

CARTAGO, LAS GUERRAS PÚNICAS Y EL PAPEL DEL MAR

F. Fernando de BORDEJÉ Y MORENCOS
Contralmirante

El despliegue cartaginés

La sucesora de la vieja Utica se había aprovechado de la decadencia de Tiro a comienzos del siglo VII a de J. C., para afirmar su prosperidad, considerándose como la llamada a suceder a la metrópoli y transformarse en la cabeza visible de las colonias y establecimientos fenicio-púnicos de Occidente y como centro estratégico de todo el sistema fenicio extendido por el Mediterráneo. Con una visión certera del panorama geopolítico del tiempo, la república norteafricana puso hacia el año 648 a de J. C. sus ojos en Ibiza que, con el nombre de Ebyssos, cortaba la cadena interinsular de los «oussa», es decir, la vía de comunicación focea entre el sur de España y los establecimientos griegos de Italia.

Con las colonias púnicas asentadas en Sicilia, la influencia que ejercía sobre Cerdeña y el nuevo dominio de Ebyssos, Cartago lograba constituir un cuadrilátero de capital importancia para quien soñase con establecer una hegemonía en el Mediterráneo Central y Occidental. No puede dudarse que Cartago se había dado cuenta del valor de esas posiciones avanzadas que le iban a hacer inatacables para quien no contara con el dominio del mar y, a ese objeto, subordinó su economía y su política, siendo quizá la causa predominante del rápido desenvolvimiento como potencia marítima, con el consiguiente incremento de su Poder Naval, necesario para alimentar sus pretensiones y causa dominante de su política exterior, que muchos años más tarde le llevarían a la lucha con Roma.

La caída de Tiro debilitó el poder fenicio de Occidente, lo que fue tenido en cuenta por los foceos, ya establecidos por esa época en la costa malagueña, en Mainake, para proseguir su expansión hacia el emporio tarteso, dando entonces lugar a que Cartago tomara como suya la defensa de los intereses tirios y opusieran una sólida muralla en los accesos del estrecho de Gibraltar.

Entre tanto, los acontecimientos en el Asia Menor iban a cambiar la situación política del Estrecho y Mediterráneo Occidental, al verse obligados los foceos, atacados por Ciro, a abandonar su patria y emigrar hacia el golfo de León para afincarse en las colonias de Masilia y Alalia.

Es muy posible que los focios hubieran podido evitar el abandono de su tierra si hubieran aceptado los ofrecimientos atribuidos al rey tarteso, Argan-

tonio, de apoyarlos en su lucha contra los persas y acogerles en su reino. Pero la muerte de dicho monarca y el aniquilamiento del reino tarteso por los cartagineses, sobre el año 500 a de J. C., originó que los focéos, al verse relegados hacia sus colonias occidentales, se vieran igualmente forzados a sostener unas aspiraciones que tendían a la hegemonía del mar Sardo y en el golfo de León, aguas en las que según Pausanias y Estrabón habían sostenido ya favorablemente unos pequeños encuentros navales con los cartagineses.

Por desgracia, esas aspiraciones focéas chocaban abiertamente con las ambiciones de Cartago que, por otra parte, no dudó en aliarse con los etruscos y en un caso típico de guerra preventiva que, como todas las de esta clase ocultaban unos deseos de dominio y de eliminación de un rival, atacarles en Alalia en el 535 a de J. C., combate naval que terminó dejando a los focéos inermes y sin capacidad de reacción ante su adversario, que arrasó cuanto olía a griego. Dicha batalla naval es el ejemplo más antiguo que se conoce en el que una guerra la decide una sola acción naval, sin la intervención de fuerzas terrestres, en un tiempo en que las flotas se utilizaban precisamente en el apoyo de aquéllas.

Ese encuentro tuvo como inmediata consecuencia la desaparición de la talasocracia focéa, con la pérdida de sus colonias meridionales de Iberia, con lo que pasó a Masilia, única superviviente, la dirección política del mundo griego de Occidente. Dicha pérdida parece se vio acompañada por la de Tarsis, dada su íntima conexión política con los focéos, pues prácticamente a partir de esa guerra fue raro volver a oír hablar del legendario reino.

Dueña la coalición etrusco-cartaginesa del Mediterráneo, la república púnica puso su empeño en lograr el absoluto dominio de la mar y de las costas que lo circundaban en el perímetro de su pentágono estratégico Gades, Cartago, Sicilia, Cerdeña e Ibiza, poder lo bastante fuerte como para ser capaz de disputar a Roma, en el siglo III a de J. C., el imperio universal. De ahí que se esforzase en adquirir una gran fuerza militar y naval con la que precisamente iba a enseñar a sus enemigos a combatir en la mar, y que con un vigor extraordinario y una estructura perfecta y muy sólida soportara, sin inclinarse ante nadie, el peso del imperio marítimo hasta lograr controlar y sujetar todo el Mediterráneo Occidental durante dos siglos.

Mientras Cartago alcanzaba sus objetivos Roma comenzaba a desarrollar su ingente personalidad histórica que, sagazmente entrevista por el pueblo púnico, motivaría que a finales del siglo VI a de J. C. éstos se apresurasen a firmar un tratado con aquélla en el que fieles a sus fines, y desde una posición de fuerza, conseguirían imponer a Roma unas privativas zonas marítimas y aéreas de navegación prohibidas a las naves romanas, que no podrían traspasar el paralelo de Kalon Akroterion, sobre cuya exacta y muy discutida situación los historiadores no han llegado todavía a ponerse de acuerdo, aunque se estima se situaba en el actual cabo Farina, en Túnez.

