UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Departamento de Historia de Medieval

TESIS DOCTORAL

Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1476)

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Manuel Flores Díaz

Directora

María Isabel Pérez de Tudela y Velasco

Madrid, 2016

© Manuel Flores Díaz, 2016

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL

CASTILLA Y EL DOMINIO DEL MAR EN LA EDAD MEDIA

(1248-1476)

TESIS DOCTORAL PRESENTADA POR MANUEL FLORES DÍAZ

DIRIGIDA POR LA DRA. MARÍA ISABEL PÉREZ DE TUDELA Y VELASCO

MADRID, 2015

A LA ARMADA ESPAÑOLA

Tu Regere Imperio Fluctus Hispano Memento

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Índice de Figuras 13

Indice de mapas geográficos 15

Indice de mapas de acciones navales 17

RESUMEN 19

SUMMARY 21

ABREVIATURAS 23

INTRODUCCIÓN 25

1. Terminología 28

2. Objetivos de la investigación 30

3. Marco cronológico y espacial 32

4. Articulación del texto 33

PRIMERA PARTE. FUENTES Y MÉTODOS 41

CAPÍTULO I. FUENTES 43

1. Las crónicas 44

1. 1. Consideraciones generales 44

1. 2. Textos y ediciones empleadas 45

1. 2. 1. Textos para los antecedentes navales tardoantiguos 46

1. 2. 2. Textos para los antecedentes navales altomedievales 47

1. 2. 3. Textos para la historia naval castellana 48

a) Crónicas del siglo XIII 48

b) Crónicas del siglo XIV 49

c) Crónicas del siglo XV 51

d) Textos islámicos 55

e) La conquista de las islas Canarias 57

2. Otras fuentes escritas 58

3. Fuentes arqueológicas 61

CAPÍTULO II. ESTADO METODOLÓGICO Y DE LA CUESTIÓN 67

1. Historia de la Guerra 69

1. 1. Historias generales de la guerra 70

1.1.1. La visión del militar 70
1. 1. 2. La visión del civil 74
1. 2. Historias sobre la guerra en la Edad Media 76
1. 3. Historias sobre la guerra en la Edad Media española 82
2. Historia Naval 86
2. 1. Historiografía naval española 87
2. 1. 1. La visión del marino 87
2. 1. 2. La visión del civil 91
2. 2. Historiografía naval extranjera 96
3. Congresos, reuniones y seminarios específicos 100
3. 1. Reuniones científicas de instituciones no especializadas 100
3. 1. 1. Reuniones internacionales 100
3. 1. 2. Reuniones en España 103
3. 2. Reuniones científicas de instituciones especializadas 104
3. 2. 1. Reuniones científicas de instituciones españolas 104
3. 2. 2. Asociaciones internacionales 105
a) Congreso Internacional de Ciencias Históricas 106
b) Congresos de la Comisión Internacional de Historia Militar 109
c) Los Coloquios Internacionales de Historia Marítima 109
d) Los Congresos Internacionales de Historia Marítima 110
4. Tendencias historiográficas, líneas de investigación y lo que falta por hacer 111
4. 1. Tendencias historiográficas 111
4. 2. Líneas de investigación actual 113
4. 2. 1. La organización y el personal 113
4. 2. 2. Las campañas 114
4. 2. 3. Las visiones generales. 115
4. 3. Lo que falta por hacer 116
CAPÍTULO III. EL PENSAMIENTO NAVAL EN LA HISTORIA Y LA PERSPECTIVA ESPAÑOLA 117
1. El pensamiento naval en la antigüedad 117
1. 1. Los inicios 117
1. 2. Los tratados de poliarcética 118
1. 3. Los tratados tácticos 119
1. 4. Las recopilaciones de estratagemas 121
2. El pensamiento naval en la Edad Media 122
2. 1. El mundo bizantino 122
2. 2. La cristiandad latina 125
2. 3. España 128
2. 3. 1. Aragón 128
2. 3. 2. Castilla 130
3. La política naval del Estado Moderno 133

3. 1. Los siglos XVI y XVII 134
3. 2. El siglo XVIII 143
4. El pensamiento naval de Edad Contemporánea 149
4. 1. En pensamiento naval de 1805 a 1953 149
4. 1. 1. Política naval hasta la Restauración 149
4. 1. 2. Política naval de la Restauración 152
4. 1. 3. Política naval desde 1898 156
4. 2. El pensamiento naval desde 1953 a 2015 172
5. El pensamiento naval foráneo desde principios del siglo XX 182
5. 1. La influencia directa de Mahan 182
5. 2. El período de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial 185
5.3. La Guerra Fría 191
5. 4. El Nuevo Orden mundial y las amenazas a la seguridad internacional 198
6. Conclusiones 200

CAPITULO IV. ELEMENTOS, CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES DEL PODER NAVAL 203
1. Elementos 204
2. Características 207
3. Funciones 209
3. 1. Funciones inmediatas 209
3. 1. 1. Poder naval desde el mar 209
3. 2. 2. Poder naval en el mar 212
3. 2. Funciones estratégicas 213
4. Limitaciones de los elementos, características y funciones del poder naval en la Edad Media 214
4. 1. Las embarcaciones 214
4. 1. 1. Propulsión y dirección 215
4. 1. 2. Tipos 216
4. 2. La navegación 217
4. 2. 1. El conocimiento de la costa 217
4. 2. 2. La orientación 218
4. 3. Las limitaciones navales 220
4. 3. 1. Limitaciones en los elementos del poder naval 220
4. 3. 2. Limitaciones en las funciones del poder naval 221
5. Conclusiones 222

SEGUNDA PARTE. MARCO GEOGRÁFICO Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS 225

CAPÍTULO V. EL MARCO GEOGRÁFICO 227

1. Europa 227

1. 1. Características generales 227

1. 2. Las costas europeas 228

1. 2. 1. El paso de Calais y el canal de la Mancha 231

1. 2. 2. El golfo de Vizcaya 231

1. 2. 3. El Mediterráneo 232

2. España 233

2. 1. Características Generales 233

2. 2. Las costas y mares españoles 236

2. 2. 1. El mar Cantábrico 237

2. 2. 2. La costa gallega 241

2. 2. 3. La costa meridional del Atlántico 243

2. 2. 4. La costa del Mediterráneo 246

2. 2. 5. Las islas Baleares 251

2. 2. 6. El Estrecho 253

2. 2. 7. La costa Canaria 255

3. El Atlántico, el Mediterráneo y el Estrecho 258

4. Generalidades sobre el poblamiento costero hispano 260

5. Conclusiones 264

CAPÍTULO VI. ANTECEDENTES NAVALES TARDOANTIGUOS Y ALTOMEDIEVALES 265

1. La irrupción germánica 266

1. 1. El marco galaico-cantábrico 266

1. 2. El marco Mediterráneo 268

1. 3. La caracterización naval de la irrupción germánica 271

2. El reino visigodo de Toledo 271

2. 1. Aspectos navales en el reino de Toledo 273

2. 2. La caracterización naval del reino visigodo de Toledo 276

3. La Alta Edad Media 277

3. 1. La actividad naval altomedieval 277

3. 2. 1. La primera mirada de Castilla al Mediterráneo: Valencia 278

3. 2. 2. La Marina de Gelmírez 281

3. 2. 3 La Campaña de Alfonso I *El Batallador* contra Bayona 284

3. 2. 4. La conquista de Almería de 1147 285

3. 3. Características navales del período 288

4. Conclusiones 289

TERCERA PARTE. LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL 291

CAPÍTULO VII. EL NACIMIENTO 293

1. Los primeros ensayos 293

1. 1. La conquista de Cartagena y la salida al Mediterráneo 293

1. 2. La campaña contra Sevilla de 1248 298

1. 2. 1. El *mar de batalla* en el Guadalquivir 299

1. 2. 2. El *poder naval* en la conquista de Sevilla. 307

2. La explotación de una nueva arma 308

2. 1. La proyección del poder naval hacia África. El ataque a Salé 309

2. 1. 1. El desarrollo de la campaña. 309

2. 1. 2. Aspectos estratégicos y navales de la campaña. 311

2. 2. La Orden de Santa María de España 315

2. 3. La búsqueda estratégica del *control del mar* en el Estrecho 317

2. 3. 1. La pugna por la *obtención/negación* del *control del mar* (1275-1279) 321

2. 3. 2. La continuidad de la lucha (1285-1310) 324

2. 3. 3. Valoración de las campañas del Estrecho 332

3. Expansión y rivalidad en la fachada atlántica europea. El *control del mar* 332

3. 1. Inglaterra 333

3. 2. Francia 334

3. 3. Flandes 337

3. 4. Alemania 337

4. Conclusiones 337

CAPÍTULO VIII. EL AUGE 341

1. El marco Mediterráneo (1312-1415) 342

1. 1. La continuidad de la lucha contra el Islam 342

1. 1. 1. La guerra contra los Benimerines 342

a) La campaña de Gibraltar. El *control del mar* islámico 344

b) El cambio de tornas. El *control del mar* castellano 346

c) La reacción benimerí y los últimos coletazos por negar el *control del mar* a Castilla 350

d) 1340, un año decisivo. De la *negación del mar* a Castilla… 353

e) ...al *combate decisivo* de la batalla de Tarifa-El Salado 358

f) La campaña contra Algeciras y Gibraltar 363

1. 1. 2. El descenso de la actividad naval contra el Islam 364

1. 1. 3. La campaña de 1404 en el Mediterráneo 367

a) La lucha contra el *dominio negativo* del mar 368

b) Acciones de *proyección del poder naval sobre tierra* contra el Islam 369
c) Aspectos navales de la campaña de 1404 372
1. 1. 4. El reinicio de la guerra contra Granada.....374
1. 1. 5. La conquista de Ceuta 383
1. 2. Un objetivo castellano no alcanzado: el *control del mar* en el Mediterráneo.....385
1. 2. 1. Antecedentes del conflicto y primeras operaciones navales 386
1. 2. 2. Los primeros intentos de paz y la segunda fase del conflicto.....388
1. 2. 3. La respuesta aragonesa y la paz de Terrer 396
1. 2. 4. El final del conflicto.....397
1. 2. 5. Nuevos intentos de presencia castellana en el Mediterráneo. 401
2. El marco atlántico (1336-1389).....402
2. 1. El primer conflicto naval contra Portugal.....402
2. 2. La Guerra de los Cien Años 407
2. 1. 1. La guerra contra Portugal.....412
2. 3. La guerra por el dominio de Portugal 428
3. Conclusiones.....433

CAPÍTULO IX. EL DOMINIO DE LOS MARES 437

1. El marco Mediterráneo (1415-1476).....437
1. 1. La lucha contra el Islam.....438
1.1.1. Las campañas de Enrique IV (1455-1459) 440
1.1.2. La participación naval castellana con poderes foráneos 445
1. 2. Rivalidades con Aragón.....447
1. 2. 1. Juan II (1429-1430) 448
1. 2. 2. Enrique IV (1462-1464) 452
2. El marco Atlántico.....443
2. 1. La Guerra de los Cien Años y el *dominio del mar* en el golfo de Vizcaya 456
2. 1. 1. El reinicio de las hostilidades contra Inglaterra.....459
a) El acoso castellano 460
b) La respuesta inglesa, la reacción castellana y el *dominio del mar*.....468
c) El final de la Guerra de los Cien Años 477
2. 1. 2. La nueva situación estratégica en Europa 478
2. 2. La guerra civil y la intervención de Portugal y Francia.....482
2. 2. 1. La guerra civil 482
2. 2. 2. La intervención de Portugal y Francia (Mapa 44) 484
a) El frente portugués.....485
b) El ataque francés 489
3. El redescubrimiento y la conquista de las islas Canarias (1404-1496). La aplicación estrátégica del *poder naval*.....494
3. 1. Las primeras noticias sobre las islas.....496
3. 2. El redescubrimiento de las Canarias.....497
3. 3. La conquista castellana.....501

3. 3. 1. La fase señorial 502
a) El señorío franco-normando 502
b) El señorío castellano....506
3. 3. 2. La tutela directa de la monarquía....509
a) La conquista de Gran Canaria....509
b) La conquista de La Palma 513
c) La conquista de Tenerife....513
3. 4. Aspectos navales de la conquista....515
4. Conclusiones....516

CAPÍTULO X. ELEMENTOS MATERIALES DEL PODER NAVAL CASTELLANO EN LA EDAD MEDIA....519
1. Los puertos....520
2. Los barcos....523
2. 1. Los tipos de embarcación. 524
2. 1. 1. El Siglo XIII....524
2. 1. 2. El siglo XIV 530
2. 1. 3. El siglo XV 534
2. 2. La construcción 540
2. 3. El alistamiento 542
2. 3. 1. Embarcaciones procedentes de las atarazanas reales 542
2. 3. 2. Solicitud de embarcaciones a personas o instituciones....546
2. 3. 3. Requisa directa de embarcaciones....549
2. 3. 4. Participación de embarcaciones foráneas 550
3. Los hombres....553
3. 1. Las funciones 553
3. 1. 1. Funciones bélicas.....554
3. 1. 2. Funciones náutico-marineras....555
3. 2. El alistamiento 556
4. Conclusiones....558

CUARTA PARTE. CONCLUSIONES 559

CONCLUSIONES 561
1. La influencia de lo naval en la Reconquista terrestre 563
2. La evolución en el uso del poder naval 564
2. 1. De la conquista de ciudades costeras....565
2. 2. ...al dominio del mar. 566
2. 3. Análisis de las funciones del poder naval en la marina castellana medieval....567
3. El siglo XIV, el gran siglo naval castellano 568
4. La marina en la evolución política y económica de Castilla....569

5. La significación de lo naval en el medioevo hispano 571

ANEXOS 577

ANEXO I. Cronología de historia naval castellana 579

ANEXO II. Acciones navales castellanas en la Edad Media.....587

ANEXO III. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media.....589

ANEXO IV. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XII 591

ANEXO V. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en la primera mitad del siglo XIII.....593

ANEXO VI. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en la segunda mitad del siglo XIII. 595

ANEXO VII. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XIV. 597

ANEXO VIII. Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XV. 599

ANEXO IX. Colaboración de embarcaciones foráneas en la marina de Castilla 601

ANEXO X. Colaboración de embarcaciones de Castilla con poderes foráneos 603

ANEXO XI. Tipos de embarcaciones empleadas. 605

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA 607

1. Acerca de la bibliografía 607

2. Bibliografía clasificada.....607

Índice de Figuras

Fig. 1. MAPA DE PIRI REIS DE LAS COSTAS DEL REINO DE GRANADA.....135

Fig. 2. RUMBO DEL BARCO SEGÚN EL ÁNGULO DEL VIENTO.....219

Fig. 3. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (I).....301

Fig. 4. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (II).....303

Fig. 5. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (III).....304

Fig. 6. LA BATALLA DE SALTES.....429

Fig. 7. EL PROCESO DE CONQUISTA DE LAS CANARIAS.....512

Fig. 8. PUERTOS DE CASTILLA EN 1325…….....…….....522

Fig. 9. EMBARCACIONES DE GUERRA EN EL BEATO DE LIÉBANA……..524

Fig. 10. EMBARCACIÓN MERCANTE EN EL BEATO DE LIÉBANA……..525

Fig. 11. IMAGEN DE NAVE EN LAS CANTIGAS.....526

Fig. 12. IMAGEN DE GALERA EN LAS CANTIGAS.....527

Fig. 13. DIPINTO DE POSIBLE GALERA…….528

Fig. 14. IMAGEN DE NAVE EN EL SELLO DE SAN SEBASTIÁN…….....…….529

Fig. 15. IMAGEN DE BATEL EN LAS CANTIGAS.....530

Fig. 16. IMAGEN DE NAVE EN EL SELLO DE SANTANDER…….....……532

Fig.17. IMAGEN DE POSIBLE BARCA EN LAS CANTIGAS.....533

Fig. 18. IMAGEN DE NAO Y BARCA EN LETRA CAPITAL DE 1478…….....……535

Fig. 19. IMAGEN DE NAO EN EL CABALLERO CÍFAR…….536

Fig. 20. IMAGEN DE BATEL EN EL CABALLERO CÍFAR…….537

Fig. 21. GRAFITO DE POSIBLE NAO…….....538

Fig. 22. CONSTRUCCIÓN DE UNA EMBARCACIÓN EN UNA MINIATURA DEL SIGLO XI.....541

Indice de mapas geográficos

MAPA 1. COSTAS Y MARES DE EUROPA OCCIDENTAL….....229

MAPA 2. COSTAS Y MARES DE EUROPA ORIENTAL.....230

MAPA 3. LA PENÍNSULA IBÉRICA.....234

MAPA 4. LA COSTA DEL CANTÁBRICO ORIENTAL.....238

MAPA 5. LA COSTA DEL CANTÁBRICO OCCIDENTAL.....239

MAPA 6. LA COSTA DEL CANTÁBRICO CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……240

MAPA 7. LA COSTA GALLEGA…….241

MAPA 8. LA COSTA GALLEGA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES…….....242

MAPA 9. LA COSTA MERIDIONAL DEL ATLÁNTICO……..244

MAPA 10. LA COSTA MERIDIONAL DEL ATLÁNTICO. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……245

MAPA 11. LA COSTA MEDITERRÁNEA ANDALUZA…….....247

MAPA 12. LA COSTA MEDITERRÁNEA ANDALUZA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES.248

MAPA 13. LA COSTA MEDITERRÁNEA LEVANTINA.....249

MAPA 14. LA COSTA MEDITERRÁNEA LEVANTINA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……..250

MAPA 15. LA COSTA CATALANA……251

MAPA 16. LA COSTA CATALANA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES…….....252

MAPA 17. LAS ISLAS BALEARES……253

MAPA 18. LAS ISLAS BALEARES. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……254

MAPA 19. EL ESTRECHO.....255

MAPA 20. EL ESTRECHO. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……...256

MAPA 21. LAS ISLAS CANARIAS……257

MAPA 22. LAS ISLAS CANARIAS. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES……...258

Índice de mapas de acciones navales

MAPA 23. ÁREAS DE ACCIÓN DE LA MARINA DE CASTILLA (1248-1476)……..262

MAPA 24. LA OCUPACIÓN DEL BAJO GUADALQUIVIR (1246-1264)…….....307

MAPA 25. LAS CAMPAÑAS DEL ESTRECHO I. (1275-1310)……319

MAPA 26. EXPANSIÓN EN LA FACHADA ATLÁNTICA EUROPÉA (1225-1279)……338

MAPA 27. LAS CAMPAÑAS DEL ESTRECHO II. (1310-1415)……361

MAPA 28. EL ASALTO AL REINO DE GRANADA (1369-1488)……..370

MAPA 29. LA CAMPAÑA MEDITERRÁNEA DE 1404……..375

MAPA 30. LA SALIDA MEDITERRÁNEA I……399

MAPA 31. LA SALIDA MEDITERRÁNEA II……401

MAPA 32. EL PRIMER CONFLICTO NAVAL CONTRA PORTUGAL (1337-1339)……...403

MAPA 33. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS I (1337-1376)……413

MAPA 34. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS II. LA CAMPAÑA DE TOVAR DE 1377……..422

MAPA 35. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS III (1378-1379)…….....424

MAPA 36. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS IV. LA CAMPAÑA DE TOVAR DE 1380……..426

MAPA 37. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS V. EL FRENTE PORTUGUÉS (1370-1388)……434

MAPA 38. EL ASALTO IBÉRICO AL NORTE DE ÁFRICA (1260-1471)……450

MAPA 39. LA RIVALIDAD CON ARAGÓN (1429-1464)……457

MAPA 40. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VI. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (I)……464

MAPA 41. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VII. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (II)……..468

MAPA 42. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VIII. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (III)……474

MAPA 43. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS IX. EL FINAL DEL CONFLICTO (1413-1451)……...……....479

MAPA 44. LA GUERRA CIVIL (1474-1479)…….....492

RESUMEN

Esta tesis, bajo el título *Castilla y el Dominio del Mar en la Edad Media (1248-1476*), quiere ofrecer una nueva perspectiva de la historia naval de Castilla, aplicando las idead y conceptos extraidos del pensamiento naval contemporáneo en uso.

Para ello, y después de explicar lo que entendemos en este trabajo como *Poder Naval*, en la primera parte veremos las fuentes empleadas, esencialmente crónicas por ser las fuentes más apropiadas para el objetivo planteado, despuésn tras analizar el estado de la cuestión, se hara una revisión histórica del concepto teórico/práctico del *Poder Naval*, con especial atención en el caso de España. Posteriormente se fijarán una serie de elementos, funciones y características del *Poder Naval*.

Con este punto de partida, se pasará a la segunda parte, en la cual se hará por una lado una visión del contexto geográfico en el que se enmarca el trabajo y después una historia naval de la Antigüedad tardía y de la Alta Edad Media en la Península Ibérica.

Entraremos en la tercera parte de este trabajo en la que se realizará una visión cronológica de la historia naval castellana, aplicando los elementos, funciones y características del *Poder Naval*, dando lugar a una división de la historia naval castellana en nacimiento, auge y dominio, con diferentes límites cronológicos para los ámbitos geográficos del Atlántico y el Mediterráneo. Seguirá una revisión de los elementos materiales que hicieron posible la historia naval castellana. Estará enfocada en los puertos, las embarcaciones y los hombres. Tras esto, entraremos en la parte final del trabajo

La última parte de esta tesis son las conclusiones. En ellas se recalca la importancia que para la denominada Reconquista tuvo la influencia de lo naval, proponiéndose una periorización y una revisión de cómo se usó el poder naval, que nos llevará a la consideración del siglo XIV como el gran siglo naval castellano, para después ver la influencia marítima y naval en el desarrollo político y económico de Castilla y su significación en la Edad Media hispana.

Finaliza el trabajo con una serie de anexos que ofrecen la representación gráfica de datos e información significativa. El primero es una cronología de la historia naval castellana. Los anexos del 2 al 10 son empleados para analizar una serie de aspectos significativos usando datos numéricos y porcentuales. El ultimo anexo ofrece una visión rápida del número y tipo de embarcaciones en diferentes siglos.

En función de lo arriba indicado, y esa es la principal contribución de esta tesis, pienso que era necesario un estudio moderno de la marina de la Corona de Castilla en la Edad Media en el cual se tomara en consideración los aspectos relacionados con el *Poder Naval* que emergiendo desede el pensamiento militar, sean aplicados a los estudios históricos. Y no solo por la improtancia que la historia naval castellana tuvo para la posteridad. También es digno de mención en estas páginas el papel dedicado a la historia naval, sobre todo con respecto a la época visigoda, con el estudio

pormenorizado de fuentes contemporáneas que permiten resaltar una significación mayor de lo pensado no solo por el público en general sino dentro del mismo campo de los estudios históricos.

Es además novedosa la visión de los hechos con la consideración de elementos de la geografía física, esencialmente los relacionados con el clima, pero no solo de estos.

Es también interesante la contribución de la información reflejada en los apéndices. Muchas de ella ofrece una perspectiva visual de aspectos básicos del trabajo. La Cronología misma, con la parametrización de las acciones navales castellanas, la colaboración con poderes políticos foráneos o el tipo de embarcaciones mencionadas por las fuentes en cada periódo, son elementos que han sido poco considerados por la historiografía mediavalista española.

SUMMARY

This thesis, under the title *Castilla y el Dominio del Mar en la Edad Media (1248-1476*), aims stated offer a new perspective of the Castile naval history, applying the same ideas and concepts extracted from naval contemporary thought in use.

For it, and after explaining linguistically so in this work understand sea power, in the first part will first discuss the sources employed, essentially chronicles for being these the most appropriate for the objective sought, then, after passing through a state of the question, there will be a review of theoretical / practical concept of sea power throughout history, with emphasis on the Spanish case. Thereafter we will fix a number of elements, functions and feactures of sea power.

With this starting point, it is passed to the second part, in which a vision of maritime geographical context in which our work and then the late antique and early medieval naval history of the Iberian Peninsula is part takes place.

We then entered the third part of the job. In it, with a chronological view of the Castilian naval history, elements, features and functions of naval power to the study of the same shall apply, becoming a chronological division of the naval history in origin, rise and dominance, with different time limits for the geographical framework of the Atlantic and the Mediterranean. Following this vision will be entered into the review of the material elements that made the Castilian naval history, focusing on the ports, ships and men. Behind them, we enter the final part of the work

The last part of this thesis is the conclusions. They note the importance to the historical process known as Reconquista was influenced by the naval, proposing one periodization for medieval Spanish naval history and an overview of the use of naval power was made, which means that it has to go the consideration of the fourteenth century as the great naval Castilian century to see then as marine and naval influenced the political and economic developments of Castile and significance that all this had on the Hispanic Middle Ages.

Finish the job with a series of annexes that shows graphically represents a seri data and significant information. The first is a chronology of the Spanish naval history, differing in the same types of naval actions. The Annexes 2 to 10 are used to analyze numerical and percentage data via parameter siginificatives various aspects. The last annex presents quickly type number and name of the same on different boats in different centuries encompassing work.

In view of the above, and this is the main contribution of this teis, I think a modern study on marine Crown of Castile in the Middle Ages in which aspects of naval power are taken into account was necessary, that emerged in the military has been applied since then to historical studies. And this not only by the importance it had for posterity. It is also noteworthy in this paper pages dedicated to naval history, especially regarding the Visigothic period, with pormenorizao study of contemporary sources, which highlight use of the naval greater than what is considered I think not only in terms of the general public, but within history studies themselves.

Also new is the view of events taking elements of physical geography-not only- but especially climate.

I hope it may also find interesting the contribution of information reflected in the appendices. Most of these offer a very visual perspective on basic aspects of this work. The chronology itself, the parameterization of the Castilian naval actions, collaboration with foreign political powers or types of boats named by sources in each period, are elements that I think little beaten by Spanish naval medieval historiography.

ABREVIATURAS

A lo largo de este trabajo, para simplificar y evitar repeticiones extensas, emplearemos cierta cantidad de abreviaturas. La nómina de las mismas es la siguiente:

*AEA*Anuario de Estudios Atlánticos

*AEM*Anuario de Estudios Medievales

AGNArchivo General de Navarra.

