaron a la conclusión de que, vista la proximidad de Chipre a los puertos turcos, era perfectamente factible que se produjera una agresión en otoño: es más, «de llevarse a cabo esa empresa, el Turco, debido al calor excesivo propio del verano, no puede encontrar mejores condiciones climáticas para hacer la guerra que las que ofrece el otoño, y como aún falta tiempo para que llegue esa estación del año, estos señores no tienen ningún interés en enviar ahora una armada», decía Facchinetti, nuncio pontificio en Venecia. En el Senado se habló de posponer el viaje de dos grandes galeras que estaban a punto de partir rumbo a Alejandría, llenas de mercancías, aunque luego prevaleció el interés económico en vez de la prudencia, y las naves mercantes zarparon hacia su destino; pero se decidió mandar a Creta veinte galeras y tenerlas allí desmontadas «en un arsenal al que se ha dado comienzo, para que estén preparadas y dispuestas a socorrer a Chipre en caso de necesidad».⁸

Y eso fue todo lo que se llevó a cabo, pues, entre otras cosas, los informes de Barbaro resultaban contradictorios: por un lado señalaban con suma preocupación que aumentaban los rumores sobre un

ataque contra Chipre, pero por otro insistían en que tal vez los preparativos simplemente tuvieran como objetivo remediar las deficiencias del Arsenal. Desde las dependencias de su residencia en el barrio de Pera, el bailío podía oír continuamente disparos de arcabuces; tras realizar algunas indagaciones se enteró de que había cerca una instalación en la que se fabricaban estas armas, y que los disparos eran para probar el funcionamiento de las que ya estaban listas para ser utilizadas. Pasó por allí como el que no quiere la cosa, calculó el número de operarios que trabajaban en el lugar, tomó nota de los disparos que se oían y llegó a la conclusión de «que más o menos fabrican como mínimo cincuenta al día». La producción avanzaba a ese ritmo desde hacía meses; pero hay que tener en cuenta, añadió inmediatamente Barbaro, que hasta entonces el Arsenal estaba completamente desprovisto de arcabuces. En cualquier caso, en el gobierno del imperio había muchos que no tenían intención alguna de emprender una guerra, y mucho menos contra Venecia: un día que estaba «de visita en casa del magnífico agá de jenízaros, en una de sus divertidas dependencias sobre el agua», el bailío condujo hábilmente la conversación hacia ese espinoso tema, y para su mayor tranquilidad el comandante de los jenízaros se dedicó a deplorar la inutilidad de la guerra y a elogiar la concordia, garantizando a su invitado cristiano que el sultán era «muy proclive a la paz».⁹

A medida que avanzaba el verano comenzó a desvanecerse el temor a un ataque sorpresa; a través de los despachos que enviaba regularmente el bailío, desde la distancia Venecia permanecía atenta a todo lo que sucedía en los puertos turcos, mientras Facchinetti seguía informando a Roma, o mejor dicho, al cardenal sobrino Michele Bonelli, llamado el Alessandrino, que a su vez transmitía los comunicados a su formidable tío, el papa Pío V. Lo que más inquietaba a los gobiernos de Italia era sobre todo la noticia de la construcción de naves de transporte, que inevitablemente llevaba a pensar en un desembarco: «entre las naves que el Turco prepara hay dieciocho palandarias, maderos para el transporte de pertrechos y caballos: doce se encuentran en el mar Mayor y seis en Nicomedia», contaba el nuncio. Resulta interesante comprobar cómo el eclesiástico, poco práctico en temas navales, confunde las palandarias, utilizadas para el desplazamiento de caballos, con las mahonas destinadas al transporte de tropas y pertrechos: en realidad Barbaro tenía conocimiento de un

pedido de doce mahonas a Nicomedia, la actual Izmit a orillas del mar de Mármara, y de algunas palandarias que estaban siendo construidas en el mar Mayor, como por aquel entonces los occidentales llamaban al mar Negro.¹⁰

En la onda de sus primeros temores, la *Signoria* había optado por enviar a Creta a un Proveedor con poderes excepcionales, en previsión de que estallara en el Egeo una guerra considerada inminente en un momento; la responsabilidad del designado iba a ser tanta que el Senado no conseguía ponerse de acuerdo en el nombre («se han propuesto cuatro o seis, y ninguno ha sido aceptado», contaba el nuncio). Al final se eligió a Lorenzo da Mula, pero cuando la sensación de alarma ya había desaparecido, circunstancia que no pasó inadvertida a monseñor Facchinetti: «El preclaro Mula, elegido Proveedor de Candía [la Heraclion de los griegos], espera la orden de partir, pero no con aquella prisa de antes; y creo que esto se debe a las últimas noticias de Constantinopla que indican que no hay por qué tener tanto temor», escribía el 24 de agosto.¹¹ Pero la noche del 13 al 14 de septiembre toda Venecia fue despertada por un horrible estruendo; y los habitantes de la ciudad salieron inmediatamente a las calles, creyendo unos que se trataba de un terremoto, y pensando otros que había llegado el fin del mundo, para enterarse al final de que se había producido una explosión en el Arsenal.