Todo parece indicar que los cartagineses dirigieron exclusivamente sus miras a asegurar los accesos de los estrechos de Gibraltar y Sicilia, dejando

abiertos a la libre concurrencia las áreas del golfo de León y del Levante ibérico. Pero en la defensa de los referidos estrechos y, especialmente, del de Gibraltar, ya salvaguardados por las cláusulas del primer tratado concertado con Roma, hicieron todo lo posible por impedir el acercamiento a aquellas aguas de naves de otros pueblos, alimentando y divulgando anteriormente mitos y leyendas fenicias, entre las que se cuentan las referidas a la isla del Perejil, en la costa ceutí y de Tarifa, con objeto de evitar que fuera de ellos nadie osara entrar en el Atlántico y bordear las costas africanas, cuyas posibilidades y riquezas les eran ya conocidas por los relatos de los moradores y pilotos de Gades.

A tal punto pretendían asegurar la salida a dicho Océano, que Estrabón nos relata que «los cartagineses enviaban al fondo del mar a todo barco que se dirigiese al Estrecho». Como muestra del alcance de semejante medida, el mismo Estrabón nos refiere el episodio del mercante púnico-gaditano que al percibir que un navío romano se dirigía al Estrecho, y no pudiendo desviarle por carecer de toda fuerza ofensiva, se las ingenió para hacerse detener por el romano y conducirlo sobre unos bajos cuya existencia conocía, naufragando ambos, casos que se repetirán con más fuerza a medida que Cartago camine hacia su decadencia.

De hecho, del siglo VII al III a de J. C., el estrecho de Gibraltar no fue atravesado por ninguna nave extraña y los periplos efectuados con autorización de Cartago, como el del navegante marsellés Pytheas, alrededor del año 300 a J. C., fueron conducidos, generalmente, por pilotos púnico-gaditanos, periplo este geográfica y científicamente importante. Según se nos dice, se alcanzó el Báltico y se llegó a reconocer la forma triangular de la Gran Bretaña, al mismo tiempo que se efectuaban notables observaciones sobre la relación existente entre la altura de la Polar y la latitud o sobre la influencia de la Luna en las mareas, con lo que coincidiría Poseidonio quien posteriormente las estudiaría en Gades. Asimismo se llegó a contemplar la Aurora Boreal, relato que se sumó a las leyendas del mar Tenebroso.

Fuera, pues, de los púnicos nadie pudo conocer otro mar y otras costas que las del Mediterráneo, siendo ellos quienes se encargaron de planear célebres expediciones y viajes y quienes hicieron surgir los primeros libros o derroteros de las costas españolas, según podemos apreciar en los poemas de Avieno y, más aún, en el relato de Herodoto sobre Scylax, navegante al servicio del persa Ciro, autor del derrotero quizá más antiguo para el conjunto del mar Interior.

Tales logros eran fruto de la lejana victoria de Alalia, el 535 a de J. C., y fue durante las décadas que la siguieron cuando el poder cartaginés, que comenzara a decaer con la derrota de Kyme el año 474 a de J. C., logró su mayor esplendor y época en la que pueden situarse los célebres viajes de los almirantes cartagineses Hannon e Himilcon.

Sin duda, ambos navegantes dieron un auge extraordinario al Atlántico y mientras Himilcon se dirigió hacia el norte, en busca de Irlanda y de Thule,

para reanimar los mercados del ámbar y del estaño, Hannon se encaminó hacia el sur, bordeando el continente negro para explotar las riquezas pesqueras y controlar la ruta del oro, periplos, ambos, que siglos después asombraron a las mentalidades de la Roma Imperial y cuyo mejor eco reside en aquel discurso de Dion Chrysostomos, cuando exclamaba que «los cartagineses consiguieron adquirir riquezas con las que hacer puertos y naves y así poder dominar la tierra y la mar».

Carcopino asegura que los púnicos de Gades ocultaron a los invasores romanos la situación de las explotaciones cartaginesas establecidas en el África atlántica, y en ello radica la razón de que las legiones que conquistaron y se intalaron en Mauritania se olvidaran de cuanto existía por debajo del Sahara, al que consideraron su «limes» o frontera y que originó que África, durante largas centurias, se convirtiera en una extensa zona casi completamente cerrada al mundo civilizado. Idénticos razonamientos alcanzaron a la derrota hacia el norte, ya que únicamente y con carácter esporádico, según Estrabón, hacia el año 95 a de J. C., el procónsul de la España Ulterior, Plubio Crasus, trató de animar esa derrota.

Conseguido su primer objetivo, el cierre del estrecho gaditano, y asegurado por el tratado del año 509 a de J. C. la neutralidad romana, Cartago se dirigió hacia un segundo objetivo, que no era otro que conquistar la isla de Sicilia, como paso inicial para colonizar el sur de la península itálica.

Sin embargo, la derrota de Himera el año 480 a de J. C. y la de sus aliados etruscos, vencidos, asimismo, por los griegos en la batalla naval de Kyme en el año 474 a de J. C., originó un cambio en sus planes. Ambas victorias permitieron que en el siglo v a de J. C. la cultura y el poder griego en occidente se reanimara hasta el punto de que la misma Masilia, con sus colonias del Levante ibérico, llegaron a vencer también en combate naval a la coalición etrusco-cartaginesa, batalla que fue conmemorada con la fundación de la actual ciudad de Niza.