AGSArchivo General de Simancas

GAGuerra Antigua

GMGuerra Moderna

CGConsejo de Guerra

*AHDE*Anuario de Historia del Derecho Español

*BAM*Boletín de Arqueología Medieval

*BIDAE*Boletín del Instituto de Estudios Asturianos

BMNBiblioteca Museo Naval

CSBColección Sanz de Barutell

SSerie Simancas

ACASerie Archivo Corona de Aragón

CVPColección Vargas de Ponce

BNBiblioteca Nacional de Madrid

CESEDENCentro Superior de Estudios de la Defensa

CSICConsejo Superior de Investigaciones Científicas

Doc./doc.Documento/documento

Docs/docs.Documentos/documentos

f./ff.folio/folios

*HID*Historia, Instituciones y Documentos. Revista de Historia Medieval de la Universidad de Sevilla

IDEAInstituto de Estudios Asturianos

IERInstituto de Estudios Riojanos

*MGH*Monummenta Germaniae Historica

OTANOrganización del Tratado del Atlántico Norte

r.recto

P./p.Páginas

Pp./pp.Páginas

*RABM.*Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos

RAHReal Academia de la Historia

*RHC*Revista de Historia Canaria

*RHM*Revista de Historia Militar

*RHN*Revista de Historia Naval

*RUO*Revista de la Universidad de Oviedo

v.vuelto

Vol./vols.Volumen/volúmenes

Preparemos a navegar

INTRODUCCIÓN

Este trabajo, como casi todo en la vida, no nace de la nada, tiene unos antecedentes y es producto de una serie de elecciones y, porqué no decirlo, de gustos y pasiones personales. En este caso, son tres los antecedentes, las pasiones como me gusta llamarlas, que originan este trabajo y que paso a continuación a relatar. El orden es aleatorio y no supone prelación alguna. En primer lugar la mar; la segunda pasión es la guerra, la milicia, el combate y el combatiente así como lo que lo rodea, su armamento, las tácticas, la disciplina, la motivación…; en tercer lugar la Historia. Están los tres pilares, las tres pasiones, los orígenes, las bases sobre las que se asienta el porqué de este trabajo y que están todos ellos presentes de una u otra forma desde mi infancia. Pasemos a continuación a introducirnos en lo que es la investigación en sí, el trabajo

Es un tópico repetirlo pero el año 1890 supuso una inflexión -actualmente en revisión-, de todo lo relacionado con los estudios navales. En esa fecha vio la luz la célebre obra de Mahan, capitán de navío de la marina de guerra estadounidense y profesor del *Naval War College* de Newport, que revolucionó el pensamiento naval y cuyas bases, matizadas, continúan siendo válidas en la actualidad. Los españoles fuimos doblemente protagonistas de este texto[1]. Por un lado, desde una perspectiva de análisis histórico, consideraba el autor que la política naval española desde el siglo XVI no lo era en sentido estricto y que por eso fracasó de forma estrepitosa. Por otro lado, desde la perspectiva política de expansión política estadounidense, dicho texto sirvió de justificación expansiva por mar para la hasta entonces continental potencia americana, que empezó a ejercer lo que podríamos llamar como su *destino manifiesto*, primero en América y después en el mundo.

El mismo año de la derrota española a manos estadounidenses, el célebre 1898, se escribió en España una obra que pretendió rebatir lo indicado por Mahan. El autor, Joaquín Sánchez de Toca[2], fue ministro de Marina poco después del desastre y a él se debieron los primeros intentos de reposición de nuestra armada. Considero así mismo que es el primer tratadista "moderno" sobre política naval en España.

---

[1] Alfred T. MAHAN, *Influence of the sea power upon History*. Boston, Low, 1890. Reedición en Nueva York, 1960. En español, La Coruña, 1901.

Mahan (1840-1914) nació en West Point, en 1859 se graduó segundo de su clase en la academia naval, participando en la guerra civil americana en el bando de la Unión. También estuvo destacado en el puerto de El Callao durante la Guerra del Pacífico. En 1885 inició su actividad como profesor de la academia naval estadounidense. Curiosamente, su perspicacia en el plano teórico y estratégico no estuvo acampañada de una perícia práctica navegatoria y numerosas embarcaciones bajo su mando a lo largo de su carrera sufrieron percances tanto con elementos móviles como inmóviles.

[2] *El poder naval en España y su importancia política económica para la nacionalidad Ibero-americana*. Madrid, 1898. Reeditada en 1980. Nosotros hemos empleado la edición de Madrid, Editorial Naval, 1986.

Sobre Mahan y España, Jesús SALGADO ALBA, *Mahan y España*. Conferencia curso 1964-1965. Cátedra de Alta Cultura Naval, Arzobispo Gelmírez, Marín, 1965, pp. 29-44.

Joaquin Sánchez de Toca (1852-1942) nació en Madrid, siendo su padre médico de la reina Isabel II. Se licenció en Derecho. Fue diputado conservador, alcalde de Madrid, ministro de varias ramas y de marina entre 1902 y 1903 y presidente del gobierno entre el 20 de julio y el 7 de diciembre de 1919.

Por lo demás, los estudios históricos relacionados con la acción o la política naval han tenido, como en general los temas de cariz militar, escasa producción en España y además de esto, han tenido poca repercusión en la gente de la calle. Esto es debido a que a pesar de nuestra práctica insularidad, no somos -al pensar y decir de muchos- una nación marítima, salvo algunas excepciones. Aún con esta precariedad en temas navales, quiero pensar, siendo muy benevolente ya que no estoy muy convencido del todo, que fuera de los ámbitos académicos, navales y marítimos, es conocido que el papel de España en el mar fue fundamental en nuestra historia durante los siglos XVI, XVII y XVIII.

Una vez dentro de esta dinámica, quiero suponer también que se llega a identificar fácilmente, vuelvo a repetir que fuera de los ámbitos académicos, navales y marítimos, hechos como el descubrimiento de América, la primera vuelta al mundo, la batalla de Lepanto, el auge naval hispano en el siglo XVIII, así como la batalla de Trafalgar o el ya mencionado desastre del 98 con su componente naval como el más destacado.

Ahora bien, parece, tanto en el mundo científico histórico, en menor medida, como a nivel popular, que toda esta vida marítima diese inició, casi por casualidad, a finales del siglo XV. De hecho creo que, vuelvo otra vez a nivel popular, nadie sabría indicar una sola acción naval hispana, atlántica o mediterránea, que se ubicase cronológicamente en la Edad Media. Probablemente habría que hacer cierta salvedad con lo referido a la expansión por el Mediterráneo de la Corona de Aragón a partir del siglo XIII, pero creo que incluso en la actualidad y dentro del ámbito geográfico, por ejemplo, catalán, sería difícil que alguien indicase algo al respecto.

Volviendo al campo científico, en la actual historiografía española existe cierto resurgir sobre temas relacionados con aspectos bélicos y/o militares. Se considera tradicionalmente que en la historiografía científica del siglo XIX se dio especial significación a la historia de los acontecimientos políticos y dentro de ellos, los hechos de armas. Durante el siglo XX sobre todo con la introducción de las tendencias sociológicas o también de la nueva historiografía que surgió a partir de la escuelas de Annales, la Nueva Historia, o la historiografía marxista, pareció que los temas de los grandes hechos políticos y bélico-militares, dejaron de tener interés frente a otros de tipo social o económico. Esto se puede aplicar a buena parte de la historiografía continental, incluída la hispana, que estaba profundamente influenciada por la historiografía francesa, bien de la Escuela de Annales, bien del propio materialismo histórico. En este panorama podemos encontrar una excepción, como en muchas otras cosas, en la historiografía anglosajona. Esto es debido a que tanto en Gran Bretaña como en Estados Unidos, y de mano no solo de las academias navales sino de historiadores civiles, los estudios históricos sobre táctica y estrategia militar y naval en cualquier período son numerosos y notables. Tal situación descrita trajo como consecuencia que incluso en la actualidad y a nivel popular, los temas, hechos, narraciones y cualquier tipo de realización científica o divulgativa sobre temas militares tengan una mayor divulgación. Respecto a la Edad Media, la invasión normanda y las novedades tanto tecnológicas como ideológicas y de las tácticas y estrategias, aportadas por los nuevos señores de Inglaterra, parece un caso paradigmático.

Si nos centramos ahora más en España en los últimos años, con unos orígenes que se pueden rastrear hasta mediados o incluso inicios de los años setenta, los temas militares, dentro de la historiografía, empezaron a contemplarse desde un nuevo prisma, pero como esta es una cuestión que siempre se manifiesta y resumen en cada nueva obra de historia militar, no voy a insistir en ello.

Más recientemente, el hechos de que las Fuerzas Armadas se adaptaran a los nuevos tiempos conforme lo hizo la sociedad que las acoge en su seno, hizo que el Instituto Histórico y Cultural de la Marina desarrolla desde hace unos decenios una labor de difusión del patrimonio histórico naval de nuestra nación, labor que muchas veces no ha encontrado el eco necesario en el resto de la sociedad, ni tan siquiera entre los medios académicos, aunque parece que esto va afortunadamente cambiando.

Pero sin embargo, un hito fundamental en los escritos históricos navales sobre la España medieval, en este caso el mundo andalusí, como la obra de Jorge Lirola Delgado, parece que ha pasado desapercibida incluso en el mundo de los estudios navales españoles[3]. Esto puede ser debido a que por lo general, desde los estudios históricos, la primacía se ha dado en el marco cronológico de la Edad Antigua y, sobre todo, de la Edad Moderna, en especial el siglo XVI, el que se considera como la Edad de Oro de la marina española.

En vista de todo lo anterior, y esta es la aportación fundamental de esta tesis, creo que se hacía necesario un estudio moderno sobre la marina de la Corona de Castilla en la Edad Media en la que se tengan en cuenta los aspectos del poder naval, que surgidos en el mundo militar se ha aplicado desde entonces a los estudios históricos. Y ello no solo por la importancia que tuvo para la posteridad -¿realmente pudo siquiera pensarse en la expedición que “redescubrió” América en 1492 sin el poso de una práctica y tradición anteriores?- Algunos contestarán afirmativamente, que se podía haber planteado tal viaje de la nada. Pero empleando el sentido común se llegaría a la conclusión de que hubiera sido imposible, como imposible hubiese sido también la progresiva incorporación de las islas Canarias a la Corona de Castilla.

También es de destacar en este trabajo las páginas dedicadas a los antecedentes navales, especialmente lo referente a la etapa visigoda, con un pormenorizado estudio de las fuentes de la época, que permiten apreciar un uso de lo naval mayor de lo que se considera, creo que no solo a nivel de público en general, sino dentro de los propios estudios históticos.

Igualmente novedosa es la visión de los acontecimientos atendiendo a elementos de geografía física -no tanto- como, especialmente, climatológicos.

Por lo anteriormente expuesto resulta interesante la aportación de la información reflejada en los apéndices. La mayoría de estos nos ofrecen una perspectiva muy visual sobre aspectos básicos de este trabajo. La propia cronología, la parametrización de las acciones navales castellanas, la

[3] Jorge LIROLA DELGADO, *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, Universidad de Granada, 1993. Si alguien está interesado en la historiografía andalusí, remito a la bibliografía de esta obra. Más adelante volveremos a hablar de este autor.

colaboración de y con poderes políticos foráneos o los tipos de embarcaciones mencionadas por las fuentes en cada época, son elementos que creo poco trillados por la historiografía naval medieval hispana.

Pero antes es conveniente dejar claro un aspecto fundamental, el del significado de los términos generales empleados, en especial los términos *marítimo* y *naval*.

1. Terminología

Como dijimos, conviene tener claros una serie de términos básicos y fundamentales para la correcta comprensión de este trabajo. En primer lugar sobre los conceptos *naval* y *martítimo*. En segundo lugar, sobre el marco político espacial de nuestro trabajo.

Sobre los dos primeros términos, atendiendo a la vigésimo segunda edición del diccionario de la Real Academia Española, *Marítimo* es, literalmente y en su primera acepción, «*perteneciente o relativo al mar*». Por otro lado, en la misma obra, el término *Naval*, se define en su primera acepción como «*perteneciente o relativo a las naves y a la navegación*».

Si tomamos como referencia otras obras tal diferenciación no es del todo clara.

Empezando en el siglo XVII con Sebastián de Covarrubias en su *Tesoro de la Lengua Castellana o Española*, indica respecto al término *Naval*, en su primera acepción, que es «*cosa perteneciente al navio, como batalla naval*» y en su segunda, «*navegar, andar en navios por la mar*». No existe en esta obra entrada con el término *Marítimo*, pero si la de *Mar*[4].

Tenemos que esperar unos cuantos años hasta llegar al *Diccionario de autoridades* de la Real Academia Española, realizado entre 1726 y 1739. Para los términos que a nosotros nos interesan, *Marítimo* y *Naval*, la consulta se realiza sobre el volumen cuarto, de 1734. Así, sobre el primer término lo define como «*lo que toca o pertenece al Mar*». Mientras que el segundo es definido como «*lo que pertenece a las naves*». El término, así expresado, puede no tener relación con aspectos militares, pero a la hora de indicar los ejemplos se indica «*Recop. De Ind. Lib. 9 tit. 36. l. 5. Y en todo guarden la buena orden y disciplina de la milicia naval*». Y Así mismo, «*C. De la Roc. Epit. De Carl. V. f. 87. Muchos creyeron entonces que era princípio de alguna estratagema naval*»[5].

En el diccionario de María Moliner, el término *Marítimo* no existe, existiendo el término *Marino*, que en su primera acepción es *De Marina*, siendo este término *Marina* en su tercera acepción, *conjunto de los barcos de una nación. Organización completa alrededor de ellos, incluido el persona* y en su cuarta *Arte de navegar. Conjunto de actividades y elementos que intervienen en la*

[4] *Según la impresión de 1611, con las adiciones de Benito Remigio Noydens publicadas en las de 1674*. Edición de Martín de Riquer, 1987, tercera edición de 1993. Edición original de 1943.

[5] RAE, 1734, pág. 502 para marítimo y 653 para naval.

navegación: "Guindar es un término de marina". Mientras que *Naval*, es un adjetivo proveniente del latín *Navalis*, y es *De navegación*[6].

Juan Corominas en el *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico* no tiene entrada alguna bajo la referencia *Marítimo/marítima*, pero sí de *Mar*. No obstante ni de este término ni de los derivados facilitados podemos sacar conclusión alguna para nuestro trabajo. Respecto al término *naval*, se hace derivar el mismo, lógicamente, de la palabra *nave*[7].

Del otro lado, si pasamos ya a la obra no de un lexicógrafo, sino de un hombre versado en la mar, tenemos la obra de José María Martínez-Hidalgo de Terán. Este investigador marítimo fue durante muchos años director del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona así como Capitán de Fragata de la armada española, empleo que alcanzó ya en la Reserva Naval. En su obra *Diccionario Náutico*[8], para el término *Marítimo* indica que es: «*perteneciente a la mar, por su naturaleza, proximidad, relación política o cualquier otra causa*». Indica que la traducción tanto inglesa como francesa es *Maritime* -con la lógica diferenciación en la pronunciación-. El mismo autor, para el término *Naval* nos dice que es: «*perteneciente a las naves y a la navegación. Comúnmente se refiere a lo relativo a la Armada*». Igualmente, tanto en inglés como en francés, la traducción es *Naval*. Para completar la definición, diremos que el término *Armada* según Martínez-Hidalgo y Terán es el: «*Conjunto de fuerzas navales de un país*».

De lo expuesto hasta ahora se deducen dos cosas. Una es que la diferencia -no siempre clara-, entre *Marítimo* y *Naval* es que el primero hace referencia al mar en general y el segundo se centra en los barcos. Del segundo término, en mayor o menor medida el sentido con que se suele emplear es referido a la actividad bélica por mar.

Para este trabajo, el sentido en el que ambos términos serán empleados a lo largo de este trabajo se acercan más a esta última definición, cercana a quienes han hecho de la mar y lo naval eje de su vida y difiere de las definiciones dadas por la máxima autoridad lingüística del español.

Así pues el sentido de ambos términos en este trabajo viene dado por la evolución histórica que los tratadistas -llegando hasta nuestros días con aportaciones principalmente de autores anglosajones-, han hecho que los términos marítimo y naval tengan un significado propio en los estudios históricos y en los estratégicos. El entendimiento que en la actualidad se tiene de los mismos es generalmente aceptado en los ámbitos especializados tanto en su tratamiento teórico como en su aplicación práctica y proviene del ámbito de las democracias anglosajonas.

[6] Edición de 1980

[7] Juan COROMINAS y José A. PASCAL. Madrid, Gredos, 1981, 2ª reimpresión, 1989. Para *Mar*, vol. III, pp. 837-839. Para *Nave*, vol. IV, p. 219.

[8] José María MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*. Ediciones Nauta, Barcelona, 2003. 2ª. Edición. Martínez-Hidalgo de Terán fue director del museo marítimo de las Reales atarazanas de Barcelona entre 1958 y 1984. El diccionario que hemos utilizado, representa el último eslabón en una serie de obras de similares características que vienen existiendo desde principios del siglo XIX y que as u vez parten de obras muy anteriores, como por ejemplo el *Vocabulario de la Instrucción Náutica*, escrito por Diego García de Palacio en 1589.

Pero teniendo en cuenta que tampoco son conceptos cerrados, sino que evolucionan constantemente, baste de momento avanzar someramente la distinción que avanzo a continuación y que veremos con mayor profundidad en el capítulo IV de este trabajo. Así, el término “poder naval” afecta a cuestiones estrictamente bélicas y “poder marítimo”, afecta a cuestiones tanto bélicas como civiles (comercio, pesca, deporte…), de tal forma que el primero es un concepto más reducido que estaría incluido en el segundo.

Basten estas líneas para avisar al lector sobre la complejidad terminológica que tiene el tema abordado.

Igualmente, estoy seguro de que el lector acostumbrado a los estudios y análisis navales echará en falta muchos aspectos o notará carencias. Pidiendo disculpas de antemano. Mi excusa ante tal circunstancia sería que este es un trabajo de historia, no un trabajo de análisis de estrategia o de aplicaciones tácticas y operativas, aunque use dichos aspectos para la realización del trabajo histórico.

Pasando al segundo término a aclarar, dentro del ámbito político espacial, he de avanzar que se empleará un término, el de *Corona de Castilla*, que no obedece a ninguna realidad geográfica, política, jurídica o administrativa de la época. El empleo de dicho término obedece a una consideración práctica al englobar a los distintos territorios que se fueron incorporando de forma pacífica o no tan pacíficamente al primitivo nucleo político y geográfico castellano, primero condal y después real. Se esta forma nos referimos a una serie de territorios y realidades políticas, -reino de Asturias, reino asturleonés, reino de León, de Galicia y posteriormente de Murcia, Sevilla, etc…- sin tener que hacer una larga nómina o una distinción detallada, salvo cuando sea estrictamente necesario, que a la larga haría que el texto fuese menos ágil y más farragoso.

2. Objetivos de la investigación

El objetivo principal de esta investigación pese a que pueda, al menos inicialmente, parecer lo contrario, no es trazar una historia naval castellana durante la Edad Media. El objetivo será que partiendo de esta historia naval se plantea una nueva perspectiva en el estudio de la misma. Esta nueva perspectiva vendrá dada por la aplicación de elementos, características y funciones, que han sido definidos por la evolución de los estudios estratégicos y del pensamiento naval, a las campañas y acciones conocidas de la marina de Castilla.

Conviene destacar algo que ya se aprecia nada más ver el índice del trabajo. Este trabajo no tiene como objetivo fundamental los aspectos económicos, científicos, tecnológicos, administrativos, organizativos, ocupándose de estos temas otros investigadores, como tendremos ocasión de ver al analizar el estado de la cuestión. Y no porque no sean significativos y además en algún caso relativamente poco tratados en la historiografía, aspecto que poco a poco se va remediando, sino porqué desde la perspectiva principal de este trabajo, cuando nos acerquemos a estos aspectos su tratamiento será para intentar aclarar alguna circunstancia que afecte al devenir de la marina castellana medieval en la orientación que le queremos dar al trabajo. Por esto se partirá de la base de

una organización que funciona desde el punto de vista operativo, orgánico y funcional, centrándonos pues en su acción en el combate y como herramienta de acción política de la monarquía castellana y en las consecuencias que estas dos circunstancias conllevan. Es por lo tanto una visión próxima a una perspectiva bélica de historia positivista.

Por otro lado, tras la finalización de la Reconquista[9], en enero de 1492, la Península Ibérica se encontraba en una situación geográfica inmejorable, compartiendo dos mares bajo un mismo, teórico, poder político recién unificado -digámoslo así aunque con todos los matices que se quieran poner, que son muchos-, y con comunicaciones marítimas tanto al Norte, al Sur y al Ese, quedaba por tanto el Oeste. Así mismo, existía una mentalidad que hizo que existieran armadores, los famosos hermanos Pinzón, que facilitaran los aspectos económicos y de recluta de las dotaciones, aderezado por un impulso político desde la propia monarquía. Igualmente existía el marco económico, de búsqueda de nuevos mercados y de ganancia de beneficios, que alentaron tal expedición. Ubicación geográfica, recursos económicos y voluntad política, estos tres factores, con los que nos volveremos a encontrar, fueron los que hicieron posible tal descubrimiento, en nombre de Isabel y Fernando, reyes de Castilla, pero también de Aragón, reyes de España, con barcos de la marina de España. Y dichos factores tienen su origen, menos la ubicación geográfica, en la Edad Media, cuestión que trataré de demostrar.

Respecto a lo que atañe más directamente a este trabajo, que sería la voluntad política. ¿Estaba esta situación, tan clara en la Castilla de la Edad Media? ¿Existió tal percepción de la importancia de lo naval en la consecución estratégica de objetivos militares, políticos y económicos? Si fue así, ¿qué evolución histórica tuvo la misma?, ¿cómo se usó el poder naval para la consecución de tales objetivos? Estas serán las preguntas a las que intentaremos dar respuesta con nuestro trabajo.

Para ello, nuestro primer paso, el núcleo fundamental de esta tésis será ver cúal es el desarrollo del *corpus* teórico de la estrategia naval. Después, extraeremos del mismo algunas elaboraciones realizadas por teóricos navales recientes, referidas a los elementos, características y funciones del poder naval. Una vez hecho esto, aplicaremos dichas elaboraciones al hilo cronológico conductor de nuestro trabajo, la historia naval castellana. Esto significa que respecto a la historia castellana medieval entre 1248 y 1476, tendremos una primera parte de este trabajo de gran desarrollo teórico. Ello resulta imprescindible si se quiere hacer una mínima aproximación comprensible del tema teniendo en cuenta tanto su escaso tratamiento historiográfico como, especialmente, la terminología especializada que se empleará. Esta terminología no nace de la nada

[9] Consciente de la polémica que el empleo de este término suscita en ciertos ámbitos historiográficos, teniendo además en cuenta que el lenguaje no es neutro, y el empleo de este término desde luego no lo es en absoluto, el uso que hago del mismo ha de entenderse como meramente científico ya que refiere una serie de acontecimientos históricos en un marco temporal y geográfico determinado y conocido por todo el mundo, sin necesidad de mayores aclaraciones. A este respecto es interesante un trabajo de Eloy BENITO RUANO, «La Reconquista. Una categoría histórica e historiográfica» En *Medievalismo*, 12, 2002, pp. 91-98. Sobre el estado de la cuestión de los estudios relacionados con la Reconquista, Francisco GARCÍA FITZ, «La Reconquista: estado de la cuestión» En *Clio & Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 6, 2009, pp. 142-215 y José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA «Reconquista y Cruzada. Un balance historiográfico doce años después» En *Espacio, tiempo y forma*. Medieval, 26, 2013, pp. 117-128.

sino que está respaldada por la fuerte tradición marítima y naval de Europa y su prolongación al otro lado del Atlántico.

Me gustaría indicar que, como ya he avanzado y salvo error u omisión involuntaria por mi parte, este tipo de análisis que pretendo realizar tiene un carácter inédito en la historiografía española y creo que también en la de los países de nuestro entorno cultural, económico y político. Es un modelo nuevo que he puesto en práctica en algunos trabajos previos de menor entidad, que se irán nombrando, y que, desde mi modesta opinión, creo que ofrece nuevas perspectivas y posibilidades para la historia naval, aunque solo sea a esta, pero no solo medieval. Pero como toda novedad no ha surgido de la nada. Me reconozco deudor, creo y espero que no en exceso, de la historiografía positivista anglosajona, en especial de la ya mencionada nueva historia política, de su gusto por lo práctico y por su búsqueda de comparaciones -aunque solo sea para los ejemplos- entre el pasado y el mundo actual.

3. Marco cronológico y espacial

Respecto al primero de los aspectos, el marco cronológico, en el título inicial del presente trabajo se hallan contenidas dos fechas que pretenden ser los límites al respecto, un tanto amplios y ambiciosos, de este trabajo doctoral. Si bien el mencionado arco cronológico propuesto es muy amplio, será aún mayor por cuanto trataremos de ver los antecedentes medievales, en los territorios que luego serán de la Corona de Castilla, de las actividades navales. Volviendo a nuestro punto de partida, este arco inicial se encuadra entre dos fechas que son el hito de dos acontecimientos significativos en la historia naval de la Corona de Castilla durante la Edad Media.

Por un lado 1245-1248 con las conquistas de las ciudades de Cartagena y Sevilla. Este segundo hecho ha marcado tradicionalmente el inicio de la actividad naval, no de Castilla, como veremos, sino de la monarquía castellana. Pero el mismo no surge de la nada sino que viene precedido de unos antecedentes dispersos, a veces unas pocas palabras en un documento, que muestran el ejercicio de actividades navales, en territorios que serán de Castilla, antes de las fechas de 1245-1248.