El Arsenal de Venecia era el rival directo del de Constantinopla. Tras sucesivas ampliaciones, había alcanzado una superficie de veintiséis hectáreas: el doble de la que tenía cuando sorprendió a Dante por su febril actividad. Totalmente amurallado, lo componían un sinfín de atarazanas, cobertizos y almacenes, situados alrededor de diversos diques internos, con espacio suficiente para albergar en seco más de un centenar de galeras. Su pleno funcionamiento requería el trabajo diario de hasta dos mil quinientos artesanos, entre carpinteros o *marangoni*,* calafates y fabricantes de remos, con sus aprendices y ayudantes; todo esto sin contar a cordeleros, herreros, fundidores de piezas de artillería, especialistas en la preparación de pólvora y horneros encargados de la producción de bizcocho. Pero

* «Carpinteros» en dialecto veneciano. (*N. de los t.*)

no pensemos que se trataba de una organización de trabajo comparable a la de una planta industrial moderna. Los operarios no eran contratados por el estado, cobraban por día de trabajo, y la contratación entre el gobierno y las corporaciones de artesanos había dado lugar a un sistema de obligaciones recíprocas. Todos los maestros de los tres oficios principales relacionados con la actividad del Arsenal estaban obligados a trabajar en él cuando las autoridades lo exigían, a cambio de una remuneración diaria que quedaba fijada por debajo del precio de mercado, de modo que la República tenía la seguridad de poder emplear para sus galeras toda la mano de obra disponible en la ciudad en el momento que quisiera y sin temor a competencia alguna. Pero a su vez, los carpinteros y los fabricantes de remos tenían derecho a presentarse en el Arsenal y a ser remunerados todos los días laborables en los que no encontraban trabajo en otro lugar; los calafates, cuya corporación no era tan poderosa, tenían garantizado un día de trabajo cada dos.

Este sistema asistencial resultaba bastante costoso. El gobierno trató de reducir los perjuicios, limitando el número de aprendices de las tres corporaciones, los cuales, un día, tras alcanzar la categoría de maestros de su especialidad, podrían disfrutar de los mismos derechos; y más de un enviado a Constantinopla, tras enterarse de que allí los empleados del Arsenal recibían una paga sólo cuando el sultán necesitaba sus servicios, confirmó que aquel sistema era mejor. «Pagar continuamente a un gran número de esta gente, trabajen o no trabajen, es una sangría para el erario público», comentó Nicolò Michiel en 1558, y dos años más tarde Marino di Cavalli reprochaba aquella costumbre con las siguientes palabras: «[los turcos] una vez concluido el trabajo, los despiden [...] y los nuestros, aunque no haga falta, trabajan todos, y cuando es necesario, no estando las galeras en buenas condiciones, pretenden ganar un ducado al día repitiendo trabajos, y sus faenas son pésimas, y el gasto enorme».

Es cierto que los maestros afiliados a las corporaciones no sólo tenían que trabajar en el Arsenal, pues también estaban obligados a embarcar en las galeras, que cuando salían a la mar necesitaban disponer de un carpintero, un calafate y un fabricante de remos para llevar a cabo las reparaciones de urgencia; de modo que la *Signoria*, a cambio de una política complaciente, se aseguraba la disponibilidad de unas competencias profesionales de las que carecían todas las

demás flotas de la época. Todo esto hacía que el Arsenal supusiera un coste tan oneroso en la economía del estado que en el mes de marzo de 1569 el gobierno intentó dejar de pagar a los trabajadores la parte correspondiente a la tarde del sábado, aduciendo que esa media jornada se perdía prácticamente en los procedimientos de cobro de las remuneraciones; pero la reacción de los trabajadores fue tan hostil, que las autoridades tuvieron que echar marcha atrás y olvidar su idea.

Sin embargo, las relaciones entre la *Signoria* y los trabajadores del Arsenal no dejaron de ser tensas, pues precisamente en aquellos días los gobernadores del Arsenal trataban de introducir modificaciones en la organización de los trabajos que seguía en vigor desde tiempos inmemoriales. Hasta entonces no había ninguna forma de estandarización, y cada artesano trabajaba en el Arsenal más o menos como lo habría hecho en su propio taller, con un encargo específico y con el material que le hubiera entregado el cliente. Una vez registrados en el libro en el que se apuntaban las asistencias, no había ningún control de su productividad, con la excepción de alguna ronda de vigilancia que se limitaba a echar a los que encontraba durmiendo; sólo cuando había que construir una galera *ex novo*, el encargo era asignado a bajo precio a un maestro de obras que luego se ocupaba de reclutar a los trabajadores que fueran necesarios. Para acabar con los abusos y aumentar —como decimos actualmente— la productividad, en el verano de 1569 se decidió nombrar a catorce maestros de obras, elegidos entre los que ya tenían experiencia en la fabricación de galeras diseñadas por ellos mismos, y de registrar a su nombre a todos los artesanos, en orden alfabético; cada uno de los catorce maestros tuvo así un equipo propio y vio cómo se le asignaba una dársena de construcción y un encargo específico establecido por los responsables del Arsenal, que permitía un control del trabajo y del tiempo de realización. Al contrario de lo que había sucedido hasta entonces, el cargo de maestro de obras no sería vitalicio, privilegio que, en opinión del Senado, había degenerado en «falta de esmero en sus servicios», sino renovado cada cinco años, dependiendo del celo demostrado.¹²