Ese efímero resurgimiento coincidió con la hegemonía de Atenas en Oriente y Mediterráneo Oriental, por lo que se ha podido decir que en esas décadas el Mediterráneo se vio protegido por el espíritu griego.

Ante la contrariedad que la nueva espera suponía para sus intereses, Cartago decidió renovar su Tratado del año 509 con Roma, suscribiendo el del año 348, del que se aprovecharían los aliados del Lacio, entre los que se encontraba Masilia. En dicho tratado, Roma reconocía el monopolio comercial cartaginés en el Mediterraneo Occidental y, a cambio del compromiso cartaginés de no hostigar a los aliados de Roma, ésta renunciaba a que sus naves traspasaran el paralelo de cabo de Palos, en Hispania. Es en esa época cuando, como parece probado, puede situarse el periplo masialota que, como dijimos, recogió Avieno en su «Ora Marítima».

Las guerras del Peloponeso entre los años 431 y 404, que repercutieron en Sicilia, habían dejado a las colonias griegas en esta isla muy debilitadas hasta el punto de no poder defenderse en la nueva «guerra preventiva», que iba a emprender Cartago cincuenta años más tarde.

Así, entre el nuevo tratado con Roma y el comienzo de la primera guerra púnica en el año 246 a de J. C., Cartago se consagró a asegurarse un poder militar y naval capaz esta vez de conducirlo a la victoria.

Para los establecimientos púnicos meridionales en Iberia, dicho período sería de gran prosperidad. Será igualmente la época dorada de Mastia o Cartagena, Mallaca, Abdera y Sexi, aunque García Bellido opine que dichas ciudades fueron fundaciones contemporáneas de los libio-púnicos, basándose en los nombres que los textos clásicos designan a sus habitantes, en tanto que al resto de las colonias fenicias se las designan como simplemente púnicas.

La conducción de la guerra naval durante la ascensión de Cartago.

Es forzoso admitir que las operaciones navales en la antigüedad adquirieron un particular desarrollo.

La conducción de las maniobras dependía entonces de una serie de medios extraordinariamente sensibles y, por tanto, de un empleo muy restringido, razón de que, en general, no correspondieran a lo que la situación estratégica y militar exigía. Estas deficiencias se traducían en una restricción en su capacidad de maniobra, así como por una escasa resistencia ante adversas condiciones climatológicas, lo que originaba a su vez una falta de autonomía ante las carencias logísticas de la época y su dificultad para permanecer largos períodos de tiempo en la mar. A ello se unía el que por el gran número de remeros, los espacios libres de las naves eran muy escasos para poder afectarlos a pañoles o sollados, originándose, por lo mismo, una fuerte dependencia de tierra que llegaba a obligar a pernoctar y alimentarse en ella.

Esa sensibilidad de las flotas para con los elementos, que en cualquier momento podían acabar con el mejor plan de operaciones previsto, quedaba compensada por la facilidad en reponer los navíos perdidos, dada la escasa complejidad de su construcción y su débil tonelaje que, incluso, permitía su transporte por tierra según nos enseña la historia naval.

Con referencia a épocas tan remotas es difícil hablar de la existencia de una estrategia naval, pues solamente cuando la navegación comercial, y con ella la colonización, se extendió a regiones lejanas pudo pensarse en la protección del tráfico a lo largo de sus derroteros y elegirse bases favorables para sostener logísticamente aquellas navegaciones, bases, por otra parte, a las que no se les puede dar el sentido actual porque bastaba con disponer de una playa abrigada o una ensenada en la que poder varar o resguardarse de malos tiempos u otro tipo de amenaza.

Cuando hacia el siglo VII a de J. C. el tráfico de los foccos con la península italiana y Sicilia adquirió un elevado volumen e intensidad, comenzaron a crearse ciertas instalaciones portuarias dotadas de rústicos muelles y diques, siendo representativos los puertos de Cartago, Delos, Cherchell o el de Aretria, en el mar Egeo, que disponía de un muelle de 700 m. La insuficiencia de investigaciones arqueológicas en España hace difícil pronunciarse sobre la

posible existencia de infraestructuras portuarias similares, coetáneas a aquellas, que muy bien pudieron existir, pero cabe pensar en las de Gades, Carteya o Bares, en el NW atlántico, donde se conservan todavía unas instalaciones de indudable gran antigüedad.

Cuando los foceos y cartagineses comenzaron a depender de la mar, las nuevas misiones y objetivos navales que se les presentaron les condujeron forzosamente a crear ciertas modalidades para el combate en la mar, que en sí contenían ya unos incipientes principios estratégicos, de los que hasta entonces carecían porque en realidad la única aplicación de sus flotas había sido la lucha contra los piratas, mal endémico de todos los tiempos.

Como consecuencia de tales principios, la conducción de la guerra naval tuvo que atemperarse a la doctrina, en lo sucesivo permanente y valedera en todas las épocas, de que el dominio del mar y, con él, el de las derrotas comerciales era lo más importante de cuantas misiones se les presentaban, dominio que entonces como ahora no solía tampoco decidir la guerra, especialmente cuando el enemigo era una potencia marcadamente continental.