Por el otro extremo tenemos los años 1476-1479 y la victoria de una flota de embarcaciones castellanas sobre otra franco-portuguesa en el Atlántico, dos años después de la proclamación de Isabel y de su marido Fernando como reyes de Castilla y la segunda por la captura de un convoy castellano por parte de una flota portuguesa. Se puede considerar que tras esta fecha y la consolidación en la Corona de Castilla del binomio formado por los reyes Isabel y Fernando, que luego lo fueron también de Aragón, con lo que se logró cierta unidad política peninsular -ya hemos manifestado que con todos los matices que se quiera-.

Si tomamos el segundo de los términos de limitación de nuestro trabajo, el marco espacial, este será también relativamente amplio por cuanto a una peculiaridad, que ahora explicaremos. La misma consiste en que, salvo la única excepción de la monarquía francesa y ésta en menor medida, la Corona de Castilla se verá implicada en actividades navales en los dos ámbitos marítimos

europeos medievales, el del Atlántico y el del Mediterráneo. Ambos espacios náuticos tienen unas características físicas, pero también unas tradiciones humanas, diferentes. Esto aumentó la complejidad de la intervención naval castellana que se vió en la necesidad de aplicar dos modelos de intervención, uno para cada ámbito, aunque a veces se intercambiasen las tornas.

4. Articulación del texto

Una vez vistas estas cuestiones previas, creo que con la siguiente exposición queda patente cúal es el objetivo del trabajo y el proceso que se ha seguido con vistas a su consecución. El trabajo queda conformado formalmente de la siguiente manera que a continuación expongo.

Primera parte

Se compone de cuatro capítulos y contiene lo que también podríamos denominar como análisis historiográfico y terminológico, es decir, el aparato crítico de la investigación e igualmente en el que se ha fundamentado la misma.

Capítulo I.

Se indica en el mismo las fuentes que se han empleado para la realización del trabajo.

El soporte fundamental han sido los textos cronísticos, que en el caso de contenerlos, nos muestran los relatos más continuos y con mayor información sobre acciones navales concretas. De estas fuentes hemos empleado fundamentalmente fuentes hispanas, primero asturianas, pero también leonesas, como la crónica del Arzobispo Gelmírez, y fundamentalmente castellanas, desde el siglo XII, en latín, y en castellano desde mediados del siglo XIII. Pero también hemos usado crónicas de la Corona de Aragón, en menor medida portuguesas pero también de otros ámbitos, como crónicas italianas -genovesas- y francesas. No hemos dejado de emplear los textos cronísticos andalusíes, para puntualizar, completar o ayudar a comprender la información sobre determinados aspectos.

Pero además de las fuentes cronísticas nos hemos auxiliado de otro tipo de fuentes escritas, para lo cual nos ha sido de mucha utilidad la fundamental labor de recopilación, edición y estudio crítico que reflejan las colecciones diplomáticas y documentales.

Finalmente, respecto a las fuentes, también hemos reflejado las aportaciones de la arqueología en su actual estado de desarrollo en España.

Capítulo II

Se realiza en este capítulo la necesaria visión sobre el estado de la cuestión, imprescindible en todo trabajo de investigación. En el mismo, y desde lo general a lo particular, se analiza la producción historiográfica que hace referencia a:

-Historia de la Guerra

Primero a la historia general de la guerra, después a la historia de la guerra referidas a la Edad Media. En estos puntos se hace una distinción entre las obras realizadas por autores civiles y las realizadas por autores militares. Un tercer nivel nos lleva hacia las obras relacionadas con la guerra en la Edad Media, ya dentro del marco geográfico hispano.

-Historia naval.

Aquí se ha realizado también una serie de divisiones. Primero en producción nacional y dentro de esta entre autores que fueron o son además oficiales de la Armada y autores eminentemente civiles. Tras ello vendría un análisis de la historiografía naval general en el ámbito internacional.

-Congresos, reuniones y seminarios.

La producción historiográfica que pueda aportar algo sobre nuestro tema de estudio y que haya surgido de esta cada vez más frecuente vía de producción historiográfica. Este tipo de reuniones, con producción eminentemente bélica, ha tenido una mayor profusión en Francia. En nuestro país existen al menos dos que tienen cierta continuidad, uno más que otro, en Sevilla y Zaragoza.

En un último apartado analizaremos las tendencias historiográficas, con una síntesis de las distintas “escuelas” historiográficas y su relación con lo naval. Después pasaremos a ver cúales son las líneas de investigación en España referidas a la marina de Castilla. Finalizaremos con una visión de los aspectos en los que creo que habría que realizar una mayor profundización en la investigación.

Soy consciente de que dado el incremento exponencial de la producción científica en el campo de la historia que se ha venido produciendo en los últimos años, seguramente faltará alguna obra. Creo no obstante que se puede obtener una amplia visión historiográfica del tema de la presente investigación.

Capítulo III.

Revisa básicamente la evolución del pensamiento naval español a lo largo de la historia. Y digo básicamente ya que para el período antiguo y buena parte de la Edad Media tenemos que hablar de producciones europeas. En el primer caso por no existir España como tal. En el segundo, porque aún existiendo Castilla desde el siglo X, la producción sería tan exigua y tardía que tendríamos un amplio vacío cronológico. Igualmente se realiza para finalizar una sinopsis de la evolución del pensamiento naval foráneo desde finales del siglo XIX hasta principios del XXI.

Para todo ello he dividido este capítulo en:

-Pensamiento naval en la Edad Antigua.

-Pensamiento naval en la Edad Media.

-Pensamiento naval en la Edad Moderna.

-Pensamiento naval en la Edad Contemporánea.

Como se aprecia esta división se atiene en los grandes períodos la compartimentación convencional de la Historia. De esta forma todos sabemos, autor y lectores, de que estamos hablando. Por otro lado, en especial desde la Edad Moderna, la cada vez mayor complejidad de las acciones y políticas navales, entrelazadas con el desarrollo del resto de los acontecimientos históricos, hace que tengamos que hacer una serie de subdivisiones. En el caso de la Edad Moderna, en un primer apartado se hará referencia al pensamiento naval en los siglos XVI y XVII, mientras que un segundo apartado atenderá al siglo XVIII. Para el mundo contemporáneo, la gran división se hará entre el año 1805 y 1953 y luego desde esa última fecha hasta el presente. El primero de los dos apartados estará subdividido a su vez en otros tres, a saber: Política naval hasta la Restauración; Política naval de la Restauración y finalmente, Política naval desde 1898. En el arco cronológico entre 1953 y 2002 no se ha realizado división alguna para los tratadistas hispanos. Para la producción foránea, el siglo XX de ha dividido en los trabajos influidos directamente por la obra de Mahan, el período de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial, la Guerra Fría y el Nuevo Orden Mundial y las amenazas a la seguridad internacional.

Capítulo IV.

Servirá para que se fijen los elementos, funciones y características del poder naval como paso imprescindible para la comprensión de términos y expresiones específicas sin las cuales la comprensión de ciertos apartados de la obra se vería dificultada. Además, tanto este capítulo como el anterior, se tomarán como referencia a la hora de realizar la segunda y tercera parte del trabajo. También se verá en este capítulo qué características hay en la Edad Media que afectan a lo relacionado con el poder naval. Se comprobará que existen una serie de limitaciones y que estas vienen dadas por aspectos tecnológicos y no tanto teóricos o de planteamiento, que en todo caso estarán directamente condicionados por dichas circunstancias tecnológicas.

En resumen, lo que persigo con esta primera parte es por un lado ver la evolución de los estudios históricos navales, comprobándose el aumento de los mismos tanto cuantitativa como -aunque en menor medida-, cualitativamente. Por otro lado el segundo capítulo nos posibilita vislumbrar como la apreciación que del mar y del uso del mismo como elemento estratégico fue siempre significativa. También podremos constatar en la Edad Media como frente a un predominio de las formaciones teóricas de la guerra sobre tierra, se fue abriendo paso la consideración de los aspectos marítimos y con ellos los navales. Aspectos que conforme aumentó la estatalización de las sociedades a la par que el horizonte geográfico, lo hicieron en complejidad y variedad. Finalmente el último capítulo ofrece de forma sistematizada una síntesis parcial del acervo teórico manejado actualmente en ámbitos navales especializados y que surgieron de la evolución histórica de los estudios vistos en el capítulo anterior.

Es la parte más significativa del trabajo en referencia a constatar la orientación intelectual que se quiere dar al mismo, esto es, la aplicación a la historia naval castellana de un *corpus* teórico naval

existente y que ha surgido, evolucionado y se ha sistematizado a través de diversas aportaciones y manifestaciones tanto prácticas como teóricas. De ahí su significativa extensión, motivada por ser la base de lo que se aplicará en las páginas siguientes, en especial en la tercera parte del trabajo.

Segunda parte

Analiza el marco de partida previo de la historia naval castellana, tanto en sus aspectos geográficos como en el panorama histórico anterior a la existencia de la marina castellana. Consta de dos capítulos.

Capítulo V.

Como paso previo se hará una descripción general del marco continental europeo, con especial atención a sus costas. En este punto, nos adentraremos con un poco más de detalle en aquellas áreas que fueron marco de actuación preferente de los marinos de Castilla:

-El paso de Calais y el canal de la Mancha.

-El golfo de Vizcaya.

-El Mediterráneo.

Después nos adentraremos de forma más concreta en las costas españolas, previa caracterización general de la Península Ibérica. Respecto a las costas españolas, dividiremos su estudio en zonas concretas:

-El mar cantábrico.

-La costa gallega

-La costa del meridional del Atlántico

-La costa del Mediterráneo

-El Estrecho

-La costa canaria

Pero no nos quedaremos únicamente en los aspectos de geografía física. Tras los mismos, veremos unas pinceladas sobre la geografía humana de las costas española.

Terminaremos con unas conclusiones sobre este apartado geográfico.

Después de ver el marco geográfico, veremos el marco histórico previo a mediados del siglo XIII, cuando nace la marina de Castilla. Esta visión del marco histórico se hará en dos capítulos.

Capítulo VI.

En el que se verán los antecedentes marítimos peninsulares durante el final del mundo romano en los territorios que luego serán de la Corona de Castilla. Partiremos de los convulsos finales momentos del imperio romano occidental con la irrupción de los pueblos germánicos, para lo cual dividiremos nuestra atención entre el marco geográfico galaico-cantábrico y el mediterráneo.

Después, en un segundo punto, nos centraremos en la *Hispania* visigoda, para lo cual nos concentraremos primero en la apreciación sobre la vida marítima del reino visigodo de Toledo, pasando después de forma más concreta a las cuestiones navales, terminando esta visión sobre la vida marítima visigoda con una caracterización de las cuestiones navales en el reino de Toledo.

Un tercer punto de este capítulo centrará la visión en las actividades navales que se desarrollaron durante el siglo XII:

-La *Marina de Gelmírez*

-La campaña de Alfonso I *El Batallador* contra Bayona

-La conquista de Almería

Se hará finalmente una consideración acerca de las características navales del mencionado período. Finalmente una conclusión de todo el capítulo.

La finalidad que se persigue con esta parte del trabajo es dejar constancia por un lado del marco geográfico en el que se desenvolvió la acción naval castellana. El mismo es de especial interés por cuanto en numerosas ocasiones determinará el devenir de los acontecimientos navales. De otro lado veremos la tradición naval en ámbito hispano desde la desintegración del poder romano a la progresiva reactivación de la misma desde el siglo IX en los territorios de lo que luego será la Corona de Castilla. En conjunto esta parte ofrece el marco de partida previo para poder entender el devenir naval castellano desde mediados del siglo XIII, no como una repentina eclosión producto de la nada, sino como resultado de una larga evolución.

Tercera parte.

Será la consideración de la actividad marítima castellana a la luz de los hechos reflejados en las fuentes y su relación con los diferentes aspectos del poder naval desde la ocupación del puerto mediterráneo de Cartagena, y el fluvial de Sevilla, hasta la batalla naval del cabo de Santa María que enfrentó a una escuadra franco-portuguesa mandada por el almirante francés Cullan, contra la *Armada del Estrecho* de los Reyes Católicos, Isabel y Fernando de Castilla.

Capítulo VII.

Comprende lo que hemos denominado como la etapa de nacimiento de la marina de Castilla. Este proceso quedó reflejado en su empleo como arma decisiva en actuaciones como las conquistas de Cartagena y Sevilla, la expedición contra el centro norteafricano de Salé o las campañas de Bajo

Guadalquivir y el Estrecho, son olvidar la acción de los marinos y barco de Castilla en las aguas septentrionales europeas.

Capítulo VIII

Es este el momento de auge de la marina de Castilla. Su presencia va a ser patente en todas las aguas circundantes de la Península Ibérica. Esto hará que entre en conflicto contra multitud de adversarios, tanto peninsulares -combatirá contra Granada, Aragón y Portugal, y no lo hizo contra Navarra puesto que ya antes le había sustraído su fachada marítima-, como foráneos, ingleses, hanseáticos, norteafricanos. En este apartado destacará la actuación castellana durante la Guerra de los Cien Años, pero también los intentos de obtener y consolidar una mayor presencia en el Mediterráneo.

Capítulo IX.

Mostraremos en este capítulo como la marina de Castilla obtendrá la primacía allá donde estaban situados los intereses tanto de la monarquía como de los hombres dedicados a las actividades marítimas. Será el momento de esplendor que antecede a las grandes expediciones y exploraciones navales del siglo XVI que se vieron precedidas por el descubrimiento de América. En este momento, los marinos de Castilla prácticamente tienen el control absoluto de las aguas que rodean a la Península y de aquellas que la unen con el gran centro económico y comercial que era Flandes.

Capítulo X

Será aquí donde se efectuará una visión cualitativa de ciertos aspectos de la actividad naval castellana durante la Edad Media. Así, nos fijaremos en un primer momento en los puertos que permitieron el desarrollo de las actividades. Pasaremos después a ver la evolución en la variedad del tipo de embarcaciones disponibles según las fuentes documentales, así como las diversas modalidades de alistamiento que fueron empleadas para hacerse con el servicio de dichas embarcaciones. Nos centraremos finalmente en los hombres, en sus diversas funciones y en su alistamiento.

Es otra parte fundamental del trabajo. En ella podremos apreciar hasta que punto hubo conciencia de la importancia de lo naval en la consecución de objetivos estratégicos tanto políticos como económicos y si esa conciencia, caso de darse, derivó en una política naval coherente. Su articulación puede considerarse un tanto complicada frente a un posible primer capítulo de desarrollo cronológico de los acontecimientos, un segundo de valoración cualitativa de los mismos referidos al poder naval y unas conclusiones para dicha segunda parte. Si embargo creo que la articulación dada, dividida en tres períodos y dentro de los mismos diferenciar ámbitos geográficos diversos, es la más adecuada ya que ofrece una visión amplia de la participación de los castellanos y sus barcos en los dos ámbitos principales de su actividad. A saber, por un lado el conjunto Mediterráneo occidental-estrecho de Gibraltar, y por el otro la costa noratlántica europea. Se apreciará así como el poder político castellano es capaz de actuar simultáneamente en ambos ámbitos para defender los intereses que considere más oportunos en cada momento. Se completa esta parte con los elementos materiales -puertos, embarcaciones y hombres-, que hicieron posible dicha actividad.

Cuarta parte

Consta de las pertinentes conclusiones, que serán apoyadas en diversos de puntos por la presentación de una serie de anexos.

Respecto a las conclusiones. Se trata de las definitivas, obtenidas a la luz de la información conocida y manejada para la realización de trabajo y con el apoyo explicativo de los anexos. Con los mismos finalizará la cuarta parte de nuestro trabajo

Esta parte continuará con los anexos. En los mismos tendremos a su vez dos partes bien diferenciadas. Por un lado se presentará un cuadro cronológico con los principales acontecimientos navales de Castilla desde los antecedentes altomedievales hasta la conquista de las islas Canarias. Otra serie de anexos serán tablas en las que podamos apreciar de forma visual tanto el incremento de la actividad naval castellana, como la complejidad y variedad cada vez mayor de las mismas, los tipos de embarcaciones empleados o las aportaciones navales foráneas. Si quiero indicar que si bien en las conclusiones del trabajo y en la parte de evolución histórica de la misma se considera que existen unas etapas específicas y concretas bien delimitadas y diferenciadas según hablemos del Mediterráneo o del Atlántico, para los anexos he preferido mantener, persiguiendo una mayor simplicidad en los mismos, una división cronológica convencional atendiendo a los períodos seculares. Así, se hablará del siglo XII, la primera y segunda mitad del siglo XIII, el siglo XIV y el siglo XV.

Finalmente se presentará la parte de fuentes y bibliografía. Esta se presentará por capítulos. En una primera distinción se diferenciarán las fuentes y entre ellas las manuscritas y las publicadas si así fuera oportuno. Posteriormente se reflejará la producción bibliográfica. En cada apartado se seguirá el orden alfabético.

Como se desprende de todo lo arriba indicado, no se trata de hacer una narración lineal de acontecimientos, sino de sacar de los mismos los elementos de juicio que nos permitan valorar hasta que punto la Corona de Castilla logró unos objetivos, explícitos o no, en el desarrollo de una política naval, si es que esta se dio. Se logra de esta forma dos cuestiones. Por un lado una narración lineal, cronológica y sincrónica de los acontecimientos navales de la Corona de Castilla durante la Edad Media diferenciando los dos ámbitos de actuación, al Atlántico y el Mediterráneo, en el que añadimos la zona del Estrecho. Por otro lado, una visión cualitativa, de los elementos, características y funciones del poder naval enmarcados dentro de esos mismos acontecimientos, es decir, la aplicación de elementos del moderno *corpus* de estrategia naval sobre el devenir histórico de la marina de Castilla. Para esto, tanto en el propio cuerpo del texto donde se va articulando dicha historia naval, como en un apartado final para los períodos en los que hemos dividido este trabajo, se realizarán las consideraciones pertinentes referidas a esa aplicación del *corpus* de estrategia naval en las acciones de la marina de Castilla.

Atención especial merece el apartado cartográfico. Como no puede ser de otra manera, al hablar de historia se hace dentro de un marco geográfico y es necesario estar algo familiarizado con el mismo. Sino se conoce a la perfección toda la geografía de una zona, existe la posibilidad de

aproximarse a la misma mediante la cartografía. Se ha empleado como fuente la cartografía con base de imagen fotográfica obtenida por la NASA mediante satélite y que está disponible en una popular aplicación informática en Internet. Todos los mapas base se han modificados mediante procedimiento informático para poder mostrar en los mismos de forma gráfica algunas de las circunstancias descritas en el texto.

No puedo terminar sin dar las gracias a María, mi esposa, compañía y apoyo inestimable, y sobre la que nunca tendré suficientes palabras de agradecimiento. En estos años ha navegado siempre conmigo, en algún momento con periodo de calma, a veces en época de tormenta, pero la mayoría de las veces con una agradable brisa de barlovento, en la consecución tanto de este trabajo como, lo que es más importante, en nuestra vida en común, junto con nuestros hijos Isabel y Carlos, a los que también va especialmente dedicado este trabajo. Es este además momento de recordar a mis padres, María Rosa y Anastasio, por que ellos fueron el astillero donde se pusieron las cuadernas y se botó el proyecto que ha dado como resultado este trabajo. No puedo dejar de lado a mis hermanos, Elisa y Enrique. Os quiero.

Pero sobre todo como creyente, gracias a Dios.

Finalmente indicar, como es obligado, que cualquier circunstancia anómala, omisión, opinión, errata y demás aspectos del trabajo que se expone, son responsabilidad única y exclusiva del autor, como no puede ser de otra forma en un trabajo de investigación personal.

PRIMERA PARTE

FUENTES Y MÉTODOS

CAPÍTULO I

FUENTES

En el título de este trabajo se menciona un arco cronológico que es relativamente amplio. Pero es que además vamos a intentar localizar los antecedentes en las acciones navales que se produjeron con anterioridad en el ámbito geográfico de lo que luego será la Corona de Castilla, de acciones de poder naval. Debido a esto -al menos inicialmente-, el uso de información documental será relativamente abundante.

Para valorar la capacidad de actuación naval castellana nos hemos inclinado por aquellas fuentes que a lo largo del tiempo proporcionan información, sea del tipo que sea, de las acciones de esta naturaleza. Estas fuentes son -por suerte o por desgracia- casi exclusivamente de tipo cronístico, con las ventajas e inconvenientes de este tipo de textos.

Está claro que se trata de fuentes muy bien conocidas y muy empleadas y que por lo tanto la aportación de documentación original o inédita será muy escasa. Lo que aquí nos interesa es el aprovechamiento de estas fuentes *de toda la vida*, respecto al tema propuesto del poder naval castellano durante la Edad Media. Es decir, efectuar una nueva lectura de las mismas como eje organizador que nos informa sobre los hechos de la marina de Castilla a lo largo del período propuesto.

Pero además de para obtener información con la que estructurar el devenir histórico de la marina de Castilla durante el marco cronológico y espacial estudiado, hemos empleado también esas y otras fuentes para el capítulo tercero, es decir, el análisis de la evolución del pensamiento naval. Dicha circunstancia ha sido así especialmente para los períodos antiguo, medieval y la transición a la Edad Moderna. Esto nos ha llevado a repasar ediciones de textos latinos y griegos así como de otros ámbitos e igualmente, para el caso de España en el siglo XVIIII, al estudio de alguna fuente más o menos inédita. Ya para el mundo contemporáneo hemos empleado tanto estudios concretos como obras contemporáneas a los períodos analizados.

En todo caso, en este capítulo no nos detendremos en ver ni valorar estas fuentes y remitimos para las mismas al capítulo mencionado.

No se trata de hacer un juicio crítico sobre la intención del autor o autores de las mismas. Su empleo servirá para comprobar, y en su caso apoyar o no, los objetivos de este estudio. Por lo demás, no puedo dejar de mencionar las palabras de Huizinga cuando indicó:

> *«Nuestras investigaciones históricas sobre la Edad Media, que prefieren beber todo lo posible en los documentos oficiales, por desconfianza hacia las crónicas, incurren con ello muchas veces en un peligroso error. Los documentos nos dan*

escasa noticia de la diferencia en el tono de vida que nos separa de aquellos tiempos, y nos hacen olvidar el vehemente pathos de la vida medieval.»[1]

Esto no quiere decir, no puede ser de otra forma, que se rechacen las aportaciones de otro origen, provenientes en su mayoría de la diplomática, con fueros, cartas puebla, privilegios y demás documentación que pueda llevar alguna pista sobre nuestro tema. Son especialmente significativas las colecciones documentales municipales, cuando existen y los cartularios de monasterios, en ambos casos cuando se tratan de emplazamientos cercanos a la costa o con algún tipo de vinculación respecto a la misma, vinculación que suele ser de carácter económico. No obstante y de forma destacada, también emplearemos la documentación de diferentes recopilaciones documentales que sobre aspectos navales existen en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid, con especial referencia a la colección Vargas Ponce y Sanz Barutell.

Puede echarse de menos la presencia significativa de fuentes documentales inéditas. Lo cierto es que respecto a este aspecto la historia naval castellana tiene un grave problema y es la inexistencia de un archivo, como el existente para el ámbito de la Corona de Aragón, en el que la actuación de la monarquía castellana se refleje de forma clara y reglada. Haré uso, como se verá, de documentación de finales del siglo XVIII que copia documentos originales existentes en los archivos de Simancas y de la Corona de Aragón, documentos originales en algún caso ya perdidos. Sin embargo sin rechazar su papel de apoyo, tales fuentes de carácter administrativo no son esenciales, para el análisis que pretendemos hacer en este trabajo.

Por otro lado no nos hemos olvidado de las fuentes monumentales, además de documentales, como la arqueología. Sin embargo, en su estado actual de desarrollo en España se hace muy complejo el empleo de la misma para el tema que aquí proponemos, a no ser que hagan referencia a cuestiones técnicas, como el empleo del timón de codaste o la confirmación de empleo de la artillería de pólvora embarcada. No obstante ofreceremos en este capítulo una visión del panorama actual de la arqueología medieval subacuática en España.

La nuestra es una propuesta novedosa que requerirá en el futuro ser enriquecida y matizada con otro tipo de aportaciones documentales que, debido a cuestiones logísticas relacionadas con la inversión necesaria para dicho trabajo, no hemos podido realizar por no haber tenido en estos años ayuda alguna.

1. Las crónicas

1. 1. Consideraciones generales

Recientemente se están volviendo a emplear estos textos como fuentes de información histórica. Sin embargo, en el transcurso de los últimos veinte a treinta años, su consideración como elemento de información era muy baja, por no decir nula. Esto se debía a un doble motivo. Por un

[1] Johan HUIZINGA, *El otoño de la Edad Media*. Madrid, Alianza, 2012 pera la séptima reimpresión de la primera edición de 2001. Versión de José Gaos. P. 21. La obra original es de 1923, corregida en 1927.

lado su empleo intensivo en la historiografía positivista tradicional como prácticamente único elemento de información histórica, lo que con la renovación de los estudios históricos motivó su rechazo. A la vez, se fueron abriendo nuevas posibilidades de investigación en fuentes documentales hasta entonces poco o nada usadas. Dichas fuentes fueron sustituyendo a las crónicas como fuente de información fiable.

No obstante, como he indicado, se está volviendo a hacer uso de estos documentos mediante una lectura renovada de los mismos que permita obtener datos hasta ahora poco valorados o sobre los que no se había prestado atención. No se pretende de estos textos hacer una crítica textual tradicional, me refiero a que no se trata de hacer un análisis sobre la autoría, las motivaciones del autor, la época en que fue redactada etc, sino extraer las informaciones relativas a cuestiones navales.

Nos interesa por contra la información que puedan tener sobre los aspectos navales. Cuestiones como el tiempo que se tardó en realizar determinada singladura, la información sobre si los vientos fueron favorables o adversos, los puertos que se tocaron, la narración de acciones de combate y cómo se desarrolla el mismo, los tipos de embarcaciones empleados, el origen de los hombres que componían las tripulaciones, etc. Con el presente estudio, se pretende aplicar, como ya hemos indicado, una nueva perspectiva en la información que se obtenga a través de la documentación, en este caso cronística.