Todas estas novedades hicieron que el malhumor y el descontento reinaran en el interior del Arsenal. La última normativa había sido aprobada el 10 de septiembre, apenas tres días antes de la ex-

plosión; y obviamente enseguida comenzó a sospecharse que algún artesano insatisfecho había prendido fuego, en venganza, a los barriles de pólvora que se guardaban en los almacenes de la artillería. «Corre el rumor de que haya podido ser uno de los trabajadores del propio arsenal, despedido por la eliminación de no sé qué parte de la paga correspondiente al día del sábado, que no se trabaja enteramente», comentaba con desdén el nuncio pontificio, poco sensible a los problemas sindicales. El Consejo de los Diez prometió una recompensa a quien señalara a los culpables; dos trabajadores fueron detenidos, pero no había pruebas contra ellos, y prácticamente de inmediato tuvieron que ser puestos en libertad. Durante meses, o mejor dicho, durante años, continuaron llegando al Consejo denuncias anónimas, ninguna de las cuales tuvo continuidad; y con ellas memoriales de escrupulosos ciudadanos en los que se denunciaban peligros reales o imaginarios, indicando las posibles maneras en las que el enemigo podría haber introducido en el Arsenal «fuego de artificio» (por aquel entonces no se hablaba de explosivos), para dañar en sus intereses vitales al Estado «más envidiado y odiado». Los rumores populares, de hecho, coincidían en atribuir la explosión primero a enemigos no identificados claramente, y luego a traidores al servicio del sultán.

En realidad, el gobierno enseguida tuvo el convencimiento de que el incendio no había sido provocado; tanto es así, que el importe de la recompensa para quien denunciara a los culpables fue fijado en una cifra «muy exigua», para estupor del nuncio; y también los daños acabaron siendo limitados. La explosión que se había producido en el almacén de la pólvora había provocado el derrumbamiento de una parte de sus muros y dañado varios edificios del exterior, pero por suerte aquella noche no había viento, y se había podido controlar con rapidez el incendio, sin que las llamas alcanzaran el sector en el que se encontraban las galeras en seco. Al principio se temió que el derrumbamiento de algunos cobertizos hubiera destruido diez naves y dañado a otras seis, pero una vez retirados los escombros se constató que las galeras perdidas eran sólo cuatro. Ya el 17 de septiembre, algunos Señores, para mayor fastidio del nuncio, meditaban la posibilidad de aprovechar lo acontecido para ampliar el Arsenal a expensas del antiguo monasterio de la Celestia, dañado también por la explosión.

Sin embargo, aquel incidente preocupó seriamente a las autoridades, pero por una razón bien distinta. La noche del desastre, cuando «los senadores más ancianos» llegaron al lugar de los hechos para apagar el fuego y mitigar el pánico, «se vio muchísima tibiaza entre el pueblo a la hora de ir a socorrer el Arsenal, y, aparte de los nobles, fueron pocos los que acudieron». De unos dos mil trabajadores, calculaba Facchinetti, no más de doscientos se dignaron a echar una mano. A todos ellos el gobierno les concedió un premio, «para corregir en parte el error cometido al reducir la paga a estos hombres». Los responsables del Arsenal recogieron por escrito el nombre de todos los que se habían presentado, cuyo número acabó siendo superior a trescientos, y todos ellos tuvieron un aumento de sueldo vitalicio. Si era verdad que se avecinaba una guerra, la última cosa que deseaba la *Signoria* era que reinara el descontento entre los trabajadores del Arsenal; y a principios de octubre se produjo otra demostración clamorosa. El Consejo de los Diez había nombrado a tres capitanes para que patrullaran por la ciudad de noche, eximiendo de esta responsabilidad a los trabajadores del Arsenal que tradicionalmente venían desempeñándola; la reacción de la opinión pública fue tan hostil, que la normativa tuvo que ser anulada, los nuevos capitanes fueron elegidos entre los maestros de obras del Arsenal, y todos los senadores que habían votado la incauta medida fueron rechazados más tarde en las votaciones para la renovación del Consejo.¹³