Una de las causas del debilitamiento foceo en el Mediterráneo Occidental radicó en que al contrario de lo efectuado por el pueblo púnico, que desde muy pronto hizo suyo los intereses de los fenicios, aquéllos, al igual que los restantes grupos étnicos o ciudades helénicas, no se solidarizaron ni cooperaron con comunidades hermanas y así, por ejemplo, la suerte de Mainake les era indiferente a los griegos de Siracusa, como la de éstos a los de Samos. Esa carencia de unión favoreció la ascensión de Atenas en el ámbito marítimo, procediendo rigurosamente contra sus afines de origen y aliados, originando en unos y en otros una desconfianza que más tarde motivaría la aparición de abiertas luchas civiles, que con el tiempo hundirían el mundo helénico.

Por contraste, el auge cartaginés se deberá en gran parte a la solidaridad sostenida entre sus establecimientos de los dos continentes, solamente accesibles por mar, lo que les impuso un desarrollo naval para ligarlos y protegerlos. De ahí esa preponderancia púnica en Gades, Lixus, Russadir y otros puntos para el control y guarda del Estrecho, cuyos accesos les eran vitales.

Pero lo que nos interesa destacar es que en esa época la guerra naval tuvo generalmente un carácter ofensivo, siendo escasos los ejemplos conocidos en los que el combate fuera rehusado, aún poseyendo uno de los contendientes una marcada inferioridad, y sin tampoco olvidar las misiones de cooperación con las fuerzas terrestres una vez eliminada la flota enemiga, según enseñan las campañas cartaginesas en Sicilia.

El empleo cada vez más activo de las flotas motivo el nacimiento de una nueva rama del Arte de la Guerra, como era la Táctica Naval. En los siglos VIII al III a de J. C., las naves se vieron ya dotadas de un espolón, arma ofensiva que, más o menos modificada, se impondría nuevamente en el siglo XIX.

Si bien no se puede hablar aún de tácticas especiales, se sabe que en el siglo V existían unas ciertas técnicas para el combate, por las que normalmente los barcos se colocaban casi abarloados todo lo que les permitía el intervalo existente entre sus remos, para después lanzarse a su máxima velo-

cidad contra el enemigo con el fin de clavarle el espolón y hundirle y, de no conseguirlo, iniciar el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo.

Esa táctica implicaba que durante la acción fuese difícil a los mandos supremos de las flotas controlarlas para efectuar maniobras de conjunto, por lo que las decisiones, una vez iniciado el encuentro, quedaban en manos de los comandantes de las unidades. Esa fue la causa de que en épocas tan remotas se buscara con ahínco el perfeccionamiento de los navíos, con el fin de sorprender al enemigo, puesto que la potencia de las naves era lo que de verdad contaba.

Un siglo después, en el siglo IV a de J. C., aparecieron unas reglas tácticas para el combate. Se partía de una formación en líneas múltiples para pasar rápidamente a la de combate, que era un dispositivo en línea de frente, el cual permitía un ataque frontal capaz de abrir una cuña o envolver al adversario. Para ello la maniobra se iniciaba con un ataque muy concentrado sobre el centro del dispositivo enemigo y a la máxima velocidad, procurando en la fase de aproximación presentarse de proa al objeto de que una vez en contacto y tras ordenar meter los remos a bordo, embestir al enemigo y partir las naves alcanzadas por sus costados, o privarles del uso del remo. Posteriormente se volvía a ordenar remos al agua con objeto de iniciar un giro sobre las naves contrarias ya inermes, y adelantar las alas para alcanzarlos de través y, una vez rodeadas, lanzarse de nuevo contra ellas para clavarles el espolón. Este método o táctica ofensiva se utilizó por primera vez en la batalla de Kyme o Cumas el año 474 a de J. C., en la que Hierón de Siracusa venció a la flota etrusca aliada de Cartago, contribuyendo al auge de Roma.

Claro es que para lograr tales resultados era preciso un gran entrenamiento de las dotaciones, especialmente de los remeros, generalmente prisioneros o esclavos, aspectos de los que tenemos noticia por Dionisio de Focea, quien nos relata las derrotas que, en el año 479 a de J. C., le infligieron los persas dado el bajo nivel de adiestramiento de sus gentes.

La maniobra para evitar el envolvimiento imponía que el más débil retirara sus alas y constituyese un dispositivo en media luna, aunque como sucedió en Artemision, cuando las alas se aproximaban demasiado se formaba un círculo que en ocasiones se buscaba como formación defensiva. No obstante, era una decisión peligrosa de tomar según se demostró durante la guerra del Peloponeso, cuando en la batalla naval de Naupactos, el año 429 a de J. C., los corintios, en guerra con Atenas, fueron vencidos por Formion, encuentro muy conocido y estudiado en los libros clásicos de historia naval.

En esa época, en los combates muy raramente se utilizaba la vela, que más bien se consideraba como un estorbo, razón de que si se creía inminente una acción los aparejos se dejaban en puerto o se trasladaban a tierra, maniobra en la que, a veces, uno de los contendientes se veía sorprendido, convirtiéndose entonces el encuentro en una acción terrestre.

Por último, es interesante reseñar que en aquellos tiempos ya se aplicaba el principio, seguido posteriormente por todos los grandes estrategas, de concentrar la parte más poderosa de la fuerza sobre un punto determinado del

dispositivo enemigo. Otros dos principios aplicados eran los de no dejarse arrebatar la iniciativa y buscar, en todos los casos, la sorpresa. Por el contrario, se ignoró el principio estratégico de la economía de las fuerzas, puesto que el número de unidades que entraban en juego era un factor dominante.