Por otro lado si bien la mayoría de los escritos son prácticamente contemporáneos a los hechos que narran, otros, los más antiguos, se escribieron con ciertos años de posterioridad respecto a los hechos que narran, con lo cual pueden perderse ciertos rasgos de veracidad.

Un problema intrínseco al tema que se trata en este trabajo doctoral es el del conocimiento, o mejor dicho, nulo conocimiento, que sobre los temas marítimos suelen tener los escritores de las mismas, por lo habitual gente del interior de la Península y que en muy pocas ocasiones ha tenido contacto con el mar, si es que alguna vez siquiera lo ha visto.

Por otro lado las crónicas, en su mayoría panegíricas del reinado que tratan o bien favorables a la parte del escritor, suelen bien omitir los datos menos propicios, bien destacar los que son convenientes políticamente para al autor, con lo cual se produce cierta pérdida y confusión en la información que proporcionan, pero esta suele ser, en la mayoría de los casos, recuperable sencillamente leyendo lo que sobre el mismo hecho se indica en la crónica o crónicas de los “rivales”, así como por otro tipo de aportaciones documentales.

1. 2. Textos y ediciones empleadas

Mencionaremos fundamentalmente fuentes cronísticas hispanas cristianas, salvo algunas excepciones. Esto no quiere decir que vayamos a desestimar las crónicas procedentes de otros ámbitos, de hecho se emplean textos de procedencia italiana o francesa. Lo que sí es cierto es que

se hará cuando la información proporcionada por las castellano-leonesas o sea nula o escasamente significativa, así como para verificar información de los textos castellanos.

A este respecto hemos de indicar que respeto a los idiomas en los que están escritas, las realizadas en castellano no ofrecen dificultad alguna. Cuestión a parte son las escritas en latín. Si existe una traducción actual al español, hemos preferido emplearla, más aún si se trata de ediciones bilingües. Por otro lado, nos hemos decantado hacia las ediciones más recientes, salvo que exista alguna que se considere generalmente más apropiada[2].

1. 2. 1. Textos para los antecedentes navales tardoantiguos

En el segundo capítulo de la segunda parte de este trabajo, en el que se toman ya los aspectos históricos, se empieza haciendo uso de crónicas como las de Paulo Orosio, Hidacio, Isidoro de Sevilla, Juan de Biclaro, Julián de Toledo, por citar autores hispanos[3]. Procopio de Cesarea, Sidonio Apolinar, Gregorio de Tours, Gregorio Magno o la *Crónica Gallica* serán empleados como autores y textos foráneos[4].

Con estos autores se intenta valorar los aspectos navales en *Hispania* en dos momentos. Por un lado el paso de la Antigüedad tardía a la Alta Edad Media. El segundo momento se correspondería con la existencia del reino visigodo de Toledo. En estos textos las menciones de navales son por lo general marginales y hay que prestar especial atención al contexto en el que se citan las noticias para poder relacionarlas con algún tipo de acción naval. Esto puede ser debido a que todos estos autores son religiosos, mayoritariamente de zonas interiores no costeras y por lo tanto no están familiarizados con las labores del mar.

[2] Un aspecto significativo de las ediciones que he manejado es que en las introducciones, comentarios y análisis previos, los diferentes editores suelen -sin ningún recato-, "valorar" de forma muy "exigente" -eso sí, muy educadamente- las ediciones y traducciones de otros colegas. Aunque con antecedentes que he detectado ya en los años cincuenta del siglo XX, esta práctica tan "competitiva" se ha vuelto muy acentuada desde la década de los noventa de la misma centuria y hasta la actualidad. En todo caso ellos sabrán.

[3] De Orosio, *Historiarum Adversu Paganos Libri VII*. C. Zaugmeister, *Habeas Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum*, 5. En adelante *Historiarum*. De Hidacio, *Continuatio Chronicorum Hieromyniquorum*. T. Mommsen, MGH *Scriptores Auctores Antiquissimi*, *Crónica Minora, XI*, vol. II, pp. 13-36. En adelante *Continuatio*. De Isidoro de Sevilla, *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II. Pp. 267-303. En adelante *Historia Gothorum*. De Juan de Biclaro, *Chronica*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II, pp. 211-220. En adelante *Cronicón*. De Julián de Toledo, *Historia Rebelliois Pauli Adversus Wambam Gothorum Regem*. P. Migne. *Habeas Chriastianorum*, Serie Latina, vol. XCVI, columnas 759 a 808. En adelante *Historia Rebellionis Pauli*. De Procopio de Cesarea, *Historia de las Guerras. Libros III-IV. Guerra Vándala*. José Antonio Flores Rubio. Madrid, Gredos, 2000. De ahora en adelante *Guerra Vándala*. También de Procopio, H. B DEWING, *Procopius in seven volumes*. Vol. III, IV y V, *History of the Wars, books, V, VI, VII and VIII. The Gothic War*. En Adelante, *De Bello Gotico*.

[4] De Sidonio Apolinar, *Epistolae*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores, Auctores Antiquissimi, VIII*, *Sidonio Namatio Suo Salutem*, pp. 130-133. En adelante *Epistolae*. De Gregorio de Tours, *Historia Francorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores. Scriptores Rerum Merovingicarum*, vol. I, pp. 31-450. El texto de la *Crónica Gallica* en T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora IX*, vol. I, pp. 615-666, el texto cronístico en pp. 629-666. En adelante *Chron. Gall.*

1. 2. 2. Textos para los antecedentes navales altomedievales

Para un momento más cercano en el tiempo a nosotros tenemos las denominadas crónicas asturianas, tanto la denominada como *Crónica albeldense* y la conocida como *Crónica de Alfonso III*, esta última en sus versiones *Ad Sebastianum* y *Rotense*[5]. Estos textos tienen igualmente escasas noticias relacionadas con aspectos navales propios de los reinos y territorios en los que fueron escritas. Sin embargo aportan noticias sobre aspectos como las incursiones normandas.

En el siglo XII tenemos textos como la *Crónica Compostelana* del arzobispo Diego Gelmírez[6]. Es este documento historiográfico el primero en el que se aprecia de forma clara la existencia de actividad naval en ámbito cristiano castellano-leonés. Pero no solo las noticias de actividad naval son por sí significativas, ya que a través del texto se puede intuir la existencia de cierta tradición en dichas actividades como tendremos ocasión de ver.

También contamos con la *Crónica Adefonsis Imperator* o el *Poema de Almería*[7] para la toma de este puerto por Alfonso VII. Dichos textos deberían proporcionarnos datos, pero lamentablemente no lo hace. No obstante sobre esta acción poseemos sin embargo la visión desde el punto de vista de un aliado castellano en tal acción, como hace el texto del genovés Pablo Caffaro con su *De Captione Almerie et Tortosue*[8].

Tanto para este apartado como para el siguiente también hemos consultado el texto conocido como *Anales toledanos I, II y III*. Los mismos contienen información de forma muy sucinta, principalmente referida al territorio del reino de Toledo, pero también del resto de la Península Ibérica y de fuera de la misma[9]. Lamentablemente la información sobre aspectos navales es nula para Castilla, existiendo alguna referencia a la actividad naval de cruzados en Portugal. Se trata por otro lado de un texto que tiene abundantes errores de cronología cuanto más se remonta en el tiempo. Lo mismo sucede con el texto conocido como *Anales Compostelanos* y los *Anales Castellanos*. Textos todos ellos muy relacionados entre sí.

Como en el caso de las crónicas para los antecedentes altomedievales, los autores de estos textos son también mayoritariamente religiosos. No obstante, para el caso de la *Crónica Compostelana*, podemos asumir que el autor es oriundo de una zona que podemos considerar como costera o en todo caso muy cercana a la costa, siendo un texto panegírico de determinado personaje,

[5] Jesús Evaristo CASARIEGO, *Historias asturianas de hace más de mil años*. *Edición bilingüe de las crónicas ovetenses del siglo IX y de otros documentos*. Oviedo, Principado de Asturias-IDEA, 1990.

[6] Diego Gelmírez, *Historia Compostelana*. Edición de Enma Falque Rey. Madrid, Akal, 1994. En adelante, *Historia Compostelana*. Anteriormente esta autora había realizado una edición del texto latino, Turnholti, Brepols, 1988.

[7] *Crónica del Emperador Alfonso VII*. Introducción, edición, traducción, nota e índices de Maurilio Pérez González. León, Universidad de León, 1997. De ahora en adelante nos referiremos a la crónica como *CAI* y al poema como *PA*, tal y como hace Pérez González.

[8] Caffaro, *De Captione Almerie et Tortuose*. Edición de Antonio Ubieto Arteta. Valencia, ANUBAR, 1973. En adelante, *De Captione*.

[9] Para los anales toledanos I y II he consultado Julio PORRES MARTÍN-CLETO, *Los Anales Toledanos I y II*. Toledo, Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos-Diputación Provincial de Toledo, 1993. Para los III, Antonio C. FLORIANO, En *Cuadernos de la Historia de España*, nos. XLIII-XLIV, pp. 155-187.

el arzobispo Dielgo Gelmírez, lo cual hace que se ponga en valor las acciones llevadas a cabo por el mismo, lo que lleva a minusvalorar la existencia, en el caso de la actividad marítima y/o naval, de una tradición local previa. No podemos dejar de destacar la obre del genovés Caffaro, en la que, bien pensado no puede ser de otra manera, las cuestiones navales adquieren gran protagonismo. No obstante no podemos ocultar el hecho de que probablemente el texto esté pensado como respaldo propagandístico para la obtención de beneficios comerciales genoveses en el ámbito de la Corona de Castilla.

1. 2. 3. Textos para la historia naval castellana

a) Crónicas del siglo XIII

Adentrándonos en el siglo XIII, para la primera mitad tenemos un número significativo de obras. Empieza la centuria con la aportación de otro arzobispo, Jiménez de Rada, *De Rebus Hispanie*, también llamada *Historia Gótica*[10], obra escrita entre 1236 y 1243 en la que encontramos algunas, escasas, referencias a cuestiones navales. También la *Crónica de España* de Lucas de Tuy[11], crónica general en la que está intercalada la versión del autor de las obras históricas de San Isidoro y de San Julián de Toledo. De esta fuente lo que a nosotros nos interesa principalmente es lo contenido en el libro cuarto, aunque también tiene previamente alguna noticia relacionada con el reino visigodo de Toledo. Nos ha proporcionado un dato muy interesante y poco o nada tenido en cuenta respecto a la participación naval castellana en el asalto a Sevilla de 1248.

En el mismo siglo, ya en su segunda mitad y de manos de un monarca, Alfonso X, la *Primera Crónica General de España*[12]. El primer texto cronístico en idioma castellano, presenta entre sus páginas las acciones que dieron lugar al nacimiento de la marina real de Castilla, entre otras el primer combate naval documentado. De este mismo monarca tenemos el texto cronístico denominado *La Gran Conquista de Ultramar*. En esta fuente, realizada en los últimos años de la vida del soberano castellano, se propugna una cruzada franco-castellana con participación inglesa. Pese a su potencial interés inicial, no ofrece datos significativos para nuestro trabajo[13].

Igualmente, de autor anónimo, la *Crónica Latina de los Reyes de Castilla*[14]. En este texto no encontraremos acción alguna referida a temas navales.

Hay otras fuentes de origen hispano que también emplearemos, provenientes de la Corona de Aragón, son cuatro textos. Por un lado, el texto cronísticoo de Jaime I el Conquistador, -realmente

[10] Jiménez de Rada, *De Rebus Hispaniae* o *Historia de los Hechos de España*. Edición de Juan Fernández Valverde. Madrid, Alianza, 1989. En adelante *RH*.

[11] Lucas de Tuy, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926. En adelante *CE*.

[12] Alfonso X, *Primera Crónica General de España*. 2 vols. Edición de Ramón Menéndez Pidal y actualización de Diego Catalán. Madrid, Gredos, 1977. El contenido que a nosotros nos interesa está en el volumen 2. En adelante *Crónica General*.

[13] Cristina GONZÁLEZ, *La Tercera Crónica de Alfonso X: «La Gran Conquista de Ultramar»*. Londres, Támesis Books, 1992. Sobre la autoría y la propuesta de la obra, cap. II, pp. 25-37.

[14] De origen anónimo, la *Crónica Latina de los Reyes de Castilla.* Edición de Luis Charlo Brea. Madrid, Akal, 1999. En adelante *CLRC*

una autobiografía-, más conocida como *Llibre dels feits*[15]. En esta obra hay vibrantes páginas dedicadas a las campañas de Mallorca así como la expedición aragonesa a Tierra Santa. Podemos encontrar una referencia a la participación naval aragonesa en la campaña de Murcia de 1260-1266, pero nada más.

Después tenemos la crónica escrita por Bernat Desclot[16], bajo el título de *Llibre del rei En Pere d'Aragó e dels seus antecessors passats*. En este texto las referencias navales, existentes, son más escasas y nulas para el caso de Castilla, aún así, podemos encontrar algún dato interesante.

Para la transición del siglo XIII al XIV, tenemos la *Crónica de Ramón Muntaner*[17]. En ella los aspectos navales son innumerables, pero no tanto en lo referido a lo relacionado con Castilla. Es interesante lo referido a la guerra entre Jaime II de Aragón y Fernando IV de Castilla, en la que los aragoneses participarán por tierra y mar.

Finalmente la *Crónica de Pedro IV el Ceremonioso*, con hechos del siglo XIV[18]. En todas ellas, como no podía ser de otra manera, el mar, las cuestiones marítimas y su faceta naval están muy presentes, especialmente para la Corona de Aragón. Pero también con referencias a otros poderes políticos medievales, caso de la Corona de Castilla, que es al fin y al cabo lo que a nosotros nos interesa cara a este trabajo. Aunque encontraremos algunas referencias sueltas a la colaboración castellano-aragonesa contra el Islam, será especialmente útil el último texto, en el que el capítulo sexto está totalmente dedicado a la guerra entre Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón[19].

Entre estos textos hay algunos que suponen un cambio significativo respecto a los anteriores y es que, aunque en la primera mitad del siglo los autores son eclesiásticos y se centran en territorios o personajes eclesiásticos, a partir de la segunda mitad vemos cómo estos textos se centran en la figura de los monarcas. Esto no es casual. Lo que se pretende ahora, si antes eran panegíricos de personajes religiosos o de la propia Iglesia, es realizar lo mismo pero con lo monarcas y con el poder de los soberanos.

b) Crónicas del siglo XIV

Del siglo XIV es un texto cronístico que abarca los reinados de Fernando III, Alfonso X y Sancho IV, es la *Crónica de los Reyes de Castilla* de Jofre de Loaysa[20]. Escrito inicialmente en lengua romance y luego traducido al latín por Armando de Cremona a encargo del autor. Escrita como continuación de la *De Rebus Hispaniae*, de hecho esta termina en el capítulo 217 y es

[15] Ferrand SOLDEVILA (Ed.), *Les Quatre Grans Cròniques*. Barcelona, Selecta, 1971.Además también la edición en español de Julia BUTIÑA JIMÉNEZ, *Libro de los Hechos*. Madrid, Gredos, 2003.

[16] SOLDEVILA (Ed.), *Op. cit.* pp. 403-664.

[17] Emplearemos tanto la edición de Soldevilla como la edición en español de Joan FUSTER, *Ramón Muntaner, Crónica*. Madrid, Alianza Editorial, 1970.

[18] SOLDEVILA (Ed.), *Op. cit.* pp. 1001-1225.

[19] *Ibidem*, pp. 1123-1154.

[20] *Crónica de los Reyes de Castilla*. Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982. En adelante *CRC*

continuada en el 218 por la obra de Jofre de Loaysa. Contiene los últimos cinco años del reinado de Fernando III, los de Alfonso X y Sancho IV completos y el de Fernando IV hasta 1305. No hace mención explícita alguna a aspectos navales. La utilizaremos para algún aspecto concreto y sobre todo a la hora de ver los antecedentes al conflicto entre Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón.

También escrito en este siglo bajo indicación de Alfonso XI, tenemos las crónicas de los reinados de Alfonso X, Sancho IV y Fernando IV, este último a caballo entre el siglo XIII y XIV, cada uno su propio texto cronístico[21]. A nosotros nos interesan los textos de los dos últimos reinados y en ambos hay cierta profusión de acciones navales, lo que antecede al protagonismo que tomarán en las crónicas del siglo XIV.

Para la primera mitad del siglo XIV tenemos dos textos, la *Crónica de Alfonso XI*, escrita por Fernán Sánchez de Valladolid y la *Gran Crónica de Alfonso XI*, de autor aún desconocido[22]. La primera finaliza en la campaña de Gibraltar, con la muerte del soberano en el cerco de dicha plaza. La segunda lo hace en octubre de 1340, con la victoria en la conocida en la época como batalla de Tarifa, conocida por nosotros como batalla de El Salado y que denominaré batalla de Tarifa-El Salado. Textos muy significativos, riquísimos en detalles sobre las operaciones navales castellanas dentro del marco cronológico que abarcan con capítulos muy impactantes en los que se refleja la angustia y la emoción de los combates navales. Pero también la conciencia, desde el lado castellano, de la significación estratégica de la guerra por mar, e igualmente que las derrotas navales pueden tener graves consecuencias en los acontecimientos por tierra.

También hemos consultado, aunque nos ha sido de escasa utilidad, el texto de Pedro de Barcelós, *Crónica de 1344*[23]. Escrito en Portugal y en portugués, se trata de un texto cronístico general. En el mismo no encontramos referencias a cuestiones navales referidas a los reyes cristianos, pero sí contiene datos sobre el paso islámico a la *Hispania* visigoda.

Para la segunda mitad de la misma centuria, la *Crónica de los Reyes de Castilla* de manos del canciller Pedro López de Ayala[24]. Teniendo en cuenta una serie de objeciones como su parcialidad, estamos ante una obra espectacular, escrita por un personaje que vivió los acontecimientos de primera mano y que presenta como en el caso anterior una gran riqueza de acontecimientos en los aspectos que aquí nos interesan, los navales.

[21] En BAE, vol. LXVI, la *Crónica de Alfonso X*, en pp. 1-66, la *Crónica de Sancho IV*, pp. 67-90. La *Crónica de Fernando IV*, pp. 91-170.

[22] De la primera emplearemos dos ediciones, la clásica del la BAE, vol. LXVI, pp. 171-392 y también la *Crónica de Alfonso XI*. Estudio de Diego Catalán, Tesis Inédita, Universidad Complutense, 1951. De la segunda, la *Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976. En adelante *Gran Crónica*.

[23] *Crónica de 1344 que ordenó el Conde de Barcelós de Pedro Alfonso*. Edición de Diego Catalán y María Soledad de Andrés, Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1970. La narración sobre los reyes cristianos entre las páginas 197 y 208.

[24] Pedro López de Ayala, *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991. En adelante *CRCLA*.

Es interesante también otro texto foráneo, las *Crónicas* de Jean Froissart, que nos proporcionan información sobre la participación de la marina de Castilla en las aguas europeas con motivo de su participación en la Guerra de los Cien Años. Para nuestro trabajo hemos empleado una relativamente reciente edición en español[25].

Hemos empleado el texto conocido como *Crónica de Bertran Du Guesclin*, texto romanceado que contiene también algún dato sobre la participación naval castellana. De esta fuente hemos empleado un estudio y edición relativamente reciente[26]. Tiene alguna noticia sobre aspectos navales, pero no menciona concretamente la participación de marinos y barcos de Castilla en ninguno de ellos[27].

En todas esta últimas crónicas mencionadas, del siglo XIV y ámbito castellano, su contenido rico y variado en cuestiones navales, su vibrante narración de los acontecimientos y la importancia que se presta al poder naval, merecen que por sí solo dicho siglo pueda ser considerado, como han hecho algunos autores, el siglo de oro de la marina de Castilla. Ni antes ni después veremos dicho tratamiento en los textos cronísticos castellanos, salvo, quizás, el texto que veremos a continuación. Con él nos adentraremos ya en el siglo XV.

c) Crónicas del siglo XV

En los primeros años del siglo XV es interesante *El Victoria, Crónica de Don Pero Niño*, escrita por Gutierre Díez de Games y en la que se incluyen interesantes pasajes navales[28]. Es este un texto asombroso en muchos aspectos. Texto biográfico de un noble de segunda línea, escrito por un personaje cercano al mismo y con una clara orientación panegírica de las acciones del protagonista. No podemos dejar de lado este aspecto, sobre todo para analizar ciertas acciones que pudiera considerarse que van más allá de las órdenes recibidas. Sin embargo tiene el valor de lo vivido en primera persona. En eso se acerca al texto de la *Cónica de los Reyes de Castilla*, y abrirá la posibilidad a textos similares, como la *Crónica de Don Álvaro de Luna*, los *Hechos del Condestable Miguel Lucas de Iranzo*, la *La Coronica del yllustre y muy magnifico caballero don Alonso Perez de Guzman el Bueno*, o la *Historia de los hechos de don Rodrigo Ponce de León, marqués de Cádiz*. Textos todos ellos de los que hablaremos un poco más adelante y que tienen una clara vocación propagandística de los personajes protagonistas.

Un hecho fundamental que ocurre en los inicios de esta centuria es la conquista de la ciudad norteafricana de Ceuta en 1415. Para la misma, aunque se sabe con certeza de la participación de

[25] Victoria CIRLOS y J. E. RUIZ DOMENEC (Eds.) *Jean Froissart. Crónicas*. Madrid, Siruela, 1988.

[26] Jean-Claude FAUCON (Ed.) *La Chauson de Bertran du Guesclin de Cuvelier*. 3 vols. Tolouse, Èditions Universitaires du Sud, 1990-1991.

[27] El volumen 1 contiene el texto. El estudio y crítica del mismo, tanto histórico como filológico se contiene entre los otros dos volúmenes.

[28] Gutierre Díez de Games, *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997. En adelante, *El Victorial*.

hombres y embarcaciones de la Corona de Castilla, se encuentra principalmente contenida el la *Crónica da tomada de Ceuta* que fue escrita por Gomes Eanes de Zurara[29].

De aproximadamente el primer tercio de la misma centuria es la *Crónica de Juan II* de Alvar García de Santa María[30]. Abarca casi por completo la minoridad de edad del rey. No obstante, presta su atención a los hechos realizados por uno de los regentes del reino, el infante Fernando de Antequera -especialmente los actos relacionados con la guerra contra Granada-.

Igualmente del reinado de Juan II es la *Crónica del Halconero de Juan II*, cuyo autor fue precisamente el halconero del rey, Pedro Carrillo de Huete[31]. En esta crónica podremos encontrar algunas referencias, aisladas, de cuestiones navales, pero la situación interna de Castilla hizo que no se prestara la debida atención a las mismas.

Un texto cronístico interesante es la obra de Gonzalo Chacón, *Crónica de Don Álvaro de Luna*, personalidad de incuestionable significación política en el reinado de Juan II. La única referencia naval que presenta es, sin adelantar acontecimientos, una muy interesante acerca de las obligaciones de la alianza franco-castellana recordadas por una embajada enviada a Castilla por, según se dice, Juana de Arco [32].

Referido también a Juan II pero de un autor posterior, Diego de Valera, analizaremos el texto de la *Crónica Abreviada de España*, que fue impresa hacia 1482. Empleamos una edición sevillana de 1543 que se encuentra en la Biblioteca Histórica Marqués de Valdecilla de la Universidad Complutense. Nos interesa en todo caso la tercera parte de la obra, que se inicia con la Reconquista, pero únicamente su último capítulo, el CXXV, donde habla del reinado de Juan II, contenido entre los folios XCII a C. En la misma encontramos alguna referencia de aspectos navales.

Tenemos que mencionar un curioso texto cronístico castellano, que narra acontecimientos ajenos al marco geográfico inmediato de la Corona de Castilla. Se trata de *La Doncella de Francia*, texto anónimo probablemente escrito entre 1474 y 1491 que nos narra, desde la perspectiva castellana, los hechos más notables de la famosa Doncella de Orleans, Juana de Arco. Hace un relato muy detallado de lo que se indica en el texto que es la toma de la ciudad de La Rochela por parte de Juana de Arco y con la colaboración de barcos y hombres de Castilla en una narración extremadamente vibrante y emocionante[33].

[29] Introducción y notas de Reis Brasil Publicaciones Europa-América, 1992. En adelante *CTC*.

[30] Alvar García de Santamaría, *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982. En adelante *CJII*

[31] Edición y estudio crítico de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, Madrid, Espasa-Calpe, 1946. En adelante *Crónica del Halconero*.

[32] Edición y estudio de Juan de Mata Carriaza, Madrid, Espasa-Calpe, 1940. En adelante *CAL*.

[33]Victoria CAMPO y Victor INFANTES (Eds.), *La doncella de Francia. La historia castellana de Juana de Arco*. Frankfurt del Main-Madrid, Vervuet-Iberoamericana, 1997. Sobre el momento de su redacción, p. 14.
No puede tratarse de la toma de esta ciudad puesto que ya estaba en manos francesas desde 1372. O bien se refiere a la conquista de otra población o se refiere a la batalla naval que se desarrolló en Diciembre de 1419 entre embarcaciones castellanas y anglo-hanseáticas a la altura de La Rochela.

Otro texto francés de finales del siglo XV y que tiene también como protagonista a Juana de Arco, es el de la *Chronique de la Pucelle*, atribuida generalmente a Guillaume Cousinot. Este texto contiene entre sus páginas acontecimientos ocurridos entre 1422 y 1429[34]. La curiosidad viene dada porque la Crónica de Álvaro de Luna menciona en uno de sus capítulos cómo se estaba redactando la *Crónica de la Pucela* en el momento en el que se escribió el texto castellano. Acerca del tema anterior de la toma de la ciudad identificada nuevamente como La Rochela también es interesante el texto denominado *Miscelánea histórico-geográfica*, breve texto manuscrito conservado en el monasterio de San Lorenzo de El Escorial[35].