Dichos principios pueden estudiarse en la maniobra o encuentro naval de Salamina, el año 306 a de J. C., entre las flotas de Demetrio Poliorcetes y la de Ptolomeo. En dicha acción Demetrio rompió el frente contrario y fraccionó el dispositivo de su adversario que, de este modo, se vio sometido a combates parciales con fuerzas superiores, táctica buscada en lo sucesivo por todos los grandes capitanes en la mar y en tierra.

Las guerras púnicas y el papel del mar

Aunque Tito Livio en su conocida obra «La Década» nos cuenta que en el siglo v a de J. C. Roma poseía ya una marina de guerra que había participado en acciones navales contra los antíotas en el año 338 y en expediciones sobre Córcega y la Campania, citándonos incluso la existencia, en el año 311 a de J. C., de órganos de creación y sostenimiento de una flota como eran los Douviri Navales Classis, lo que sí parece cierto es que se trataba de combates y expediciones esporádicas, sin que por ello pueda hablarse de la existencia de fuerzas navales organizadas, dado que la verdadera marina de guerra romana nacería realmente ante la necesidad de hacer frente a Cartago al iniciarse las guerras púnicas.

La primera guerra púnica, que se inició en el año 264 a de J. C. y que, como se sabe, fue debida a la intervención de Roma contra los griegos de Siracusa, intervención expresamente buscada, puesto que una vez lograda la unidad peninsular latina Roma comenzaba a aspirar, al igual que su rival, al dominio del mundo por entonces conocido, sorprendió al pueblo romano, desde un punto de vista político y naval, en plena transición, es decir, en un período de transformación de su política peninsular en política de gran estado.

Hasta allí sus campañas habían sido puramente continentales y a ello respondía su admirable organización y sistema militar, que descansaba tanto en el emplazamiento de la capital, base principal de las operaciones, situada en el centro de la península itálica, como sobre una red de posiciones erigidas en bases secundarias y en las que la guerra de sitio había llegado a un cierto desarrollo, a cambio de desconocer casi por completo los aspectos marítimos y la guerra en la mar.

De ahí que pudiera decirse que hasta entonces sus problemas habían sido más bien tácticos que estratégicos porque, en realidad, el combate suponía el fin positivo de toda acción, ya que las marchas y la dirección de las operaciones no significaban otra cosa que objetivos en un segundo plano.

Pero todo eso cambiaría rápidamente al tener que enfrentarse con Cartago. El teatro de operaciones se ampliaba a zonas muy lejanas, incluso a áreas por ellos desconocidas en otros continentes, convirtiéndose la mar, a la vez,

en una vía de expansión pero también de la invasión enemiga y puesto que el ejército y las milicias no eran ya suficientes, se imponía la creación de una flota, con sus derivaciones naturales, tanto logísticas como de infraestructura y dirección.

Por ello, el valor esencial que de momento tuvo para Roma la primera guerra púnica fue la de lograr superponer a su mentalidad hasta allí continental, la naval, siendo curioso observar cómo durante los cuatro primeros años de la guerra fue la propia Cartago la que enseñó a los romanos a combatir en la mar, incluso con sus propios medios. La leyenda nos dice que Roma se sirvió de una quinquerreme cartaginesa, que había varado en sus costas, para construir sus primeros modelos de navíos de guerra y adiestrar a sus remeros en tierra, aunque no hay que ignorar que los romanos si no poseían hasta entonces verdaderos navíos de guerra sí disponían de un cierto embrión de marina comercial, con naves muy similares principalmente en su sistema propulsor.

Esa obligada transformación en potencia marítima fue la que hizo nacer en Roma la aspiración al imperio mundial, idea perfectamente comprendida y ejecutada, con una justa interpretación de lo que la situación exigía en la mar, que era la creación de un fuerte Poder Naval, representado por una flota de guerra capaz de enfrentarse y aniquilar a las restantes potencias marítimas mediterráneas.

Pero lo que interesa resaltar es que la proyección romana sobre el mar se veía apoyada por la existencia de ciertas infraestructuras en la propia península, como las de Ostia, que por su situación y recursos iban a otorgar a las flotas una fuerza y capacidad combativa sin igual, ya que, por el contrario, su rival, cuya base política era entonces más débil, no era otra cosa que un estado eminentemente costero, sin recursos naturales para soportar una guerra de larga duración en la mar y en tierra y, además, comprimido por las arenas del desierto.

Sin duda Roma se veía favorecida por la posesión de una serie de factores que, muchos siglos después, Mahan definiría como necesarios a toda potencia marítima, los cuales comprenden desde la situación geográfica y configuración física hasta la acción del gobierno, es decir, en este caso del Senado, que demostró a la posteridad cómo se puede influir en los sentimientos de los pueblos, razón de que se haya podido decir que si Roma triunfó se debió, más que a los errores de sus enemigos, a la energía de sus ciudadanos.

Dicha guerra, por sus singulares características, encaja perfectamente en lo que hoy podríamos denominar «guerra total», aunque a primera vista pueda parecer que se trata de un conflicto de objetivos limitados, representados por las ciudades sicilianas. Pero si se analiza en su conjunto, se observará que para ambos contendientes se trataba de una lucha en la que la amenaza a su propia supervivencia les hacía considerar como mal menor su propio aniquilamiento. De ahí la obstinada y tenaz prosecución de la guerra en sus tres fases que, cerca de cien años después de comenzada, finalizaría con la desaparición de Cartago.