No podemos dejar de mencionar en la historiografía naval castellana, el texto de Lope García de Salazar, autor de una *Crónica de Vizcaya*, escrito hacia 1454, así como del *Libro de las bienandanzas e fortunas*, redactado entre 1471 y 1476[36]. En el primero hay referencias a contactos marítimos con diversas zonas de Europa, como por ejemplo Escocia, Gascuña -con los puertos de Bayona, San Juan de Luz- o Inglaterra. No obstante no hay referencia a actividades navales. Respecto al segundo texto, dividido en veinticinco libros, existen referencias relativamente abundantes que básicamente son extraídas de las obras de otros autores como Pedro de Ayala.

Entrando someramente en el tema de las historia más o menos locales, existe otro texto historiográfico sobre Vizcaya, *Los Anales Breves de Vizcaya*, de autor anónimo[37]. En estos anónimos anales, escritos antes del reinado de Enrique IV, al que menciona como príncipe, los temas navales son muy escasos pero no inexistentes.

Hechos del penúltimo reinado de la centuria vienen reflejados en diversos textos cronísticos. Por un lado tenemos las *Décadas* de Alfonso de Palencia. También las *Crónicas de Enrique IV*, tanto la de Diego Enríquez del Castillo, como la denominada *Crónica Anónima de Enrique IV* y también el texto cronístico de Galíndez de Carvajal, que a nuestro juicio es el que se muestra más imparcial a la hora de narrar los hechos durante el reinado de este monarca[38]. Tenemos que tener en consideración

[34] Empleamos la edición facsímil con prefacio de Françoise Michaud-Fréjaville, Caen, Paradigma, 1992. Reproduce la edición de Vallet de Viriville realizada en 1859. La última edición Gèneve, Slatkine, 1976, se basa igualmente en la edición de 1859.

[35] Ms. M-I-16, ff. 56v.-57r.

[36] Para el primero, Sabino AGUIRRE GANDIA (Ed.), *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986. Sobre *La Crónica*, pp. 13-106. Respecto al segundo, Ángel RODRÍGUEZ HERRERO, (Ed.), *Las bienandanzas e fortunas: códice del siglo XV.* 3 vols. Bilbao, Gráficas Ellacuría, 1967. Para nuestro estudio nos interesan los libros XIII a veinticinco, en los volúmenes II y III de la edición que empleamos..

[37] Sabino AGUIRRE GANDIA (Ed.), *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986. Sobre *Los Anales* en pp. 107-196.

[38] Alfonso de Palencia *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición, estudio y notas de Brian TATE y Jeremy LAWRENCE (Eds.) 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998. En adelante, *Décadas*. Quiero indicar que no estoy conforme con la traducción que se hace de algunos términos geográficos ni navales. De Diego Enríquez del Castillo, nombrado cronista real en 1460, la edición de Aureliano SÁNCHEZ MARTÍN, *Crónica de Enrique IV de Diego Enríquez del Castillos*. Valladolid, Universidad de Valladlid, 1994. De la *Crónica Anónima de Enrique IV*, empleamos la edición crítica comentada en dos volúmenes de María Pilar SÁNCHEZ PARRA. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. En adelante, *CAEIV.* Para el texto de Lorenzo Galíndez de Carvajal, Juan TORRES FONTES, *Estudio sobre la "Crónica de Enrique IV" del Dr. Galíndez de Carvajal*. Murcia, Instituto Jerónimo Zurita, 1946. En este texto hemos localizados escasas referencias navales, ya conocidas aunque con alguna noticia complementaria. Es sin embargo más interesante la información que puede proporcionar referida a la política exterior del soberano de Castilla.

que los dos primeros textos son inicialmente oficiales y contemporáneos hasta 1465, cuando Palencia cambió de opción en el enfrentamiento de ciertos nobles con el rey. No nos podemos olvidar del texto de Diego de Valera -quien cuenta entre sus antecedentes familiares con el almirante de Castilla en época de Sancho IV Payo Gómez Charino-, *Memorial de Diversas Azañas* [39]. En todos ellos las menciones sobre aspectos navales en la Corona de Castilla son escasas. Lo que sí se aprecia con la lectura de toda esta documentación cronística sobre dicho reinado es una disminución en la mención a actividades navales por parte castellana. Este dato tendríamos quizás que ponerlo en relación con los problemas internos durante el reinado de Enrique IV.

De algunas personas significativas bajo el reinado de este mismo monarca y de su hermana y heredera Isabel I, tenemos la siempre interesante *Claros Varones de Castilla* de Fernando o Hernando del Pulgar[40].

También se ha hecho lectura de la crónica de Pedro de Escavias, *Hechos del Condestable Miguel Lucas de Iranzo*, pese a que en la misma hay una completa ausencia de aspectos navales, pero se hace mención a la conquista de Gibraltar y a la presencia de Enrique IV en dicha población[41].

Tenemos que tener también en consideración otra serie de textos cronísticos de corte caballeresco/señorial. Así, una crónica de Guzmán el Bueno, breve texto realizado por Diego de Valera y en el que hemos encontrado algunas referencias marítimas, incluida una respecto a la defensa de Tarifa[42].

El reinado de los Reyes Católicos también fue en su época prolijo en este tipo de texto historiográfico.

[39] Juan de MATA CARRIAZO Y ARROQUIA (Ed.), *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941. De ahora en adelante, *Memorial de Diversas Hazañas*. Sobre los antecedentes familiares de Valera, *Estudio Preliminar*, p. XV.

[40] *Claros Varones de Castilla*. Estudio, edición y notas de Robert B. Tate. Madrid, Taurus, 1985.

[41] Edición y estudio de Juan de Mata Carriazo, Madrid, Espasa-Calpe, 1940. En adelante *HC*.

[42] Miguel Ángel LADERO QUESADA, «Una biografía caballeresca del siglo XV: "*La Coronica del yllustre y muy magnifico caballero don Alonso Perez de Guzman el Bueno"*» En *En la España Medieval*, 22, 1999, pp. 247-283. Transcripción del texto en pp. 269-283. *Memorial Histórico Español*, tomo VI. Madrid, Real Academia de la Historia, 1853, pp. 1-110. Texto cronístico en pp. 7-108. Se trata de un manuscrito de la colección Salazar y Castro. También las *Hazañas Valerosas y Dichos discretos del Ilustrísimo y Excelentísimo señor Don Pedro Manrique de Lara* o la *Vida del Cardenal Don Pedro González de Mendoza*. Ambos textos se encuentran en el mismo tomo que el anterior, pp. 121-146 para el primero -sin mención alguna de aspectos navales-. El segundo tampoco tiene mención alguna de asuntos navales para el marco cronológico que nos interesa, pero si hay -muy escueta-, para la Guerra de Granada, concretamente sobre el cerco de Málaga. Fue escrito por Francisco de Medina y Mendoza a finales del siglo XVI, y se contiene entre pp 147-310. En la página 299 aparece una noticia interesante sobre la llegada por mar de embarcaciones enviadas en 1489 por el Emperador con aprestos para la Guerra de Granada, destacando piezas de artillería y munición para las mismas. Este envío fue correspondido en 1490 con una embarcación que desde Laredo les hizo llegar numerosas mercancías, entre ellas cien esclavos de los tomados en Málaga.

Son relativamente numerosos este tipo de textos, contemporáneos o posteriores a la vida de los afectados, con una cronología desde finales del siglo XV hasta principios del XVI por lo que únicamente emplearemos los más significativos.

Tenemos diversos escritos conocidos como *Crónica de los Reyes Católicos*. En la de Fernando del Pulgar, los aspectos navales son relativamente escasos, predominando ciertas informaciones sobre el enfrentamiento contra los portugueses y en menor medida con los franceses[43].

Respecto al texto de Diego de Valera, autor ya mencionado, narra hechos entre 1474 y 1488. Su editor lo divide en dos grandes partes, la guerra contra Portugal (1474-1480) y la campaña contra Granada (1488-1492). En este texto la existencia de referencia a actividades navales es muy significativa, ya que como hace referencia en su estudio el editor, tanto Diego de Valera como personajes de su familia tuvieron una activa participación en acciones marítimas y navales. Por otro lado el texto tiene como marco cronológico los hechos entre 1474 y 1488[44].

De Andrés Bernáldez, cura de Los Palacios, tenemos las *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*[45]. Este prolijo texto presta poca atención a los primeros años del reinado de Isabel y Fernando y aún menos a los aspectos navales del mismo. Sin embargo es significativa su aportación sobre la conquista y colonización de las islas Canarias.

Se ha consultado además la obra escrita por el humanista Elio Antonio de Nebrija, pese a tratarse de una versión en latín de la obra de Fernando del Pulgar[46].

El conocido texto cronístico de Alonso de Santa Cruz no lo empleamos ya que inicia su redacción en el año 1491[47].

Siguiendo con los textos cronísticos de personajes de la alta nobleza castellana, contamos también el texto anónimo conocido como *Historia de los hechos de don Rodrigo Ponce de León, marqués de Cádiz*[48]. En este texto hay escasas menciones de temas navales. No obstante se ofrece una versión de la conquista definitiva de Gibraltar e igualmente se encuentran dispersas pistas sobre la capacidad naval del protagonista.

d) Textos islámicos

No podemos dejar a un lado la posibilidad de obtención de información que puedan proporcionar los textos islámicos, especialmente para el momento del nacimiento de la marina de Castilla, ligado a la confrontación frente al Islam. Hemos escogido aquellos que narran los acontecimientos después de la desintegración del califato Omeya, en el 1031, es decir, los que nos hablan de Taifas, Almorávides, Almohades, Benimerines y en menor medida Nazaríes. Y todo ello

[43] Estudio y edición de Juan de MATA CARRIAZO Y ARROQUIA, 2 vols., Madrid, Espasa-Calpe, 1943. Emplearemos únicamente el primer volumen debido a que el segundo hace referencia a la Guerra de Granada, que ya se sale del marco cronológico de nuestro trabajo.

[44] Estudio y edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*. Nos interesan los capítulos I al XLVII, pp. 3-146.

[45] Manuel GÓMEZ-MORENO y Juan de MATA CARRIAZO Y ARROQUIA (Eds.), Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

[46] Para lo referido a esta obra remitimos al estudio preliminar de Juan de Mata Carriazo en el volumen 1 de su edición que manejamos del texto de Fernando del Pulgar.

[47] Estudio y edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. 2 vols. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1951.

[48] Juan Luis CARRIAZO RUBIO (Ed.) *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

pese a la problemática que presentan numerosos textos historiográficos islámicos. Estas incidencias, como bien indica Huici Miranda, son las leyendas tendenciosas, los diálogos y cartas inventadas, la deformación de los hechos o el gusto por las cifras exageradas[49].

Los usaremos para intentar suplir la información que puedan tener las fuentes castellanas. Lamentablemente, como en el caso cristiano, las noticias sobre aspectos navales son en muchos casos prácticamente inexistentes o irrelevantes. Aún así su empleo, aunque sea parcial como en este trabajo, se nos antoja imprescindible a la hora de cotejar o complementar la información facilitada por las fuentes cristianas. Como no podemos abarcar todos los autores ni toda la producción historiográfica arabo-andalusí, nos hemos decantado por ciertos autores y obras.

Empezamos con una obra de Al-Himyari[50]. Texto originario de los siglos XIII-XIV, fue alterada y relanzada en el siglo XV. Texto peculiar comparado con la historiografía cristiana latina occidental por cuanto se trata no de una crónica, sino de un repertorio de lugares de los que nos proporciona datos tanto geográficos como históricos -un tipo de obra por otro lado característica de la producción islámica-. Las referencias navales son escasas y nulas las que hagan mención a los castellanos. Hay sin embargo notas sobre las incursiones normandas. Mucho más interesante es la descripción que hace de los puertos andalusíes, o que lo fueron, como por ejemplo Denia, Valencia, Alcaçer do Sal, Silves, Tarifa, Gibraltar, etc.

De Ibn Idari hemos empleado su conocida obra *Al Bayan*[51]*.* La misma, escrita a principios del siglo XIV, ofrece una serie de datos, aislados, referidos o relacionados con cuestiones navales, siendo el autor que de una forma más extensa trata la toma de Salé por parte de una fuerza castellana. No obstante hay que tomar los datos con cierta prevención ya que, por ejemplo, atribuye la conquista de Córdoba al rey Alfonso[52].

Ibn Al-Jatib, destacado polígrafo granadino fallecido en 1374 del que empleamos dos textos. Por un lado el, *Al-Lamha al-badriyya fi l-dawla al-nasriyya* o *Historia de los Reyes de la Alhambra*, nos proporciona datos sobre la historia del reino Nazarí de Granada entre 1232 y 1363[53]. En la misma, los últimos capítulos de la parte cuarta y toda la parte quinta, la más voluminosa, ofrecen una breve

[49] HUICI MIRANDA, (Ed.), *Al-Hulal Al-Mawasiyya: crónicas árabes de las dinastías almorávide, almohade y benimerin*. Tetuán, Editorial Marroquí, 1951. P. 14. Por otro lado tampoco es que en numerosos casos los textos cronísticos cristianos tengan mucho que envidiar en el aspecto de la fidelidad de contenidos.

[50] María del Pilar MESTRO GONZÁLEZ (Ed.), *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

[51] *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Traducción de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el volumen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963. Hemos empleado este segundo en lugar del primer y segundo volumen de la edición anterior.

[52] *Al-Bayan*, vol. III, pp. 85-86.

[53] Emilio MOLINA y José María CASCIARO (Eds.), *Historia de los Reyes de la Alhambra*. Granada, Universidad de Granada, 1998.

historia de los monarcas nazaríes hasta la época en que vivió el autor. Del mismo autor también empleamos el *Kitab amal al-alam*[54].

También tardía es la obra de Ibn Jaldún, autor que aunque del siglo XIV ofrece información variada desde los inicios de la presencia islámica en la Península Ibérica y que emplearemos para los reinos Taifas, los Almorávides, Almohades y Benimerines[55].

Otra fuente será la anónima *Al-Hulal Al-Mawsiyya*, obra también del siglo XIV, finalizada en 1381-1382, que ya hemos mencionado y que contiene algunos datos anecdóticos interesantes aunque no aporta nada al cuerpo principal de nuestro trabajo.

Otros textos conocidos como el *al-Muqtabis* de Ibn Hayyan o el anónimo del siglo XI *Ajbar Maymua* no los hemos empleado debido a que son muy tempranos para poder proporcionarnos información que nos pudiera ser de utilidad para el objetivo de nuestro trabajo[56]. Tampoco hemos usado fuentes conocidas de otros autores como Al Bakri[57] debido a su naturaleza más geográfica que histórica[58]. Igualmente no empleamos el texto de Ibn Abi Zar, *Rawd al-Quirtas*, por la escasa fiabilidad de su contenido, como su propio editor en español indica[59].

e) La conquista de las islas Canarias

Mención específica merecen las crónicas relativas a la conquista de las islas Canarias. Para analizar los acontecimientos históricos relativos a la conquista de dicho archipiélago emplearemos dos fuentes principales.

De una parte la conocida como *Le Canarien*[60]. Realmente son dos crónicas, una es la historia desde la perspectiva de Jean de Bethencourt, escrita por su sobrino, hijo de su hermano Regnault Morelet y que copia en gran medida el otro texto, el que cuenta la historia de Gadifer de La Salle, acompañante de Juan de Bethencourt, escrito por los dos clérigos que participaron en la conquista y que finaliza en la primera mitad del año 1404. Hacen referencia principalmente a la conquista señorial normanda de Fuerteventura y en menor medida de El Hierro.

Además de los textos anteriores, tenemos el conjunto de crónicas que hacen referencia a las conquistas de Gran Canaria, La Palma y Tenerife, ya bajo auspicio directo de la monarquía

[54] Rafaela CASTRILLO (Ed.) *Kitab amal al-alam*. Parte 3ª. *Historia Medieval Islámica del Norte de África y Sicilia*. Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1983. Como se desprende del título, falta la parte dedicada a al-Andalus.

[55] *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Traducción de Barón de Slane. Argel, Imprimier du Gouverment, 1852-1856. Reedición de 1978. Nos serán útiles los volúmes 2, 3 y 4.

[56] *Al-Muqtabis*. María Jesús VIGUERA y F. CORRIENTES (Eds.), Zaragoza, 1981. El autor murió hacia el 1076.

[57] *Rawd al-mitar*

[58] De todas formas, ambos son fuente de la obra de Al-Himyari, como nos indica, su editora, p. 8.

[59] HUICI MIRANDA, *Rawd al-Qirtas*. 2 vols. Valencia, 1964. De las prevenciones sobre este texto, vol. I, p. 16.

[60] Edición de Elías SERRA y Alejandro CIONRANESCU, Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols., vol I, *Introducción*. La Laguna, 1959; vol II, *Texto de Juan IV de Bethencourt*. 1960 y vol. III, *Texto de Gadifer de la Salle. Apéndice e Indice*. 1965.

castellana[61]. Sin embargo, habrá menciones sueltas o indirectas en otras fuentes cronísticas, especialmente de reinados, desde Enrique III, incluido, fuentes que también emplearemos, como por ejemplo es el caso del *Memorial* del reinado de los Reyes Católicos.

Por otro lado, en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid existe un breve manuscrito con el título *Conquista delas Canarias por los Bascongados*, datado hacia 1395, siendo una copia del siglo XVIII de la colección Vargas Ponce[62].

2. Otras fuentes escritas

Los textos cronísticos son lo que proporcionan la información principal a la hora de valorar las actuaciones y los hechos de la marina de Castilla. Pero existen otro tipo de fuentes documentales que pueden proporcionar algún tipo de información sobre aspectos marítimos y en menor medida navales.

Por orden cronológico, hemos empezado consultando documentación de procedencia visigoda como las fuentes diplomáticas existentes relativas a España[63]. Proporciona alguna pista sobre puertos y contactos marítimos con otros lugares de la cuenca mediterránea. De este mismo marco cronológico y cultural hemos revisado también fuentes de carácter legal. Nos referimos en concreto al denominado *Liber Iudiciurum*[64]. Facilita información sobre actividad marítimo-comercial y su regulación legal.

Más avanzado el tiempo, otro tipo de fuentes documentales que emplearemos serán los fueros y cartas puebla de poblaciones costeras, en especial las de centros como Cartagena o Sevilla. Estas muestran las obligaciones militares que tenían sus pobladores, y dentro de ellas las de carácter naval. No dan noticias sobre formas de actuar de las flotas o los hechos de las campañas navales, pero sí informaciones complementarias, como por ejemplo la obligación de aportar embarcaciones y/o dotaciones para las mismas[65].

Igualmente las colecciones documentales de numerosas regiones españolas, con ciudades que tuvieron una ubicación costera. Estas colecciones tienen ciertos documentos, no tanto de tipo naval, como de tipo marítimo y de carácter económico, que pueden ser aprovechados para nuestro estudio. Así sucede con la *Colección Diplomática del Reino de Murcia*[66]. La *Colección Historia y*

[61] Francisco MORALES PADRÓN, *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993. 1ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, 1978. Nosotros empleamos la 2ª edición.

[62] Tomo 1bis, Ms. 72, doc. 3, ff. 30-31.

[63] Ángel CANELLAS LÓPEZ, *Diplomática Hispano-Visigoda*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1979.

[64] BNM. Sección de manuscritos, Mss. 772 y Mss. 12.924. Se trata de copias del *Liber Iudiciorum*, realizadas en los siglos XVII y XVIII respectivamente.

[65] Así, veremos que ocurre, por ejemplo, con los otorgados a Cartagena y Alicante en el Mediterráneo o Avilés en el Cantábrico.

[66] *Colección de documentos para la Historia del Reino de Murcia*. 19 vols. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1963 a 2003.

Faltan por realizar los volúmenes IX y XIV y XVII, por lo que realmente solo hay 19 volúmenes publicados aunque en la colección el último volumen es el XXII.

Documentos, serie *Documentación Histórica de Cantabria*, con documentación de Santander[67], Castro Urdiales[68] y Laredo[69]. Del mismo ámbito geográfico, el de Cantabria, hemos consultado el *Libro de Regla* de la abadía de Santillana del Mar, aunque se trata de la publicación, sin más, de la transcripción de los documentos, siendo escaso o nulo el aparato crítico[70]. También el volumen de la colección *Galicia* que reune los fondos relativos a La Coruña entre el 788 y el 1065 curiosamente editada por la Universidad de Alcalá de Henares[71]. Otra colección es *Fuentes Documentales medievales del País Vasco* en la que hemos consultado, entre otros, los trabajos con la documentación relativa a los archivos municipales de Fuenterrabía[72] y Bilbao[73]. Además de colecciones, encontramos publicaciones de los archivos de localidades concretas como por ejemplo los de Avilés[74] u Oviedo[75]. Aprovecho ya que hablamos de dos localidades asturianas, para indicar que también se ha revisado la documentación existente para el período de la monarquía asturiana[76].

Existen en menor medida documentos que podríamos denominar administrativos o fiscales y que también proporcionan cierta información. En Castilla el ejemplo más significativo los tenemos en el *Libro de las Merindades de Castilla*, más comúnmente conocido como *Libro del Becerro de las Behetrias*[77]. Este documento de mediados del siglo XIV informa, entre otras muchas cosas, de cuales son las obligaciones navales de los núcleos costeros, bajo señorío real, para con el monarca cuando este solicita su contribución para campañas bélicas. El texto original contiene quince de las diecinueve Merindades de Castilla. A nosotros las que nos interesan, de las que hay información, son las de Asturias de Santillana y Castilla la Vieja.

También han sido consultadas colecciones documentales de personajes políticos concretos. Tenemos las de los condes de Castilla[78], del rey Fernando I[79], Alfonso VI[80], la reina doña Urraca[81] y

[67] Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander. Documentación Medieval (1295-1504)*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1996.

[68] Elisa ÁLVAREZ LLOPIS, Emma BLANCO CAMPOS y José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR, *Libro del Concejo (1494-1522) y documentos medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1996.

[69] Virginia CUÑAT CISCAR, *Documentación Medieval de la Villa de Laredo*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1998.

[70] Eduardo JOSUÉ, *Libro de Regla o Cartulario de la Antigua Abadía de Santillana del Mar*. Madrid, 1912.

[71] Carlos SÁEZ y Mª. del VAL GONZÁLEZ DE LA PEÑA (Eds.), *La Coruña. Fondo Antiguo (788-1065)*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

[72] Miguel Ángel LARRAÑAGA ZULUETA e Izaskun TAPIA RUBIO, *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1993.

[73] Javier ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999. y *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1474-1500).* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999.

[74] Eloy BENITO RUANO, *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1992.

[75] Ciriaco MIGUEL VIGIL, *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*. Oviedo, Ayuntamiento de Oviedo, 1899.

[76] Antonio C. FLORIANO, *Diplomática Española del Período Astur*. 2 vols. Oviedo, IDEA, 1949-1951.

[77] Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, *Libro Becerro de las Behetrías: estudio crítico*. 3 vols. León, Centro de Estudios e Investigaciones "San Isidoro", 1981.

[78] Manuel ZABALZA DUQUE, *Colección Diplomática de los Condes de Castilla*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1998.

[79] Pilar BLANCO LOZANO, *Colección Diplomática de Fernando I (1037-1065)*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro-Archivo Histórico Diocesano, 1987.

[80] Andrés GAMBRA, *Alfonso VI. Cancillería, Curia e Imperio*, 2 vols. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 1998. Nos interesa el volumen II, *Colección Diplomática.*

su marido el rey Alfonso I *el Batallador*[82], Alfonso VIII[83]; Fernando III[84]; Alfonso X[85]; Sancho IV[86]; Fernando IV[87]; Pedro I[88]; Juan I[89] o la de Enrique IV[90]. Se trata en general de fuentes con nula o escasa información para el tema objeto de nuestra investigación. También hemos revisado, igualmente con nulo éxito, la colección diplomática de don Álvaro de Luna[91].

Plenamente protagonistas de temas navales son las recopilaciones de documentos existentes en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Proporcionan información, dispersa pero no por ello menos interesante, sobre variadas cuestiones. Tres autores, José Vargas de Ponce, Martín Fernández de Navarrete y Juan Sanz de Barutell, fueron encargados de la revisión de los más importantes archivos históricos españoles en búsqueda de cualquier tipo de documentos que hicieran referencia a la marina de guerra en España. Esto dió lugar a las recopilaciones y catálogos documentales que se recogieron en colecciones documentales con sus nombres, cuyos índices han sido publicados o sino pueden ser consultados en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Estas colecciones documentales recogen documentos de cualquier época hasta el momento en el que los autores vivían. Desde esta perspectiva, la documentación de origen medieval es relativamente escasa.

No podemos dejar de mencionar otro tipo de documentación, como por ejemplo las famosas cartas o epístolas de Diego de Valera[92]. En la edición que empleamos hay veintisiete misivas,

[81] Irene RUÍZ ALBI, *La Reina Doña Urraca (1109-1126): cancillería y colección diplomática*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 2003. Esta obra y la anterior forman parte de la colección *Fuentes y Estudios de Historia Leonesa.* Hay otra obra de unos años antes a cargo de Cristina MONTERDE ALBIAC (Ed.), *Diplomatario de la Reina Urraca de Castilla y León*. Zaragoza, ANUBAR, 1996. Nosotros hemos empleado la obra mencionada en primer lugar.

[82] José Ángel LEMA PUEYO, *Colección Diplomática de Alfonso I de Aragón y Pamplona (1104-1134)* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1990. Es un título de la colección *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco*, de la que hemos hablado anteriormente.

[83] Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El Reino de Castilla en época de Alfonso VIII*. 3 vols. Madrid, CSIC, 1960. Vol. I *Estudio Histórico*, vols. II y III, *Documentos*. En el último volumen se incluye también la colección documental de Enrique I

[84] Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III*. 3 vols. Vol. I, *Estudio*; vols. II y III *Documentos*. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1980.

[85] El trabajo póstumo de Antonio BALLESTEROS BERETTA, *Alfonso X el* Sabio. Barcelona, 1963. Incluye una escueta referencia de mil cuatrocientos cuarenta y siete documentos. María Teresa HERRERA *et al.*, *Texto y Concordancias de Documentos Castellanos de Alfonso X*. CD-Rom. Hispanic Seminar of Medieval Studies, 1999. También empleamos la obra de Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

[86] Mercedes BALLESTEROS GAIBROIS, *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928. Vol. III, *Colección Diplomática*.

[87] Antonio BENAVIDES, *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. II, *Colección Diplomática*. El volumen I, el texto cronístico, es la misma fuente editada por la BAE.

[88] Luis Vicente DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

[89] Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia y reinado de Juan I de Castilla* 2 vols. Madrid, 1977-1982. Vol. II, *Registro Documental (1371-1383)*.

[90] *Memorias de Don Enrique IV de* Castilla. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1835-1913. Colección documental en vol. 2. Para la fase de señorío de Cataluña, Jaime SOBREQUÉS CALLICÓ, *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV de Castilla Señor del Principado de Cataluña (Lugartenencia de Juan de Beaumont, (1462-1464)*. Barcelona, CSIC, 1975.

[91] José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *Álvaro de Luna (1419-1453). Colección diplomática*. Madrid, Dykinson, 1999.

[92] José Antonio BALEBCHANA (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera: enbiadas en diversos tienpos é à diversas personas*. Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878.

veintetrés enviadas por Valera, el resto, son contestación a alguna enviada por el autor. En alguna de las mismas se tiene una visión muy acertada de lo que supone el poder naval, tal y como veremos al hablar de la evolución del mismo.

Se puede apreciar en la glosa que se ha efectuado en las páginas anteriores la ausencia de referencias respecto a fuentes documentales inéditas. Ello es debido a tres circunstancias.

La primera es que -y no me canso de insistir en ello- para el tratamiento que se hace del tema desde estas páginas, el tipo de aportación documental que es más útil son las crónicas.

La segunda circunstancia es que de una u otra forma las fuentes documentales no cronísticas que hacen referencia a la actividad naval castellana y de las que podamos aprovecharnos para este trabajo están prácticamente publicadas en su totalidad, bien sea mediante la edición de fondos documentales municipales, de reinados, o de instituciones específicas.

La tercera circunstancia es que a diferencia de lo que ocurre para el caso de la Corona de Aragón, no existe en el ámbito de la Corona de Castilla un archivo centralizado de la monarquía en el cual se pueda realizar una búsqueda de forma sistemática. Pero además esta búsqueda, con otros criterios científicos diferentes a los actuales, ya fue realizada a finales del siglo XVIII por oficiales de la Real Armada que fueron comisionados especialmente para dicha labor, tal y como también hemos mencionado al principio de estas páginas dedicadas a las fuentes empleadas y también en la página anterior.

3. Fuentes arqueológicas

Como ya avanzamos anteriormente, básicamente nos ceñiremos en este trabajo a las fuentes de origen documental. En la medida de las posibilidades que ofrece el estado actual del tema, daremos en este apartado una visión de la información que poco a poco va dando en España la excavación arqueológica de los pecios de origen medieval. Es decir, la información de la arqueología medieval.

El empleo que nosotros hubiéramos deseado hacer de este tipo de fuentes, sería principalmente de cara a la confirmación de los datos que se obtengan de la lectura de las crónicas. La premisa es que, en principio, si las crónicas y fuentes de origen documental proporcionan un mayor volumen de datos navales cuanto más recientes son a nuestro tiempo, si es que esto es así efectivamente, este reflejo del aumento de la actividad naval tiene que darse en la cronología propuesta de los pecios localizados y/o excavados. Esto sería así porque el aumento de menciones de acciones navales en los documentos implicaría un mayor empleo de embarcaciones, mayor número de combates en los que las mismas se ven envueltas y por eso mismo, mayor número de hundimientos y pecios con posibilidades de excavación arqueológica. No obstante esto no es del todo así, ya que con la lectura atenta de los documentos, se constata que en muchas ocasiones lo que se logra es la captura de las embarcaciones rivales y también incluso su incendio, aunque no son las noticias de combates navales sobre embarcaciones hundidas más o menos intactas. Sin embargo,

con el estado actual de la investigación arqueológica medieval subacuática en España, este planteamiento es casi imposible.

La arqueología medieval es una disciplina de una relativamente reciente implantación cronológica tanto en nuestra nación, como, en menor medida, fuera de ella. Lo mismo sucede, en este caso de forma más pronunciada, con la arqueología subacuática. Si juntamos estos dos factores podemos llegar fácilmente a la conclusión de que no existe una arqueología subacuática medieval propiamente dicha. Esto no significa que no haya ni posibilidad ni medios para hacerlo. De hecho, se puede considerar que hay en algunos casos -además de gran interés científico y en el marco de la antigua Corona de Aragón-, pero simplemente aún no está del todo madura la situación para su generalización. Aún así podemos obtener varias pistas mediante el uso de la información que la arqueología, en este caso subacuática, proporciona, en especial a través de los pecios, teniendo en cuenta que este campo de investigación arqueológica se inició en España tan pronto como en 1947, fecha del primer trabajo de este tipo, que se efectuó en las aguas cercanas a Cartagena[93].

El inconveniente que presenta la información así obtenida es que no ofrece una visión representativa de la época, sino de aquellas embarcaciones que han naufragado y que por lo tanto son las que han llegado, en mejor o peor estado de conservación, hasta nuestros días.

[93] Como fuentes de información bibliográfica general tenemos la revista *The International Journal of Nautical Archeology*, que a su vez es continuación de la que llevaba por título *The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*. Ambas son editadas por la *Nautical Archeology Society*. Como fuente general sobre la arqueología subacuática medieval sería imprescindible la lectura de *Proceedings. International Symposium on Archeology of Medieval and Iberian-Atlántic Tradition Hull remains, manuscrit and ethnografics sources: a comparative approach*. Actas del Congreso *International Symposium on Archeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Lisboa, 7 a 9 de septiembre de 1998. Editado en Lisboa, Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subaquática/Academia de Marinha, 1998. Y digo sería imprescindible si no fuera por que las aportaciones de época medieval son raras. Más generales son las obras *Archéologie sous-marine: 4000 ans d'histoire maritime*. 1972 y también la obra de la que hablaremos más adelante, *La Arqueología subacuática en España*. Cartagena, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, 1988.

De entre los congresos que se celebran son dos los más significativos sobre el tema. Uno en España, concretamente en Gijón, son las Jornadas de Arqueología Subacuática en Asturias, de las que hablamos más adelante. El otro es de carácter internacional, son los Congresos Internacionales de Arqueología Submarina, que se dividen entre Francia, Italia y España. El primer congreso se celebró en Cannes en 1955; el segundo congreso se celebró en Albenga, Italia, en 1958 y las actas se publicaron en 1961 por el ya mencionado Instituto Internacional de Estudios Ligures, Bordighera; el tercero tuvo lugar en Barcelona entre el 1 y el 7 de septiembre de 1961 y las actas se publicaron por el mencionado instituto en Bordighera, 1971; el cuarto se celebró en Niza en 1971; el quinto en Lípari, también Italia en 1976; finalmente el sexto, que se celebró en Cartagena en 1982 y se publicaron las actas en Madrid en 1985

Se han venido celebrando otra serie de reuniones, seminarios y cursos científicos. En Cartagena desde 1985 y hasta 1993 se celebraron las denominadas *Aulas de Arqueología Subacuática* en el marco de las Aulas del Mar de la Universidad de Murcia. En la Universidad Autónoma de Madrid, el I y II Curso de Arqueología Subacuática, en 1987 y 1992 respectivamente. Las actas del I se publicaron en *Boletín de la Asociación de Amigos de la Arqueología*, 25. Las del II en *Serie Varia*, 2, 1993. En este último se encuentra un trabajo al que remitimos para mayor información, es de Beatriz DOMINGO HAY, «Bibliografía de la Arqueología Subacuática en España», pp. 325-364. Lógicamente hasta el año 1992. La Universidad Politécnica junto con el Museo Naval de Madrid y la Sociedad Quinto Centenario, realizo también el I y II Curso de Arqueología Naval, en 1990 y 1991 respectivamente.

Sobre la excavación concreta de pecios medievales hispanos, *La nave de Cavoli y la arqueología subacuática en Cerdeña*. 1993. También *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip*. 1989.

El primer paso consistió en la recopilación y estudio de las fuentes documentales e información escrita en la que se mencionase la existencia de hallazgos subacuáticos[94]. Otro segundo paso, que en cierta medida se realizaba de forma simultánea al anterior, consistió en la catalogación y estudio de los restos de pecios y hallazgos subacuáticos que se encontraban depositados en los fondos museísticos pertinentes. Con esta información se realizaron luego las necesarias prospecciones del litoral que se emplearon en las diversas realizaciones de cartas arqueológicas submarinas de las costas españolas[95]. Con este trabajo, entre otras cuestiones, se localizó la existencia de numerosos pecios, de cualquier época, de los que se tenía constancia. A la misma se van uniendo los que o bien accidentalmente o bien tras un trabajo de investigación, salen a la luz. Pero respecto a los posibles hallazgos medievales, en el congreso que se celebró en Cartagena en 1982 se hizo mucho hincapié en la escasa, por no decir nula, existencia de los mismos en toda la costa Norte de España, como lo manifestaron Manuel Martín-Bueno, Manuel Izaguirre, José Luis Casado Soto y Felipe Senen López en la comunicación conjunta que presentaron[96].

Unos años más tarde, entre 1990 y 1993, la información que nos proporciona las *Jornadas de arqueología subacuática en Asturias* no es mucho mayor. Los únicos trabajos específicos de pecios o infraestructura marítima de época medieval hacen referencia a pecios en el ámbito de la Corona de Aragón[97]. Lo mismo que sucede en el *Boletín de Arqueología Medieval* de la Asociación Española de Arqueología Medieval, donde solo hay una única aportación y también en el marco de la Corona de Aragón[98].

[94] Tal y como se indica en el catálogo que editó el Ministerio de Cultura de la exposición *La arqueología subacuática en España*. Cartagena, 1988, pp. 25-34. Ya hemos mencionado esta obra. En ella se mencionan, entre las páginas 105 y 148, un total de cuarenta y cuatro pecios y yacimientos. De las adscripciones temporales de éstos: dos, uno el barco de Sevilla y otro el pecio de Favaritx o Es Capifort -Menorca- son bizantinos, uno, el yacimiento de las Lagunas de Almenara -Castellón- es romano-medieval y otro, el yacimiento de San Vicente de la Barquera, medieval-moderno. Los consignados con adscripción temporal y cultural variada eran un total de once. Uno era el fondeadero de Cales Cove -Menorca-, que tenía objetos de atribución bizantina; en otro, el fondeadero de Es Cana o Cala Canyar -Ibiza-, existían restos tanto islámicos como cristianos medievales; en otro, Laredo, se habían recuperado estructuras portuarias; finalmente otro, la ría de Vigo, existen restos desde el paleolítico hasta la actualidad, con materiales medievales en el islote de Viños, la ensenada del Rey de Liniens, Bajo Airados de Alcabue o la playa de los Olmos, así como otros más.

[95] Por ejemplo, tenemos la *Carta arqueológica de la costa de Almería*. Almería-Madrid, Junta de Andalucía-Universidad Autónoma de Madrid, 1998. Los trabajos de prospección se realizaron entre 1982 y 1988. Se realiza en el texto un análisis del estado de la investigación arqueológica submarina, con posterioridad a la implantación del Estado de las Autonomías, en todas aquellas con litoral. Compárese con la información que apareció en el texto que se menciona en la siguiente nota y con la información que se daba en el texto mencionado en la nota 121, referidos ambos al estado en el que se encontraban de los estudios arqueológicos subacuáticos en el norte de España.

[96] «La arqueología subacuática en las costas del Norte y Noroeste peninsular: estado de la cuestión», pp. 34-58.

[97] *Jornadas de Arqueología subacuática en Asturias*, que ya han sido mencionadas. Hasta el momento, febrero de 2012, que yo sepa se han realizado IV Jornadas, todas en Gijón. Las primeras en 1990, segundas en 1991, terceras en 1992 y cuartas en 1993. Las actas de las primeras se publicaron en 1991 en Oviedo, las segundas en 1992 en Oviedo y las terceras y cuartas también en Oviedo en 1996. Todas lo fueron por el servicio de publicaciones dela Universidad de Oviedo. La referencia de pecios medievales en *II Jornadas de arqueología subacuática*..., pp. 53-60 y 61-72. Hay menciones sueltas a tal o cual aspecto y referencias genéricas en las tres actas publicadas. En las actas de la *I Jornada de arqueología subacuática*..., se realiza una visión general, en diferentes aportaciones, sobre el estado de la investigación y las posibilidades arqueológicas en 1991, que no tiene una gran variación respecto a lo que se indicaba en la aportación mencionada en la nota anterior.

[98] Hug PALOU MIQUEL, Marcel PUJOL HAMELINK, Joaquim RAURICH SANTALO y Eric RIETH: «"Culip VI" y "Les sorres X", dos pecios de época medieval en Cataluña» En *BAM*, 6, 1992, pp. 59-66. Ya en una nota al pie los autores indican que es copia de otro que realizaron para la publicación *Medieval Europe*.

Ya más tarde, en 1998, la situación no ha mejorado mucho más y en la obra que vimos que se originó en un congreso celebrado en Lisboa, en el marco de los acontecimientos de la Expo Lisboa'98, hay dos aportaciones específicas sobre en el marco de la Edad Media, una de ellas, muy interesante, en el marco geográfico y temporal de nuestro trabajo[99].

El Museo Nacional de Arqueología Submarina, ubicado en Cartagena, inició en 1992 la publicación de los *Cuadernos de Arqueología Marítima*. En los mismos, el panorama respecto a la Edad Media es desolador. El volumen uno y dos de la revista se destinaron a la publicación de actas de otros congresos. En el uno del *I Seminario de Arqueología Subacuática*, que se celebró en 1987 y en la que había una comunicación sobre navegación en la Edad Media. El número dos de la revista, publicó las actas de dos congresos, uno fue el *II Seminario de Arqueología Subacuatica*, celebrado en 1988 y otro *Navegación, Comercio e Industria en la Antigüedad Balear*, que se celebró en Ibiza en 1989. En este último congreso apareció una comunicación específica que tenía como marco cronológico el medieval. Son, eso si, numerosas las aportaciones sobre metodología y conservación de hallazgos, sobre todo en el número uno, o de realización de prospecciones para cartas arqueológicas. Hay también a lo largo de algunos textos, menciones a la existencia de algún yacimiento o bien de adscripción cronológica medieval, muy escasos o bien con una amplia adscripción cronológica, entre ella del período medieval[100].

Como se trata de un campo con muchas posibilidades y relativamente virgen, la Universidad de Valencia se unió al elenco de centros de investigación que celebran reuniones sobre arqueología subacuática. De esta forma se ha venido también organizando unas *Jornadas de Arqueología Subacuática*. De las primeras y segundas jornadas no hemos encontrado referencia bibliográfica

[99] Manu IZAGUIRRE, Luis VALDÉS, José Manuel MATÉS e Izaskun PUJANA: «State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain)» En *Proceedings. International Symposium*…, pp. 449-454. Sobre la misma embarcación Eric RIETH: «L'épave d'Urbieta (Gernika): une embarcation à clin du milieu du Xve siècle. Étude preliminaire» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº5, San Sebastián, 2006, pp. 603-616. Igualmente hay otros trabajos de los mismos autores sobre esta embarcación.

[100] El número uno de la publicación apareció en 1992, el número dos en 1993, el número tres en 1995, el número cuatro en 1996, el cinco en 1999, el sexto en 2000 y el número siete en 2006. Los textos de marco cronológico medieval son: Sergio MARTÍNEZ LILLO, «La Navegación en el Mediterráneo. Bizancio y el Islam» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 1, 1992, pp. 139-148. Con unas pocas referencias iconográficas. El segundo fue la conferencia que realizó Guillermo ROSELLÓ BORDOY, «Comercio y navegación en las Baleares Medievales: la información textual y arqueológica» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 2, 1993, pp. 177-196. Las menciones a la arqueología subacuática son residuales y son algo mayores las referencias iconográficas.

La mayoría de las aportaciones escritas sobre pecios y hallazgos lo son la antigüedad, como la mayoría de los existentes en Europa y en el Mediterráneo. A este respecto, el estadístico, son interesantes las primeras páginas del artículo de Jordi MIRÓ CANALS, «Arqueología submarina en el Mediterráneo: Los pecios» En *Revista de Arqueología Marítima*, 2, 1993, pp. 27-44. En el artículo de Juan PINEDO REYES, «Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, 1996, pp. 57-90, se menciona, en la página 35, un único yacimiento, la punta de San Antonio en Cartagena, de clara adscripción cronológica medieval, del total de los 59 detectados. En otro, el del puerto de Mazarrón, también se nombra la existencia de material de adscripción cronológica medieval, lo mismo ocurre en la isla de los Frailes, en Águilas, la playa de las Delicias, también en Águilas o el mismo puerto de Águilas. El último párrafo del texto es esclarecedor. En él se dice en la página 84: «***Para épocas medievales y modernas, hasta ahora sólo el estudio de los fondos portuarios está proporcionando información de este momento, que seguramente según avance la documentación y el control arqueológico de las obras de infraestructura en estos puertos, representarán cada día un porcentaje mayor dentro de los hallazgos subacuáticos del litoral murciano***»

alguna[101]. Las terceras se celebraron en 1997 con el título de *Puertos antiguos y comercio marítimo*[102]; las cuartas jornadas se celebraron en 2001 con el epígrafe de *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructura*[103]; finalmente las quintas, ya como Congreso Internacional de Arqueología Subacuática, se celebraron en 2006 bajo el título de *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*.

En el ámbito internacional tenemos los *International Symposium on boat and ship archeology*, que se vienen celebrando desde 1976 cada tres años. La primera reunión se desarrolló en Greenwich bajo el epígrafe de *Soucers and Techniques in Boat Archaeology*[104] El segundo symposium se celebró en 1979 en Bremerhaven bajo el título genérico de *Postmedieval boat and ship archaeology*[105]; La tercera reunión fue en Estocolmo en 1982 bajo el epigrafe de *Harbour Archeology*[106]; el cuarto encuentro fue en Oporto en 1985 y se hizo bajo el título de *Local Boats*[107]; el quinto se hizo en Amsterdam en 1988 con el epígrafe *Carvel construction technique: skeleton-first, shell-first*[108]; el sexto se celebró en 1991 en Roskilde, con el título de *Crossroads in Ancient Shipbuildings*[109]; el séptimo fue en 1994 en Ile Tatihou, bajo el epígrafe *Construction navale maritime et fluviale: aproaches archeologique, historique et ethnologique*[110]; el octavo se celebró en Gdansk en 1997 con el título *Down the river to the Sea*[111]; el noveno en Venecia en el año 2000 bajo el título de *Boats, Ships and Shipyards*[112]; la décima reunión fue nuevamente en Roskilde en 2003 bajo el epígrafe de *Connected by the Sea*[113]. El último encuentro tuvo lugar en Mainz, en 2006 bajo el título de *Between the Seas. Transfer and Exchanges in Nautical Technology*[114].

En la mayoría de las reuniones podemos encontrar aportaciones referidas a la Edad Media europea. Sin embargo, para el caso hispano, las posibilidades son desde luego mucho más escasas, como hemos podido comprobar. Debido a ello es interesante la aportación de Xavier Alberdi Lonbide y Álvaro Aragón Ruano, «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media»[115].

---

[101] Según información verbal, que agradezco, de la Sra. Raquel Madrid, de la Universidad de Valencia y asistente a dichas jornadas, de las primeras y segundas no se habrían llegado a publicar actas.

[102] José PÉREZ BALLESTER y Guillermo PASCUAL BERLANGA (Eds.), Valencia, Universidad de Valencia-Generalidad de Valencia, 1998.

[103] José PÉREZ BALLESTER y Guillermo PASCUAL BERLANGA (Eds.), Valencia, Universidad de Valencia, 2003.

[104] Oxford, B. A. R., 1977.

[105] Oxford, B.A.R., 1985.

[106] Carl Olof CEDERLUND (Ed.), B. A. R., 1985.

[107] Octavio LIXA FILGUEIRAS (Ed.), 2 vols. Oxford, B.A.R., 1988.

[108] R. REINDERS y Paul KEES (Eds.), Oxford, Oxbow Books, 1991. En este podemos encontrar dos contribución hispanas referida a la Edad Media, Octavio LIXA FILGUEIRAS, *Gelmirez and the Reconversion of the W. Peninsular Shipbuilding Tradition (XIth-XIIth Centuries)*, pp 32-41. La otra Fernando ALONSO, *Traditional Clinker and Carvel Techniques in the Northwest of Spain*, pp 103-111.

[109] Christer WESTERDAHL (Ed.), Oxford, Oxbow books, 1994.

[110] Patrice POMEY y Eric RIETH (Eds.), CNRS Editions, 1999.

[111] Jerzy LITWIN (Ed.), Gdansk, Polish Maritime Museum, 2000.

[112] Carlo BELTRANE (Ed.), Oxford, Oxbow Books, 2003.

[113] Lucy BLUE, Fred HOCKER y Anton ENGLERT (Eds.), Oxford, Oxbow Books, 2006.

[114] Hemos tenido acceso al programa por la red y no había prevista intervención alguna sobre la Península Ibérica en la Edad Media.

[115] En *Itsas Memorias. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº2. San Sebastián, 1998, pp. 13-33

En este campo también destaca la *Nautical Archeological Society*. Esta asociación fue fundada en 1972 con el nombre de *Council for Nautical Archeology*, nombre que conservó hasta 1981, cuando cambió al actual. La misma es editora primero de *The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, continuada desde 1991 por *The International Journal of Nautical Archeology*. Esta publicación periódica aparece de forma ininterrumpida desde 1972. En la misma los artículos de temática medieval aparecen desde el inicio. Sin embargo, respecto al ámbito español, únicamente se constata nuevamente el exclusivismo de los trabajos relacionados con la Corona de Aragón en dos interesentes trabajos que emplean más las fuentes iconográficas que las arqueológicas propiamente dichas[116]. No podemos dejar de mencionar la revista española nacida en 1992, *Cuadernos de Arqueología marítima*, de la que en 2006 apareció su séptimo y al parecer último número. En la misma hay dos artículos de temática específicamente medieval, pero ninguno sobre pecios concretos[117].

Otra revista que pudiera haber sido interesante es *Archaeologia maritima mediterránea. An international journal on underwater archeology*. El primer número apareció en el año 2004, no existiendo hasta el número 8 del año 2011 ningún trabajo relacionado de forma específica con el período medieval.

Desde esta perspectiva, la arqueológica, es interesante reseñar la obra de Cederlund sobre la arqueología de embarcaciones medievales, que aunque referida principalmente a la Europa septentrional, no deja de tener aspectos interesantes[118]. Otra obra que mencionamos por su rareza en el panorama bibliográfico arqueológico hispano es la de Rafael Azuar *Ruta del patrimonio arqueológico marítimo de España y Portugal*[119].

Hemos podido comprobar el, hasta el momento y pese que creo que tiene unas muy grandes posibilidades, escaso impacto de los estudios arqueológicos subacuáticos en el caso de la Edad Media española, situación que se acentúa en el caso del marco cronológico que aquí nos ocupa. Esta situación puede parecer a primera vista contradictoria con el auge que la actividad náutica tuvo en Europa a partir del siglo XIII, incluyendo las actividades bélicas por mar. Pero como ya he dicho, conforme avancen las prospecciones y excavaciones subacuáticas sistemáticas, tendrán que salir a la luz, forzosamente, una gran variedad de pecios y embarcaciones de época medieval. Solo queda esperar.

[116] Federico FOERSTER LAURES, «The warships of the kings of Aragón and their fighting tactics during the 13th and 14th centuries AD», vol. 16, nº. 1, febrero 1987 y Lawrence V. MOTT, «Ships of the 13th-century Catalan Navy», vol. 19, nº. 4, noviembre 1989, pp. 101-112. Nos serán útiles cuando en el penúltimo capítulo analicemos los tipos de embarcaciones mencionadas en los textos castellanos y los comparemos con los existentes en la Corona de Aragón

[117] Sergio MARTÍNEZ LILLO, «La Navegación en el Mediterráneo. Bizancio y el islám», nº. 1, 1992, pp. 139-148. El segundo trabajo de Guillermo ROSELLÓ BORDOY, «Comercio y navegación en las Baleares medievales: in formación textual y arqueológica», nº. 2, 1993, pp. 176-196. En *Cuadernos de Arqueología marítima*

[118] CEDERLUND (Ed.) *Medieval Ship Archaeology*. Estocolmo, Universidad de Estocolmo, 1995.

[119] Cartagena, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, 2008.

CAPÍTULO II

ESTADO METODOLÓGICO Y DE LA CUESTIÓN

Respecto a la bibliografía, he procurado emplear la más reciente y me he puesto como límite cronológico final la que se ha generado hasta el 2014, con el fin, entre otras cosas, de poder finalizar la tesis algún día. Se emplearán las obras que creo más significativas sobre el tema en los principales idiomas modernos, español, inglés y francés. Esto no quiere decir que cuando sea necesario no se empleen otras lenguas. Con todo, procuraré siempre que pueda usar bibliografía realizada en nuestra lengua, por razones prácticas, pero sin desdeñar otras posibilidades.

Quisiera puntualizar que para este trabajo se han empleado algunos textos no accesible para el público general, ya que son de uso interno y restringido de centros de enseñanza naval como la Escuela Naval en Marín o la Escuela de Guerra Naval, en Madrid. Cuando esto sea así, se indicará oportunamente.

Pero para hacerlo más completo este capítulo de búsqueda bibliográfica tanto en revistas como en catálogos bibliotecarios, he empleado obras como *Bibliografía española de historia marítima (1932-1962)*[1], también *La historia Medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)*[2] o *Bibliografía militar española (1936-2000)*[3]. También ha sido muy importante la información obtenida a través de la página web http://www.deremilitari.org/BIBLIO/, que ordenada por año y dentro de cada año por monografías y después artículos, presenta una amplísima información bibliográfica desde el año 1998. Igualmente, en su apartado http://www.deremilitari.org/RESOURCES/REVIEW/, permite la obtención de numerosos artículos publicados en revistas convencionales de historia[4]. También es muy útil la obra *Cumulative Bibliography of Medieval Military History and Technology*[5].