A mediados del siglo III a de J. C, la soberanía de Cartago se extendía hasta Sicilia occidental y esas posiciones tan cercanas a la península itálica, de la que sólo la separaba el estrecho de Mesina, fue el factor que más decidió a Roma a intervenir hacia el año 264. El desembarco de las legiones en Sicilia se efectuó sin flota alguna que cubriera su paso, utilizando, según afirma el almirante Rodgers, elementos navales muy ligeros. Pero después de cuatro años de lucha en tierra, Roma se convenció de que no le quedaba otro camino para alcanzar la victoria que fomentar la construcción de una flota.

La primera que obtuvo constaba, según Polibio, de 100 quinquerremes y de 20 trirremes, si bien el almirante Serre y el citado almirante Rodgers dudan de que se tratara de navíos de tal porte, sosteniendo que eran buques con dotaciones no superiores a los 70 hombres en lugar de los 120 que aseguraba Polibio, 150 remeros en lugar de 300 y con un desplazamiento que no rebasaba las 120 tn. La misma discrepancia existe en cuanto al número de barcos construidos, que los modernos autores estiman excesivos en relación con la exacta capacidad económica y de infraestructuras de Roma.

Sea cual fuere la realidad, la referida transición marítima de Roma podría equipararse a la de aquella potencia naval que en nuestros días tratase de pasar de fuerzas de patrulleros a poseer portaviones. Sin duda, de haberlo deseado los romanos hubieran podido aceptar la colaboración y el auxilio naval de algunos pueblos aliados de tradición marítima, como los masaliotas, pero el Senado fue previsor al no querer depender de fuerzas que no fueran propias. No obstante, en los primeros años de la contienda, los aliados de Roma facilitaron pilotos y marineros y de ahí proviene el nombre de «socci naval», cuyo apelativo es harto significativo.

En cualquier caso, por el esfuerzo realizado hay que rendir justicia a la tenacidad de Roma, pues tuvo la energía suficiente para resolver en muy corto espacio de tiempo un problema que siglos más tarde no sería capaz de resolver Napoleón, al disponer en la primavera del año 260, según nos refiere el citado Polibio, de una flota de 128 navíos, cifra más cercana a la que suponen los modernos investigadores y que se aleja de una primera estimación del citado autor clásico.

Aunque se dice que esa flota no podía competir en número y en rapidez con las naves cartaginesas por representar estos siglos de tradición marítima combativa, la realidad fue que los romanos derrotaron a las flotas de Cartago en la batalla de Mylea el año 260, acudieron a la táctica del abordaje, utilizando el célebre «corvus» o puente para el asalto, sorpresa técnica, por la cual los legionarios embarcados podían combatir como en tierra, donde eran invencibles.

Polibio en su «Historia General» nos describe con detalle la estructura de dicho puente de abordaje, que consistía en una pasarela abatible colocada en las proas de las naves y dotadas de defensas laterales que permitían avanzar de frente a dos o tres legionarios. Cuando un buque enemigo trataba de aproximarse a una nao romana, ésta procuraba eludirlo con una fuerte ciaboga, con objeto de presentar el costado y abarloarse con el fin de poder abatir el

puente, al mismo tiempo que por medio de garfios se evitaba que el adversario pudiera abrir su nave y alejarse. De ese modo el legionario podía saltar sobre la cubierta de su adversario y tomarla como si se tratase de un fortín terrestre.

Como hemos dicho, tal sistema fue probado por primera vez en la batalla de Mylea. Conociendo el cónsul Duilius que Aníbal se encontraba atacando y arrasando la costa próxima a Mylae con 140 naves, aquél se dirigió a su encuentro con 128, que aportaban la nueva sorpresa técnica, logrando sorprender al cartaginés, derrotarle y capturar 30 buques, entre los que se encontraba el navío almirante.

Como en todos los combates del tiempo, esta batalla naval se ganó gracias al valor individual de los legionarios, pero Duilius merece el honor de haber empleado la nueva invención y, con ella, el arma naval que aseguraría en el futuro numerosas victorias, siendo curioso hacer notar que uno de los últimos acorazados construidos en Italia bajo el régimen fascista de Mussolini se bautizó con el nombre de dicho cónsul.

Consecuencia de esta victoria fue la de copiar dicha táctica el resto de las marinas del tiempo, demostrándose que una sorpresa técnica, como en nuestros días lo fue el radar o el sonar, se convierte en un factor determinante para el éxito de las operaciones, pues, sin duda, el enemigo sorprendido tarda en reaccionar y encontrar un antídoto.

Por otro lado, el cónsul Duilius intuyó desde el primer momento otro gran principio estratégico, el del Primer Objetivo, que le condujo a buscar al enemigo con el fin de obtener el contacto y aniquilarlo, principio que lleva consigo un alto espíritu ofensivo o, mejor aún, la iniciativa, que Roma arrebató pronto a Cartago y conservaría durante las tres fases de la guerra, si se exceptúa el período en que Aníbal llevó a cabo su expedición victoriosa en la península itálica, iniciativa y espíritu ofensivo que acabó porque Roma se sintiese superior a su adversario.

Con respecto a las victorias romanas en la mar, hay autores que afirman que eran lógicas al aducir que las flotas cartaginesas adolecían de ciertas carencias, dado que se habían proyectado con vistas a reprimir la piratería e imponer su ley a débiles estados más que como flotas destinadas a combatir a un poder naval similar y, por tanto, a adquirir y conservar el control o dominio de la mar.

No obstante, la mayoría de los tratadistas navales coinciden en afirmar que las naves cartaginesas poseían una gran superioridad en velocidad y capacidad de maniobra, factores sobre los que hasta allí se basaba la táctica del tiempo, ya que hasta entonces, como dijimos, el combate se reducía a maniobrar alrededor del buque enemigo hasta encontrar el momento preciso en que alcanzada una posición favorable arrumbar hacia aquél para embestirle con el espolón, maniobra que de ordinario decidía la lucha pero que el «corvus» obligó a cambiar.

En general, al estudiar la primera guerra púnica se advierten igualmente ciertos factores negativos en el bando romano, entre ellos la incapacidad de

los mandos, sin duda, porque en la creación de las flotas se dieron grandes dosis de improvisación que, por otra parte, imponían las circunstancias, estado de cosas que proseguiría durante todo el conflicto.

Añádase a ello el que, además, el servicio en la Marina se consideraba poco honorable en relación con los servicios prestados en las legiones. Esa adversión inicial a la mar perduraría cerca de dos siglos y el mismo Catón nos confiesa que «la cosa que más me pesa en mi vida es el haber hecho un viaje por mar». Por otra parte, dicha incapacidad general se debió a que durante el período republicano la conducción de las operaciones navales quedó en manos de cónsules que procedían de las legiones y cuya mentalidad era muy difícil de cambiar para, salvo escasas excepciones, adaptarse a la guerra en la mar.

Pero, pese a todo, se puede afirmar que con el paso del tiempo las flotas romanas se convirtieron en un eficiente y decisivo elemento para asegurar la victoria a lo largo del conflicto con Cartago.

Por otro lado, la creación de las flotas, con sus correspondientes bases y arsenales, supuso para los romanos una positiva enseñanza que en lo sucesivo supieron aprovechar en el campo de la organización y adiestramiento.

La primera guerra púnica fue pródiga en acciones navales desarrolladas en el Mediterráneo central, en aguas de Sicilia y Túnez. Después de darse la citada batalla de Mylea, que supuso un rudo golpe para los hasta entonces invencibles profesionales de la mar, Roma logró establecer un equilibrio en el ámbito marítimo y naval y tomar la iniciativa, aunque hay que reconocer que no supieron aprovecharla para haber asestado un golpe mortal a Cartago.

Sicilia, que durante más de cuatro años absorbió la atención de los romanos, era un objetivo importante pero secundario en el conjunto de la guerra y, acaso, esa mala valoración pudo ser la causa de la prolongación del conflicto, puesto que, como ya señalamos, hubiera podido seguramente abreviarse si tras el triunfo de Mylea Roma se hubiera dirigido directamente a conquistar Cartago, que, sin duda alguna, constituía el primer objetivo.

En nuestra opinión, Roma, creyéndose más débil de lo que en realidad era, trató de imponer en Sicilia una guerra de desgaste confiando en su posición que le permitía alimentar el Teatro de operaciones por líneas interiores muy seguras, pero, también, consciente de su superioridad en los combates terrestres y pensando, dada la distancia de la isla a África y ante ciertas subversiones internas, que Cartago no podría sostener el ritmo que aquélla le imponía.

Pero la guerra de desgaste en Sicilia no concedió a Roma la esperada solución, por lo que el Senado decidió concentrar en Ecnomo un ejército y una flota de 340 unidades, con la misión de atacar en su propio suelo a la república púnica. Pero lo que en esos momentos olvidaba Roma era que durante los largos años de lucha en Sicilia los cartagineses habían conseguido rehacerse y reconstruir sus fuerzas navales, porque, demasiado absorbida en alcanzar objetivos limitados y secundarios en la isla, no había sabido crear aquella

situación favorable tan preconizada posteriormente por todos los grandes estrategas navales.

Los cartagineses, mediante una hábil maniobra, trataron de destruir el convoy que transportaba a las legiones a la salida de Ecnomos, pero los romanos reaccionaron con presteza y batieron a los diversos grupos navales adversarios y aunque la flota logró alcanzar y proteger el desembarco de las legiones, en suelo africano, los combates terrestres, faltos de apoyo logístico y los temporales, convirtieron la campaña en un completo fracaso.

Durante el resto de la primera y segunda guerras púnicas, las flotas romanas se vieron repetidamente batidas por adversas condiciones climatológicas; lo que permitió a su rival enseñorearse de las costas italianas, cortar el tráfico marítimo de Roma y apoyar los éxitos de Amílcar Barca en tierras sicilianas, primero, y luego de Aníbal en Iberia.

No obstante, esas circunstancias aparentemente favorables condujeron a los cartagineses a cometer el gran error de considerar ya batido a su adversario y despreciar el tesón demostrado por el pueblo romano desde el comienzo de la primera guerra. De ahí que en lugar de asegurar y mantener el dominio o control del mar, los cartagineses se consagraron a efectuar acciones de corso, operación naval propia del contendiente más débil en la mar y de carácter marcadamente defensivo.

Aunque Cartago recobró de momento la iniciativa y, con ella, obligaron a los romanos a seguir en su estela, éstos dispusieron del tiempo suficiente para reforzar su poder naval con el que, en marzo del año 241 a de J. C., derrotarían ya definitivamente al grueso cartaginés en la importante batalla de las islas Egates.