Antes de entrar en mayor profundidad sobre el tema, creo que conviene indicar que la historiografía sobre temas relacionados con la actividad naval de la Corona de Castilla es realmente escasa frente a, por ejemplo y sin ir más lejos, a la producción sobre el tema en los territorios de la antigua Corona de Aragón. Curiosamente en el 2001 aparecieron en la revista *En la España Medieval* dos artículos de temática naval relacionados con la Corona de Castilla[6]. Igualmente, apareció un libro que venía a ofrecer una perspectiva nueva[7].

---

[1] Francisco MORALES PADRÓN y Florentino PÉREZ EMBID, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1970.

[2] Pamplona, Gobierno de Navarra, 1999.

[3] Madrid, Ministerio de Defensa, 2001.

[4] Agradezco a la Doctora Ana Echevarría Arsuaga y a don José Manuel Rodríguez, la información sobre esta página Web.

[5] Kelly DEVRIES, Leiden, Brill, 2002.

[6] José Manuel CALDERÓN ORTEGA y Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ, «Los almirantes del "siglo de oro" de la marina castellana medieval», Miguel Ángel LADERO QUESADA, «La "Armada de Vizcaya" (1492-1493): nuevos datos documentales». Ambos en *En la España Medieval*, 24, 2001. El primero entre 311-364 y 365-394 para el segundo. Si el panorama es escaso

Digo curiosamente, ya que el anterior artículo en esta publicación que tenía esta temática era del año 1997[8] y mi inscripción de tesis doctoral se hizo en el año 1996, lo que ha supuesto una suerte para mí al aumentar la producción bibliográfica, como posteriormente ha sucedido en otras ocasiones. Esos tres artículos mencionados pueden considerarse la que denomino *visión del historiador*, es decir la que mayoritariamente tienen, tenemos, quienes nos dedicamos a la investigación histórica. La contrapartida a aquella, es la que denomino *visión del marino*, que es la que dan los oficiales de la Armada Española en sus obras, las más significativas son las que se publican en la *Revista de Historia Naval*, que edita el Instituto de Historia y Cultura Naval, dependiente de la Armada, en Madrid[9].

Estas dos visiones han venido coexistiendo de forma generalmente aislada e ignorándose la una a la otra en la historiografía española sobre el tema. El momento en el que tanto las herramientas del historiador como el conocimiento propio de un marino se unieron de forma plena fue a finales del siglo XIX en la figura de Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío de la Armada e historiador miembro de la Real Academia de la Historia[10].

No obstante y pese a esa relativa escasez de obras, la existencia de una producción historiográfica desde al menos la segunda mitad del siglo XVIII y el hecho de la profusión de los estudios históricos, ha hecho que la existencia de obras relacionada con el tema adquiriese una cierta entidad. Repasaremos en las páginas siguientes las líneas historiográficas al respecto y las obras con relación, mayor o menor, directa o indirecta, con el tema en cuestión, el poder marítimo castellano en la Edad Media.

---

en esta revista, en *Medievalismo*, el órgano de expresión de la Sociedad Española de Estudios Medievales, es aterrador, ningún artículo de temática naval, mucho menos castellana, en los diez primeros números. La excepción es la excelente monografía de Jaime FERRERO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, 1999 y que fue editada por esta sociedad.

[7] María Teresa FERRER MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*. Barcelona, 2001. Esta autora incide en el mundo corsario mediterráneo pero esta vez ampliado a las actividades realizadas por grupos de fuera del área mediterránea, aunque en este mar.

[8] Eduardo AZNAR VALLEJO, «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, 20, 1997, pp. 407-419.

[9] Los últimos números consultados son los de entre los años 2001 y 2005, los números 72 a 91, de los años XIX , XX, XXI, XXII y XXIII desde que salió a la luz esta publicación de carácter trimestral. Son escasas excepciones los trabajos aparecidos relacionados con la Edad Media hispana. Los artículos más cercanos con temática aproximada eran dos del año 2000. Uno de Esteban MIRA CABALLOS, «La Armada del Reino de Granada (1492-1550): Apuntes para su historia», año XVIII, 68, pp. 35-54; otro de Carlos MERENÉS MARIÁTEGUI «Preparativos para la defensa de Rodas ante el asedio de 1480», año XVIII, 71, pp. 97-107. La única excepción, que he mencionado antes, entre el 2001 y el 2002 fue un artículo mío «Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana», año XX, 77, pp. 7-24. En 2003 hizo una aportación AGUILERA PLEGUEZUELO, «El Derecho marítimo, la navegación y el comercio en Al-Andalus y en la España cristiana», año XXI, 80, pp. 7-46. También ese mismo año Andrés DÍAZ BORRÁS «Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la Solidaridad, dentro de la Corona de Aragón, en la crisis valenciana de 1385.», año XXI, 83, pp. 23-53. Ya en 2004, José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA, «*La marina alfonsí al asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia*» año XXII, 85, pp. 27-52.

[10] Son dos las obras más significativas de este prolífico historiador. Por orden cronológico, la primera fue *Disquisiciones náuticas*, de seis volúmenes y realizada entre 1876 y 1881. La segunda obra fue la monumental *Historia de la Armada Española desde la unión de Castilla y León*, 9 vols. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903. También escribió y publicó *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. Este trabajo se incluyó en *Historia General de España*, que publicada por la Real Academia de la Historia estaba dirigida por Antonio CÁNOVAS DEL CASTILLO, Madrid, 1894.

Quiero por último indicar cómo en los últimos veinte años, acentuándose en los últimos diez, la producción historiográfica general se ha visto incrementada de una forma casi infinita[11]. De esta forma es muy difícil poder acceder a toda la producción bibliográfica sobre un tema, por lo que sin duda, existirán obras que desconozca. Pido perdón de antemano ya que en todo caso no se tratará de una omisión voluntaria.

1. Historia de la Guerra

Un campo que debiera proporcionar una mayor información sobre estos aspectos es el de la historia bélica, en sentido extenso de todo lo relacionado con la actividad bélica y no únicamente, al menos no en principio, con la que se realiza por tierra, aunque ya veremos que esto no se cumple. Así, no obstante lo indicado anteriormente, la historia bélica como historia de la guerra, en especial en España, debería denominarse historia de la guerra terrestre. En la historiografía medieval hispana más reciente, un nombre propio significativo referido a la historia bélica es el de Francisco García Fitz[12]. Este autor tiene numerosas obras centradas en el ámbito geográfico castellano-leonés, la mayoría de las cuales únicamente hacen incidencia respecto a la guerra por tierra, con algunas excepciones como hemos tenido ocasión de comprobar en la nota anterior. Como vemos en las mismas la consideración sobre la guerra es prácticamente exclusiva de la guerra terrestre. No es reprochable en el sentido de que es una circunstancia común a la práctica totalidad de la historiografía, europea y americana, sobre la guerra en la Edad Media. Pero esto significa que se dejan de lado muchas y muy importantes acciones guerreras de la época. Se puede poner el reparo de que en sus obras no se hace historia naval y que por lo tanto no tienen por qué abordar tales temas. La contestación a ese reparo sería un simple cambio de título en el que, por ejemplo, se indique *Historia de la guerra por tierra*. No podemos dejar de pasar sin embargo un concepto reflejado en sus obras, tomándolo de Claude Gaier, denomina como estrategia de reflejo obsidional y que, a grandes rasgos, vendría a indicar que en la guerra medieval más significativo que el hecho de

[11] Véase Manuel FLORES DÍAZ, «Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión» En la revista la revista electrónica de la Universidad de Colorado *eHumanista*, 10, 2008, pp. 244-273. Aceso por www.ehumanista.ucsb.edu/volumenes/volume_10/index.shtml

[12] En una obra divulgativa destinada a un público no especializado, *Ejércitos y actividades guerreras en la Edad Media europea*. Madrid, Arco Libros, 1998 y no hay mención alguna a aspectos navales. Pero lo mismo ocurre en la obra más especializada *Castilla y León frente al Islam: estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII)*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, reeditada en 2005. Sin embargo si que es interesante el artículo del mismo autor «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: "la marina y la guerra"» En *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*. Ciclo de conferencias cátedra de Menéndez Pelayo. Santander, 1998, pp. 9-28. Distinta es la aportación del mencionado autor en «La defensa de la frontera en el bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del siglo XIII» En *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb Siglos XIII-XVI*. Actas del coloquio celebrado en Madrid los días 17 y 18 de diciembre de 1987. Publicado en Madrid, 1988. Agradezco al profesor García Fitz el que fuera tan amable al proporcionarme ambos escritos. Otras obras suyas son *Relaciones políticas y guerra: la experiencia castellano-leonesa frente al islam, siglos XI-XIII*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002; *La Edad Media. Guerra e ideología. Justificaciones jurídicas y religiosas*. Madrid, Sílex, 2003. *Las Navas de Tolosa*. Barcelona, Ariel, 2005. «Ejército y guerra en la Edad Media Hispánica» En, *Aproximación a la Historia Militar Española*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.Vol. I. 99-123. También, junto con Feliciano Novoa Portela, *Cruzados en la Reconquista*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2014.

las grandes batallas campales, es la ocupación o defensa de ciudades, como elementos de vertebración del espacio, el elemento más significativo de la guerra medieval[13].

Para efectuar este punto, haremos primero un recorrido por obras sobre historia de la guerra en general; luego historia de la guerra en la Edad Media y después las obras en la que se toma como referencia la cronología medieval hispana. Finalizaremos con los congresos, seminarios y reuniones significativos sobre el tema.

1. 1. Historias generales de la guerra

Con las historias de la guerra ocurre lo mismo que ocurrirá con las historias navales, existen dos visiones, la *visión del militar* y la *visión del civil*, de modo que tenemos que dividir este apartado en dos partes, atendiendo a la *visión* en la que introducimos a los autores[14]. Nos referimos aquí a lo que son obras de historia y dejamos a un lado las de consideración de evolución del pensamiento estratégico y también las obras exclusivamente de estrategia. Indicar que la producción historiografía española sobre historia de la guerra es poca, por no decir prácticamente nula. Esto hace que en este apartado, frente a la historia naval, la dependencia de la producción historiográfica foránea sea mucho mayor.

1.1.1. La visión del militar[15]

Significativa es la obra del famoso mariscal de la Segunda Guerra Mundial, Bernard Law Montgomery, Jefe del 8º Ejército Aliado en la Segunda Guerra Mundial. En su obra dedicó la segunda parte a la Edad Media. Las cuestiones navales medievales están relativamente bien representadas, aunque no puede dejar de lado completamente su visión de militar "terrestre" cuando indica que la táctica de combate sobre el mar es la misma que en tierra[16].

El también británico J. F. C. Fuller tiene una interesante obra. Conviene indicar que nuevamente, estamos ante un historiador militar anglosajón[17]. Nos interesa el primer volumen, *From*

[13] GAIER, *Art et organisation militaires dans la principauté de Liège et dans le comté de Looz au Moyen Age*. Bruselas, 1968. Citado en GARCÍA FITZ, *Castilla y León frente al Islam*..., p. 73.

[14] Hago notar la atención sobre que no hago diferencia, lo mismo que haré en las historias navales, entre militares o marinos, e historiadores, sino entre los primeros y civiles. Ello pese a que dentro de los primeros estos no tienen por que ser personas con formación científica histórica, cosa que si ocurre en la mayoría de los casos, si que escriben relatos "históricos" que proporcionan información para el profesional.

[15] Vamos a constatar como tanto en este punto, como en el referido a la visión del civil, la primacía anglosajona y su producción bibliográfica es abrumadora.

[16] *A History of Warfare*. Williams Collins, Sons and Company. Nosotros empleamos una edición francesa, *Histoire de la Guerre*. París, France-Empire, 1970. La segunda parte se compone de tres capítulos.
Montgomery (1887-1976), hijo de un pastor anglicano, sirvió como militar en India, la Primera Guerra Mundial en Europa, el conflicto anglo-irlandés, Palestina y la Segunda Guerra Mundial, cuando comandó el famoso VIII Ejército Británico que combatió en el Norte de África y Europa.

[17] *A military History of the western world*. 3 vols. Nueva York, 1954-55. Traducida en España como *Batallas decisivas del mundo occidental*. Barcelona, Luis de Caralt, 1961. Traducción de Julio Fernández Yánez. Emplearemos la edición inglesa.
Fuller (1878-1966), sirvió como oficial del ejército británico en Sudafrica, durante la Primera Guerra Mundial en Francia, en el periodo de entreguerras ayudo a la implantación de la mecanización en el ejército británico, Se retiró de la vida militar en 1933

the Earliest times to the Battle of Lepanto, y como podemos comprobar en el título, se da importancia a los aspectos navales. Respecto a la Edad Media, hay bastantes contenidos navales, e incluso hay dos capítulos dedicados a España en el período medieval[18].

En la década de los setenta escribió Emil Wanty, nacido en 1895, que en el momento que escribió la obra era mayor (comandante) del ejército belga. En la obra no hay mención alguna a la guerra por mar y tendría que ser considerada nuevamente y pese al título, una historia de la guerra terrestre[19].

En la década de los noventa se publicó en Estados Unidos una obra de carácter enciclopédico a cargo de Richard Ernest Dupuy y Trevor Nevitt Dupuy, padre e hijo respectivamente[20]. Es muy significativa en esta obra la existencia de numerosas referencias a los aspectos navales en el período medieval. Sin embargo, no dejan de moverse en convencionalismos cuando indican que, con alguna excepción como Bizancio o las ciudades marítimas italianas, las acciones navales se mantuvieron a un nivel de aplicación muy bajo, prácticamente como acciones de piratería o asalto de las costas. Respecto a España, hay escasas referencias a las acciones navales. Primero se menciona a los Vándalos, la participación castellana en la batalla de La Rochela de 1372 y ya hasta el descubrimiento de América por parte de Colón.

---

y estuvo envuelto en en el movimiento totalitario británico de corte fascista dirigido por Sir Oswald Mosley y siendo invitado por Adolf Hitler en abril de 1939 a las celebraciones de su cincuenta cumpleaños.

[18] *The reconquest and unification of Spain*, pp. 526-529 y *The siege of Málaga, 1487, and the conquest of Granada, 1492*, pp. 530-553. También, ya completamente fuera del período que nos atañe, *The supremacy of Spanish and Ottoman Empires*, pp. 554-558 y *The Battle of Lepanto, 1571*, pp. 559-578.

En la página 340 se menciona la irrupción islámica en el reino visgodo de Toledo gracias a las embarcaciones proporcionadas a los musulmanes por Julian «*...the Byzantine governor of Ceuta.*».

Respecto a la Guerra de los Cien Años, hay un capítulo con el título, *The Battles of Sluys, 1340 and Crécy, 1346*, pp. 444-468, se menciona los primeros ataques contra la costa y las embarcaciones inglesas por parte del rey de Francia, en los que participaron normandos, bretones, españoles y genoveses, por lo que se ordenó a las embarcaciones inglesas navegar en covoyes en 1336. P. 450.

[19] *La Historia de la Humanidad a través de las guerras*. 2 vols. Madrid, Alfaguara, 1972. Original en francés, Bruselas, Gerard, 1972. El la presentación de la traducción de la obra en español se indicó que se habían añadido ciertos capítulos para resaltar aspectos de la historia militar española. Únicamente se dice, respecto a alguna relación con el mar: «***En cambio, la conquista de Sevilla (1248) tiene ya el estilo de una operación anfibia***...» Vol, 1, p. 93.

[20] *The Encyclopedia of Military History from 3500 BC to the Present*. Primera edición, MacDonald, Londres, 1970, 2ª Edición 1977, 3ª edición, Nueva York, 1986. Usamos la primera edición. Ordenada cronológicamente y con una prolífico acompañamiento cartográfico, resulta ser una obra muy completa en la que el período medieval ocupa seis de los veintiún apartado cronológicos, desde las páginas 166 a la 447. Cada apartado viene dividido en una serie de epígrafes fijos y otros específicos de cada período. Uno de los primeros es siempre referido a los aspectos navales. Igualmente, dentro de cada apartado se sigue un cuadro geográfico y dentro del mismo, cronológico. Esto hace que estemos más ante una cronología de la guerra que ante una enciclopedia de la misma.

Richard E. Dupuy (1887-1975), hijo de inmigrantes frenceses, nació en Nueva York y comenzó a trabajar en un banco pero se alistó en la Guardia Nacional de Nueva York cuando su país entró en la Primera Guerra Mundial, siendo transferido poco tiempo después al ejército regular. Estuvo presente en la Guerra Civil española como observador oficial. En la Segunda Guerra Mundial alcanzó el empleo de coronel. Su hijo Trevor N. Dupuy (1916-1995), graduado en la célebre academia militar de West Point, alcanzó también el empleo de coronel del ejército de los Estados Unidos, participando en la Segunda Guerra Mundial en los frentes chino y birmano. Tras su retiro en 1952, la Universidad de Harvard le ofreción plaza como profesor de Ciencia Militar y Tácticas. Se mató pegándose en tiro en su domicilio tras habérsele diagnosticado un cáncer pancreático en estado terminal.

En España la producción de Historia bélicas o Historias de la Guerra de origen militar se circunscriben prácticamente en su totalidad a la producción cara a los propios centros de estudio militares y no para el público en general. Así, bajo el título genérico de *Curso de Historia Militar*, nos encontramos con múltiples aportaciones desde principios del siglo XX hasta la actualidad. Por lo general se trata de obras sintéticas y que han tenido vigencia durante varios cursos académicos militares.

Una de las primeras de este tipo de aportaciones es la de Francisco Martín Arrúe[21]. Nos interesa su primera parte, *Tiempos anteriores a la invención de la pólvora*, y más concretamente el capítulo *La Edad Media*, en la que no se hace mención alguna de aspectos navales. Posterior y también con muchas reediciones, es la obra de Aureliano Álvarez Coque y Juan de Castro, escrita cuando ambos eran tenientes coroneles[22]. En la misma se hace una curiosa mención de los aspectos navales referidos a Hispania visigoda, literalmente:

> «*MARINA.- Los visigodos tuvieron una marina de guerra que llegó a ser muy importante.*»[23]

Abundan más las menciones cuando se habla del mundo griego o de Roma o posteriormente en las épocas moderna y contemporánea, aunque son menciones sueltas y aisladas.

En los años cuarenta se publicó un texto de título sugerente, *Curso de Conferencias sobre Historia, Geografía y Filosofía de la Guerra*[24]*.* En la segunda conferencia publicada, se hace un repaso somero a la historia bélica española. Curiosamente, la mención a los aspectos navales no viene referida a la conquista de Sevilla, sino a la participación castellana en la última fase de la Guerra de los Cien Años, mencionando a *El Victorial*, pero sobre todo al dominio marítimo-económico castellana en las aguas del golfo de Vizcaya y del canal de La Mancha[25].

---

[21] *Curso de Historia Militar*. Primera edición de 1887 Luego reeditada en múltiples ocasiones, como en Toledo, 1910, Madrid, 1912, O ese mismo año también el Toledo. Este *curso*, pero bajo el nombre de *lecciones de historia militar*, fue explicado también en el Ateneo de Madrid

El general de división Francisco Martín Arrúe (1870-1915), nació en Burgos, alcanzó en el ejército español el empleo de General de División, fue también correspondiente de la Real Academia de la Historia. Inició sus estudios en la Academia de Infantería de Toledo y paerticipó en le tercera y última de las Guerras Carlistas

[22] *Historia Militar*. 1ª edición, Madrid, 1920; 2ª edición, 1921; 3ª edición, Madrid, Imprenta de J. Murillo, 1929 y 4ª edición, 1930. La Edad Media se refleja en las lecciones 5ª y 6ª, pp. 34-51. La primera lección como generalidad y la segunda para España. Vino a sustituir en los centros de enseñanza militar a la obra del punto anterior. Por las anotaciones realizadas por alumnos en los ejemplares de la misma, se usó hasta al menos los primeros años de la década de 1970.

El coronel Aureliano Álvarez Coque (1877-1950), nació en Madrid e ingresó en la Academia de Infantería de Toledo, participando como militar en las campañas de Cuba, en la guerra del Rift, en el marco de la cual participó en el desembarco de Alhucemas. En la Guerra Civil, se mantuvo en el bando republicano participando en el asedio al Alcázar de Toledo y la batalla del Jarama entre otras acciones, por lo que tras la victoria del bando nacional inició el exilio.

[23] P. 44.

[24] Madrid, Estado Mayor Central del Ejército, 1947. Es la recopilación de una serie de conferencias dadas en el curso de 1944.

[25] Abelardo NIETO LANZOS, «España, factor decisivo en la Historia de Europa», conferencia dada el 23 de febrero de 1944, pp. 21-40. Para las menciones marítimas, p. 31.

Tenemos que dar un salto en el tiempo para nuestra siguiente obra. Con la instauración de la Democracia, se fue actualizando la publicación de estudios históricos militares. A finales de la década de los setenta y principio de los ochenta aparecieron una serie de obras colectivas bajo el título de *Lecciones de Historia Militar*[26]. En el primero de dichos estudios hacen un mayor hincapié en consideraciones teóricas sobre estrategia, sin especificar entre tierra y mar, sino como un todo. En el segundo de dichos trabajos hay una mayor aproximación a acontecimientos históricos concretos. Así, la Parte II, bajo el epígrafe de *Los tratadistas de la Guerra Señorial*, se hace un análisis de la histórica bélica en la Edad Media[27]. En ella continúa sin existir aportación alguna referida a aspectos navales. También de ámbito militar fue la obra de Jesús Alegría de Rioja, teniente coronel que se licenció en Geografía e Historia, que realiza una visión general de la historia militar universal, con especial interés en España[28].

Fuera del ámbito académico, tenemos ya una obra de 1947, realizada por un militar. En la misma, la única mención a cuestiones navales en el período que nos interesa, viene referida, típicamente, a la campaña de la conquista de Sevilla de 1248. No obstante, también se hace mención a la participación de la flota en la conquista de Málaga de 1487[29]. No tiene rigor historiográfico alguno y la presentación de los cien hechos militares en nómina cronológica empezando por Roncesvalles y finalizando por la toma de Barcelona por parte de las tropas nacionales en la Guerra Civil de 1936-1939, es por mero regocijo del ser militar hispano.

Hay que esperar muchos años, hasta el 2007, para encontrarnos con la obra de un militar que trate de forma general la historia de la guerra, aunque centrada en el caso hispano. Nos referimos a la aportación de Juan Bautista González. En la misma y bajo el título *España Estratégica. Guerra y Diplomacia en la Historia de España*, con una visión más o menos novedosa, se hace una aportación sobre la evolución de los conflictos a lo largo de la historia de España y la influencia que en los mismos ha tenido el ámbito político[30]. En esta aportación el período medieval tiene una amplia cabida y dentro del mismo los aspectos navales son significativamente tratados en el conjunto del mismo y no como elemento diferenciado, lo que supone un avance significativo[31].

[26] Madrid, Escuela Superior del Ejército. Un primer trabajo para el curso 1978-1979 y un segundo de 1980.

[27] Pp. 72-153. Aunque al calificarla como *guerra señorial*, introduce a tratadistas que van desde el chino Sun Tzu, hasta Maquiavelo o Fernando el Católico.

[28] *Historia Militar y Universal de España*. Zaragoza, Academia General Militar, 1989.

[29] Luis PUMAROLA ALAIZ, *Cien ejemplos gloriosos de nuestra historia militar.* Barcelona, 1947. Acercar de la toma de Sevilla, pp. 32-33; de Málaga, pp. 48-49.

Pumarola Alaiz , fallecido en 1978, partició como militar en la División Azul y posteriormente en la Legión Azul, recibiendo como condecoración la Cruz de Hierro de Primera Clase. Se retiró del ejército con el empleo de coronel. Tradujo del alemán al español la autobiografía de Heinz Guderian.

[30] Madrid, Sílex, 2007.

Juan Bautista González, coronel de artillería nacido en Madrid en 1942, especialidado en logística. Debido a tal especialización colaboró con la operación de socorro militar a Vizcaya con motivo de las inundaciones de 1983 e igualmente en el diseño del despliegue español en Mostar (Bosnia-Herzegovina) así como de la base antártica española Gabriel de Castilla.

[31] Si bien no para la Edad media, el autor no deja de ser un oficial del Ejército de Tierra y a lo largo de la obra se vierten ciertas opiniones no muy favorables para la Armada como cuando se habla de la batalla de Trafalgar o del conflicto Hispano-norteamericano de 1898.

1. 1. 2. La visión del civil

Son muy raras las obras, de antes de la segunda mitad del siglo XX, que sobre temática de la Historia de la guerra estén escritas por civiles. Una primera obra general es la del alemán Hans Delbrück[32], quien tuvo la delicadeza de dedicar un volumen a la Edad Media. En este volumen concreto hay dos curiosidades, una respecto a nuestro tema y es el escaso número de menciones destacable de aspectos navales, la otra curiosidad está referida a la Península Ibérica, en la que por lo visto no existió la guerra durante la Edad Media, salvo excepciones relacionadas con otros ámbitos geográficos y mucho menos por mar[33]. Otra aportación es la del británico Charles Oman, del que hablaremos más adelante, y que aportó su visión en una obra general sobre la historia de la guerra[34].

A partir de la segunda mitad del siglo mencionado con anterioridad, el número de obras crece pero además las perspectivas y visiones se renuevan y amplían[35]. Ya en la década de los setenta tenemos la obra de Michael Howard[36]. En la misma no hay mención específica a los aspectos navales, pero sí hay numerosas menciones esporádicas. Respecto a la Edad Media tenemos el primer capítulo[37], en el que hay escasas referencias navales, salvo las típicas a los vikingos, los combates entre musulmanes y bizantinos con *fuego griego*, pero nada más.