Dicha situación, y el bloqueo que sufría Amílcar Barca en Lylibaeum, obligó a Cartago a pedir la paz y firmar un tratado en aquel mismo año. Esa situación fovorecería a Roma, pues dispondría de 23 años para rehacer su maquinaria militar sin amenaza alguna. Con la conquista de Sicilia Roma, al mismo tiempo que asimilaba las modalidades de la vida y cultura griega, adaptándolas a su carácter, acogía igualmente muchos de los métodos políticos de Cartago para preparar el fin de la hegemonía púnica.

Ese objetivo romano se llevaría a cabo al finalizar la segunda guerra púnica o, para otros, tercera, en la que conviene destacar que el factor decisivo de esta guerra fue el mar y las operaciones en él desarrolladas.

Sin embargo, la ingente personalidad de Aníbal, su atrevida marcha sobre Roma y los varios triunfos que alcanzó, entre ellos y principalmente la famosa batalla de Cannas, han recabado la atención de todos los historiadores que, por lo general, dotados de una mentalidad exclusivamente terrestre y escasamente especializados en nada que se refiera a la guerra naval, únicamente se concentraron en estudiar la figura y acciones de Aníbal, que, al fin y al cabo, no logró alcanzar nada que fuera definitivo.

En realidad el genial caudillo cartaginés, después de Cannas, no pudo llevar a efecto ninguna otra campaña de renombre, viéndose sometido a una inactividad que en lo sucesivo le acompañaría y cuya causa debe precisamente

buscarse un una mala valoración de lo que representaba la mar en el conflicto, sin apereibir que Roma les había arrebatado definitivamente la supremacía naval, en la que hasta allí se había fundamentado la gran hegemonía púnica.

Desde que se inició la segunda guerra púnica Cartago se encontró sometido a una honda crisis naval, que no le permitiría recuperar su antiguo poder a causa de varios factores internos, lo que se tradujo, no solamente en que desde el primer momento toda su estrategia que, en suma, descansaba sobre la mar, se viera obligada a pasar a la defensiva pese a todas las apariencias y éxitos de Aníbal, defensiva en su forma más inferior, sino que esa situación le condujo a una debilidad naval que le impidió aceptar ningún combate serio en la mar para buscar la destrucción de su enemigo y crear así aquella «situación favorable», proclamada por Clausewitz siglos más tarde, como fin real de la defensiva.

La defensiva posee una serie de matices que ofrecen, a la vez, ventajas e inconvenientes. Mas en ningún caso debe ser una espera permanente ni absoluta sino activa y transitoria, buscando por medio de lo que Colbert llama «contraofensivas menores» la creación de un espíritu ofensivo que produzca un continuo desgaste al enemigo, norma seguida constantemente hasta la última guerra mundial, según lo confirman las operaciones llevadas a cabo por el norteamericano Halsey en el Pacífico en 1941 y 1942.

Al colocarse Cartago en una situación defensiva tan absoluta e inferior dio a Roma el control del Mediterráneo, cuya supremacía no podría en lo sucesivo disputarle. Ello supuso en los mandos púnicos una falta de clarividencia política y estratégica, porque para Cartago el control y libertad de sus comunicaciones era vital a causa de su situación geográfica y por las características de una guerra que se desarrollaba en varios teatros de operaciones, cuyo solo lazo de unión era, justamente, la mar. Claro es que dada la estructura de las flotas del tiempo, el dominio del mar era siempre incierto y relativo, por lo que quizá si los cartagineses se hubieran decidido a combatir en el líquido elemento acaso el curso de la guerra pudiera haber sido diferente.

Por ello hay que reconocer que Cartago facilitó a Roma la conducción de las operaciones, porque sin serias amenazas desde la mar pudo efectuar una serie de acciones sobre la misma costa metropolitana enemiga, a cargo de las flotas estacionadas en Sicilia, que eran las que proporcionaban una «cobertura general» al Mediterráneo central y mar Tirreno, impidiendo a Aníbal el recibir apoyo y los refuerzos que precisaba.

Por otro lado, al disponer Roma del control de sus líneas marítimas interiores, golfo de León y mar balear, tuvo la facultad de poder establecerse y prestar una directa ayuda y cooperación a sus fuerzas en Iberia, obteniendo resonantes éxitos, entre ellos la victoria naval en la desembocadura del Ebro que permitió la toma de Sagunto y que Cataluña quedase bajo el dominio romano, así como la derrota del Asdrúbal en Tortosa y la entrada de naves romanas en el Guadalquivir. Posteriormente, ese control del mar es el que en los momentos postreros del conflicto ayudó a Escipión a conquistar Gades y

obligó a Magon a retirarse con su flota, terminando así el dominio cartaginés en España.

Hay que convenir, por tanto, que si Cartago hubiera sido tan activa en construir flotas como su caudillo lo fue en levantar ejércitos, el destino de Roma pudiera haber sido diferente y, con ello, el curso de la Historia Universal. Políticamente, las consecuencias de la destrucción de Cartago consistieron en el dominio romano del Mediterráneo occidental y central, con los territorios que los bordeaban y la libertad de acción que todo eso le otorgaba para consagrarse a su política oriental.

No obstante, hay que reconocer los grandes servicios prestados por Cartago, pues a través de sus luchas, expediciones, alianzas y tratados se le debe la conversión del Mediterráneo en un elemento de enlace transversal y longitudinal que, más tarde, facilitaría la expansión romana y de la civilización occidental.