En los años ochenta apareció otra obra destacada a cargo esta vez del estadounidense Archer Jones[38]. Nuevamente, en obra tan voluminosa, se despacha la actividad naval en la Edad Media con unos breves párrafos de consideraciones generales sobre la primacía de la galera en el

[32] *Geschischte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschischte*. Traducida al inglés, *History of the Art of the War within the Framework of Political History*. 3 vols. Volumen 3, *The Middle Ages*. Segunda edición, Berlín, 1923. Traducido del alemán al inglés por Walter J. Renfoe, J. R., Conneticut, Greenwood Press, 1982. Este autor alemán (1848-1929), educado en las universidades de Heidelberg y Bonn, fue soldado en la guerra franco-prusiana y posteriormente parlamentario entre 1884 y 1890, siendo profesor de la Universidad de Berlín desde 1885, ciudad en la que falleció.

[33] Referido a las actividades navales hay alguna mención, escasa, y siempre relacionadas a operaciones terrestres, por lo que no se profundiza en las mismas. Esto ocurre, por ejemplo, cuando en el capítulo segundo, *The subjugation of the Saxons*, se analizan las campañas de Carlomagno al respecto o como cuando, en el capítulo tercero, se analizan las incursiones contra el imperio carolingio, como las de los normandos y la ausencia de una flota de los francos de tal nombre que se les opusiera, remarcándose la superioridad naval de los primeros. Esto les suponía que pese a su relativamente corto número pudieran actuar de forma sorpresiva y casi impune. Respecto a la Península Ibérica, en el ejemplar que manejamos se da en el apéndice 1 un listado de batallas ocurridas en la Edad Media. En el mismo no aparece batalla alguna ni en la Península Ibérica ni que participen tropas peninsulares.Tanto lo unos como lo otro pueden deberse a la visión germanista que el autor ha impreso a su obra.

[34] *History of the wars*. Londres, 1898.

Este autor británico (1860-1946) nacido en la India se educó en la universidad de Oxford en la que posteriormente fue profesor, muriendo además en dicha localidad. Fue además parlamentario por el partido conservador.

[35] GARCÍA FITZ, *Castilla y León*..., p. 36.

[36] *War in European History*. Oxford University Press, 1976.

Autor también británico nacido en 1923. Durante la Segunda Guerra Mundial participó en combate con los Coldstream Guards en Italia, siendo herido por dos veces y recibiendo por su participación en la batalla de Salerno la Cruz Militar. Después de la guerra inició su vida en el mundo universitario como profesor del King's College de Londres, donde creo el departamento de Historia de la Guerra.

[37] *The War of Knights*, pp. 1-19.

[38] *The Art of War in the Western World*. Urbana y Chicago, Ilinois University Press, 1987. Los capítulos 2 y 3 están dedicados a la guerra entre los años 200-1200, el primero, y 1200-1600 el segundo.

Mediterráneo y del barco impulsado a vela en el Atlántico, así como la desorganización y escasa aplicación de tácticas en el combate naval[39].

Iniciamos la década de 1990 con una obra del polifacético autor italiano Franco Cardini, quien también realizó una obra en la que efectuó una incursión en los temas de historia bélica entre los siglos X y XVIII. Dice el autor en el prefacio a la edición francesa, que debe mucho a la escuela de Annales y la *Nueva Historia* surgida de ella[40]. En una redacción para mí un tanto confusa, el capítulo noveno está dedicado a la guerra naval e incluso tiene un apartado propio en la referencia bibliográfica final. Es una obra interesante por venir de la historiografía italiana y por un especialista en historia de las Cruzadas[41].

Un año después tenemos la obra de un autor destacado, se trata de Bernard S. Bachrach. En ella se ponen en conjunto de forma cronológica una serie de interesantes artículos realizados por el mismo en años anteriores y en diferentes publicaciones científicas[42]. Lamentablemente las aportaciones referidas a los aspectos navales son muy escasas y desde luego las referidas a la Península Ibérica, nulas.

Posteriormente apareció una obra del prestigioso autor británico John Keegan, obra que presenta ciertas peculiaridades[43]. En la misma, los aspectos navales pasan prácticamente

---

[39] *Ibidem*, pp. 209-210.

[40] *Quell' Antica Festa Crudele. Guerra e cultura della guerra dall'età feudale alla Grande Rivoluzione*. Florencia, Sansón Editore Nuova, 1982. Nosotros empleamos la traducción francesa, *La culture de la guerre Xe.-XVIIIe. Siècle*. París, Gallimard, 1992. Traducción de Angélique Levi. Sobre el comentario de la Escuela de Annales, véase la página 7.
Autor italiano nacido en 1940 y catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Florencia desde 1989, universidad en la cual había realizado sus estudios a finales de la década de 1960. Ha sido notable su destacada participación pública en actos contra la Guerra de Iraq de 2003.

[41] Entre las páginas 284 y 317 se encuentra el capítulo IX. Las referencias navales a la Edad Media hispana son reducidas y prácticamente limitadas a la Corona de Aragón. Entre las páginas 476 y 479 da también una orientación bibliográfica sobre la guerra en el mar.

[42] *Armies and Politics in the Early Medieval West*. Aldershot, Variorum, 1993. Este autor tiene además interesantes monografías, tanto anteriores como posteriores, centradas en el reino Franco, tanto Merovingio como Carolingio. Por ejemplo *Merovingian Military Organization, 481-751*, 1972 o *Early Carolingian Warfare*, 2001. Autor norteamericano nacido en 1939, profesor de la Universidad de Minessota.

[43] La obra en cuestión es *Historia de la Guerra*. Barcelona, Planeta, 1995. Traducción de Francisco Martín Arribas. 1993 para la primera edición inglesa. Pese a que tenía antecedentes familiares militares, el no pudo seguir la carrera de las armas debido a que a los trece años contrajo una tuberculosis ortopédica. Se dedicó a la investigación y docencia de Historia Militar. Es sorprenderte conocer por su escrito que en la prestigiosa universidad de Oxford existe, al menos existía cuando el autor estudiaba y luego escribió su obra, una asignatura denominada Historia Militar, cosa que, salvo error u omisión por mi parte, no existe en ninguna universidad española. La obra destaca así mismo por la concepción antropológica del estudio de la guerra. Esto me da pie para indicar cómo en el mundo anglosajón hay una corriente de estudio "alternativo" de la guerra desde los puntos de vista sociológicos, también antropológicos, filosóficos, etc., como por ejemplo la antigua obra de S. ANDRESKI, *Military Organisation and Society*. Londres, 1908; L. BRAMSON y G. GOETHALS, *War: Studies from Psychology, Sociology and Anthropology*. Nueva York, 1964; M. HARRIS y R. MURPHY, (editores), *War: The Anthropology of the Armed Conflict and* Aggression. Nueva York, 1967; A. VAYDA, *War en Eciological Perspective*. Nueva York, 1976; A. CORVISIER, *Armies and Society in Europe*. Bloomington, 1979; C. ROBARCHAK, *Papers Presented to the Guggenheim Foundation Conference, On the Anthropology of War*. Sante Fe, 1986; T. WILSON, *The Myriad Faces of War*. Cambridge, 1986; J. GROEBEL y R. HINDE, (editores), *Aggression and War*. Cambridge, 1989; J. HAAS, (editor), *The Anthropology of War*. Cambridge, 1990 y P. PARET, *Understanding War*. Princeton, 1992. José GARCÍA CANEIRO, y Francisco Javier VIDARTE, *Guerra y Filosofía. Concepciones*

desapercibidos, excepto el apartado bajo el epígrafe “La pólvora en el mar”, que dentro de la parte quinta de la obra, está dedicada a los aspectos navales pero con un marcado carácter secundario, y con escasa, por no decir nula, mención al período medieval[44].

También de esta década fue una obra colectiva en la que el ilustre profesor Geoffrey Parker actuó como editor y redactor de algunos capítulos. De dicha obra a nosotros nos interesa principalmente la parte que redactó Christopher Allmand, reconocido especialista de historia militar medieval europea. En su colaboración la presencia de los temas navales es muchomás destacada, llegándose incluso a hacer mención notable de la actividad desarrollada por los barcos y marineros procedentes de Castilla a lo largo del conflicto conocido como la Guerra de los Cien Años[45].

1. 2. Historias sobre la guerra en la Edad Media[46]

Antigua, de 1884, pero muy completa es la obra de Charles Oman, a quien ya mencionamos y que dentro de una abrumadora presencia de temas terrestres, destacan algunos, muy pocos, referentes a la actividad bélica por mar. En concreto prácticamente solo hay una mención significativa. En la misma también se nombra a la marina de Castilla. Destaca por que pese a ser casi la única mención de aspectos navales, se aprecia la claridad de ideas que sobre el poder naval se tiene en los ámbitos anglosajones[47].

---

de la Guerra en la Historia del Pensamiento. Valencia, Tirant lo Blanc, 2002. Son solo unos pocos ejemplos de estas corrientes, especialmente la antropológica, dedicadas al estudio de la guerra desde otras perspectivas.

Keegan, autor británico nacido en 1934. En 1960 obtuvo una plaza como profesor de Historia Militar en la Academia de Sandhurst, centro educativo de la oficialidad del ejército británico, plaza en la que estuvo durante 26 años.

[44] *Ibidem*, 400-407. La concepción sobra la guerra en el mar nos la da el autor cuando dice: «***La guerra con galeras mediterráneas, como ha dejado expuesto tan brillantemente el historiador John Guilmartin,*** [se refiere a la obra de J. GUILMARTIN, *Gundpowder and Galleys. Changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth Century*. Cambridge, 1974.] ***seguía siendo esencialmente lo que fuera durante dos milenios, una empresa anfibia en la que las batallas navales no solo eran una mera variante de las batallas en tierra, sino que, además, las campañas solían ser una prolongación de las operaciones terrestres***», 403. Desde esta perspectiva considera que la primera batalla naval de la historia fue la de ¡Lepanto! Trataremos a lo largo de este estudio de intentar ver y comprender por qué este y otros historiadores, generalmente civiles, están equivocados.

[45] *Cambridge Illustrate History of Warfare*. Londres, Universidad de Cambridge, 1995. Reimpresión de 1999. El profesor Allmand redactó el capítulo 5, *New Weapons, New Tactics, 1300-1500*, entre las páginas 92 y 105. En el mismo hay un epígrafe *Medieval Warfare at sea*, que transcurre entre las páginas 100 y 103. Para la mención de embarcaciones castellanas, la victoria frente a los ingleses en La Rochella, página 102.

Geoffrey Parker, autor británico nacido en 1943 e hispanista de gran prestigio, catedrático de la universidad estatal de Ohio desde 1997. Christopher Thomas Allmand, autor también británico nacido en 1936 y profesor de Historia Medieval de la Universidad de Liverpool hasta su retiro en 1998.

[46] Puede verse la obra de GARCÍA FITZ, Fco., *Castilla y León*..., para ver un estado de la cuestión, pese a que el autor indique que no lo hace.

En otro orden de cosas y como veremos nuevamente, la preponderancia de los autores anglosajones volverá a ser evidente.

[47] *The Art of war in the Middle Ages.* 2 vols. Londres 1884, Nueva York, Universidad de Ithaca, 1953 y esa edición nuevamente en 1991. La mención naval es la siguiente: «***No must it forgotten that one of the basic conditions wich had made the earlier English successes in France posible gradually disappeared in the later years of the war*** [Se refiere a la Guerra de los Cien Años]***. The complete domination of the seas has come to an end*** /…/ ***as a direct result of the Black Prince’s unhappy championship of the cause of Peter the Cruel, the new dynasty in Castile had been forced into permanent alliance with France, and when its fleet joined that of Charles V, the balance at sea was changed. It was in the main a***

Ferdinand Lot escribió una obra que significó un hito en la historia de la guerra medieval pero en la que la mención a los aspectos navales dejó mucho que desear[48].

J. F. Verbruggen, militar que realizó posteriormente sus estudios de historia alcanzando la titulación de doctor, escribió una obra en los años 50, interesante ya que procede de Bélgica y ofrece una visión diferente a la de las historiografías más habituales. Además hace unas menciones, breves, a ciertos aspectos navales, en especial referidos a las campañas en Tierra Santa[49].

Christopher Allmand, de quien ya hemos hablado, realizó una aportación que, centrada en la Baja Edad Media, no hace referencia alguna a aspectos navales, salvo para indicar cómo los ingleses volvían a su isla con barcos cargados de botín y prisioneros, la captura de algunas embarcaciones genovesas por parte inglesa y nada más[50].

La obra divulgativa más difundida y la más significativa sobre la guerra en la Edad Media es la de Philip Contamine, y en ella no se hace mención alguna a las actividades bélicas por mar[51].

También tenemos una obra de múltiples autores, aunque no estrictamente para el ámbito medieval, que fue editada en 1984, *Ancient and Medieval Warfare*. En esta obra, editada por el Departamento de Historia de la Academia Militar de West Point, las referencias a la Edad Media son

---

Spanish squadron wich in 1372 beat the Earl of Pembroke off La Rochelle, and from that day onward the Bay of Biscay was no longer safe /…/ ***In the same year the Admiral of France, John de Vienne, and his Castilian colleague, Ferran Sanchez de Tovar, sacked Rye and Hastings, and ended their cruise with a daring raid into the mouth of the Thames, where they burned Gravesend.***» Vol. 2, p. 200. No importa tanto los hechos en si como el cambio en el balance del poder naval que significó la entrada en liza de los castellanos.

[48] *L'art militaire et les armeés au Moyen Age en Europe et dans le Proche-Orient*. 2 vols. París, Payot, 1946. Una de las escasas excepciones, referida además al caso hispano aunque no castellano, se da en el capítulo XXX (bis) La Reconquista (sic), cuando trata el tema de la conquista de las Baleares. Vol. 2, pp. 298-303. Respecto al resto de la obra, hay continuas menciones a embarques, desembarcos, navegaciones etc., en especial de las tropas inglesas hacia Francia o de los cruzados hacia Oriente, pero ni una sola palabra específica sobre la guerra en el mar y tampoco sobre batallas navales, salvo que se dieron, como, por ejemplo, la ocurrida entre las flotas bizantinas y musulmana. O como se manifiesta en el texto «...***la flotte elle mê me fut détruite par une flotte organisée par le gouverneur arabe de Syrie***...» Así es todo lo referido a las actividades bélicas por mar. Respecto al sitio de Calais, no se menciona ni el auxilio castellano ni la victoria naval sobre los ingleses, aunque si se hace mención del almirante francés Jean de Vienne como defensor de la plaza.

[49] *De Krijgskunst in West-Europa in the Middeleeuwen, IXe tot begin XIVe eeuw*, Bruselas, 1954. Nosotros usamos la segunda edición de lengua inglesa *The art of warfare in Western Europe during the Middle Ages: from the eighth century to 1340*. Woodbridge, Boydell Press, 1997. Traducción del Coronel del ejército de los Estados Unidos Summer Willard y de R. W. Souther. La primera edición inglesa fue de 1977. Una mención relacionada con el mar es la de una de las figuras, que trata sobre la preparación de una flota por parte del emperador Enrique IV para invadir Sicilia. El único comentario que hace es sobre las tropas de tierra, infantería, arqueros y ballesteros. Sobre marina de guerra y Tierra Santa son interesantes las páginas 291 y 292. En general para las cruzadas, pp. 288-305, dentro del último capítulo de la obra que trata sobre la estrategia. Este capítulo es interesante debido a que refiere el aporte práctico/ideológico sobre el que se basaría, en teoría, la acción militar en la Edad Media. Como hemos visto anteriormente, es la obra de un militar.

[50] «War and profit in the Late Middle Ages» En *History Today*, 15, 1965, pp. 762-769. Hablamos de él cuando referimos la *Cambridge Illustrate History of Warfare*. Sobre las escasas y anecdóticas referencias marítimas, p. 766.

[51] *La guerra en la Edad Media*. Barcelona, Labor, colección Nueva Clio, 1984. Traducido por Javier Faci Lacasta. 1980 para la primera edición francesa. Existe al menos una tercera edición en lengua francesa que no hemos podido consultar al no estar publicada en España ni encontrarse en biblioteca universitaria española alguna. Este historiador se especializó en actividades bélicas medievales, pero sobre todo en la Guerra de los Cien Años y por lo tanto en la Baja Edad Media.

muy escasas y si a lo largo de la misma son especialmente esporádicas las referencias navales, en el caso medieval aún más[52].

Anterior era la obra de Richard Humble, que consciente de la importancia de los aspectos navales trata de introducirlos en las mismas pero no cabe duda de que la balanza es completamente deficitaria ya que el autor no sabe muy bien cómo tratarlos. No obstante creo que hace lo correcto al no querer dedicar un capítulo independiente sino tratar el tema entrelazado con los aspectos terrestres[53].

Con el mismo título de la obra que acabamos de ver es una obra posterior de Oliver Lyman Spaulding y Hoffman Nickerson. La situación de reparto de la obra es algo mejor que en el caso anterior, pero se continúa minusvalorando la Edad Media. Respecto a las cuestiones marítimas, el interés vuelve a ser prácticamente nulo, salvo alguna referencia al mundo griego[54].

Más reciente era la obra de David Nicolle, que en el tratamiento sobre la guerra en la Edad Media, muy amplio entre los dos volúmenes, no falta el estudio sistemático de la guerra naval. Igualmente hay un tratamiento relativamente exhaustivo a la situación en la Península Ibérica en cada uno de los marcos cronológicos en que se divide la obra en ambos volúmenes. Igualmente en la bibliografía específica de la guerra naval, se hacen constar obras que tratan aspectos navales en la Península[55].

A. Ayton y J. L. Price editaron un trabajo en el que las menciones a las actividades de guerra naval durante la Edad Media resultan, otra vez, meramente residuales[56].

Otra obra de carácter colectivo es la editada por Yaacov Lev, *War and society in the eastern mediterranean, 7th.-15th. centuries*[57]. En la misma, con aportaciones de diversos autores sobre

[52] Elmer C. MAY, Gerald P. STADLER, y John F. VOTAW, *Ancient and Medieval Warfare*. New Jersey, Avery Publishing group, 1984. La obra tiene cinco capítulos con un total de ciento veinte páginas. La Edad Media ocupa el último capítulo, entre las páginas 91 a 115. Las únicas referencias navales medievales son las que hacen relación a los vikingos.

[53] *Warfare in the Middle Ages*. Mallard Press, 1989.

[54] *Ancient and Medieval Warfare*. Londres, Constable, 1994. La obra tiene un total de 411 páginas, 407 sin bibliografía. De ellas, 288 están dedicadas a la Edad Antigua y 119 a la Edad Media.
Oliver Lyman Spaulding llegó a ser general en el ejército de los Estados Unidos e igualmente fue profesor de ciencia militar en la universidad de Harvard.

[55] *Medieval Warfare Soucer Book*. 2 vols. Londres, Arms and Armours Press, 1995. El primer volumen se titula *Warfare in Western Christendom*. El segundo volumen *Christian Europe and its Neighbours*. Respecto a los temas navales, en el primer volumen. En el segundo, para las fechas comprendidas entre 400 y 750, páginas 47 y 48; para la guerra entre 750 y 1050, páginas 87 y 88; entre 600 y 1400 en el marco centro asiático, página 122; entre 1050 y 1400, páginas 178 a 182; entre el 400 y el 1400 en lejano oriente y la India, la guerra naval en las páginas 208 a 210. En el capítulo VIII, *Miscellanea*, las operaciones anfibias y navales se tratan entre 273 y 277. Respecto a la bibliografía, ésta hace relación principalmente a la Corona de Aragón.

[56] Ambos editores realizaron la «Introduction: The Military Revolution from a medieval perspective», pp. 1-22, en la obra *The Medieval Military Revolution. State, society and military changes in Medieval and Early Modern Europe*. Londres, Tauris Publishers, 1995. Las menciones a aspectos de Guerra naval son tres, dos referidas a la Edad Media y de éstas la una es una aclaración, en nota final de capítulo, de la otra.

[57] Leiden-Nueva York, Brill, 1997. La mayoría de las aportaciones se refieren al mundo islámico oriental. Los trabajos de organización militar occidental son dos y referidos a los cruzados en Palestina, uno, y Siria, el otro.

aspectos concretos, no hay ningún trabajo específico relacionado con el mar, no existiendo tampoco mención alguna de consideración sobre aspectos navales.

También colectiva fue la editada por Maurice Keen[58]. La parte primera, *Phases of Medieval warfare*, tiene un capítulo dedicado a los vikingos[59]. La segunda parte de la obra, *The arts of warfare*, contiene un capítulo dedicado a la guerra por mar después del movimiento vikingo[60]. Del mismo año es la obra de John France, *Western Warfare in the Age of the Crusaders 1000-1300*[61].

Igualmente colectiva fue la obra editada por Donald J. Kagay y L. J. Andrew Villalón, en la que hay una curiosa mención a actividad naval castellana, cuando se habla del ataque castellano contra Barcelona en 1359 y de cómo los barceloneses pudieron rechazarlo[62]. Ambos volvieron a ser editores de otra obra colectiva, publicada en el año 2003, *Crusdaders, Condottieri and Cannon. Medieval Warfare in Societies Around the Mediterranean*[63]. En la misma hay abundantes, mayoritarias, aportaciones referidas a la Edad Media española, ninguna específicamente al tema naval pero sí con referencias directas, como en la aportación de Cynthia L. Chamberlin, *"The King Sent Them Very Little Relief": The Castilian Siege of Algeciras, 1278-1279*", también Nicolás Agrait, *The experiencia of War in Fourteenth-Century Spain: Alfonso XI and the Capture of Algeciras (1342-1344)*[64].

Una perspectiva diferente a lo acostumbrado fue la de Pamela Porter, autora de la interesante, aunque no para el presente trabajo, *Medieval warfare in manuscripts*[65]. La presencia de las actividades bélicas por mar es muy reducida y se limita a un pequeño comentario en las páginas 39 y 40, dentro del apartado *Armies and battle*.

De las últimas obras, también de ámbito anglosajón, sobre la guerra en la Edad Media es la realizada por N. Housley. Se trata de una recopilación de artículos del autor entre los que hay uno de temática específicamente naval. Pero además de este hay otros trabajos en los cuales hay aspectos

[58] De varios autores como hemos mencionado es *Medieval warfare: a history*. Oxford, Oxford University Press, 1999.

[59] *The Vikings*, escrito por H. B. Clarke, pp 36-58.

[60] Felipe Fernández Armesto *Naval Warfare after the Viking Age, c.1100-1500*, pp. 230-252. No obstante, a lo largo de la obra se encuentran referencia a la importancia de la actividad bélica. Hay además traducción Española, *Historia de la Guerra en la Edad Media*. Madrid, Antonio Machado Libros, 2005 para la primera edición y 2010 para la segunda. Traducción de Asunción Rodríguez Guzmán.

[61] Londres, UCL Press, 1999.

[62] *The Circle of War in the Middle Ages. Essays on Medieval and Naval History*. Woodbridge (Suffolk), Ed. The Boydell Press, 1999. La obra está dividida en cuatro partes, la última se denomina *War at Sea*, y es la que cuenta con un menor número de trabajos, dos. El segundo tiene como protagonista una acción naval de la armada aragonesa y es aquí donde, en la página 159, se menciona el ataque naval castellano contra Barcelona.

[63] Leiden, Brill, 2003.

[64] Para la primera, pp. 193-211. Para el segundo, pp. 213-335.

[65] Londres, British Library, 2000.La obra en total tiene solo 64 páginas y pienso que podría haber dado mucho más de si ya que la idea de partida es magnífica pero el contenido es muy exiguo. Aún así, por lo menos se mencionan actividades bélicas por mar. Hay traducción española, Madrid, AyN Ediciones, 2006.

navales, entre los que se mencionan algunos castellanos, aunque no se valoran como tales sino en el marco de la relación con el papado y el concepto de Cruzada[66].

Una aportación interesante vino dada por la geografía histórica. Así, en 1996, salió la obra de Nicholas Hooper y Matthew Bennett, *Cambridge Illustrate Atlas of Warfare. The Middle Ages, 768-1487*[67]*.* En ella adquieren mucha importancia los aspectos navales, en numerosos conflictos, como las cruzadas, la propia Reconquista, las campañas normandas en el Mediterráneo, etc. También se hace mención a la actividad de embarcaciones castellanas en la Guerra de los Cien Años, como ocurría en la otra obra de Cambridge Ilustrate que vimos, pero en este caso queda diluida en la actividad francesa. Así, las incursiones sobre la costa inglesa en 1338, 1377 y 1380, quedan descritas en los iconos de los respectivos mapas como exclusivamente franceses[68].

Desde principios del siglo XXI han aparecido cierta cantidad de aportaciones provenientes del mundo académico anglosajón, no sé si tal vez relacionado con los acontecimientos desarroollados desde el ataque a las Torres Gemelas de Nueva York del 11 de Septiembre del 2001. Además de la obra colectiva ya mencionada de Andrew Villalón y Kagay del 2003, previamente vió la luz en el 2002 otro trabajo colectivo, la obra *Journal of Medieval Military History*[69], editada por Bernard S. Bachrach, de quien ya hemos hablado. En la misma no hay ningún trabajo concreto sobre la Península Ibérica, pero sí uno sobre aspectos navales a cargo del propio Bachrach, *Some observations on the Role of the Byzantine Navy in the Success of the First Crusade*[70], que no aporta nada para nuestro trabajo de investigación.

Del año 2003 es la aportación de Hallsal, *Warfare and society in the barbarian west. 450-900*[71]. Mencionamos esta obra pese a que estrictamente no trata todo el período medieval, debido a que es una aportación relativamente reciente y proveniente del ámbito anglosajón. No obstante podemos comprobar que no se hace mención alguna a aspectos navales.

En 2004, apareció una monografía de Helen Nicholson. Interesante obra que realiza una visión cualitativa y no cronológica de diversos aspectos relacionados con la guerra en la Edad Media,

[66] *Crusading and warfare in medieval and renaissance Europe*. Hampshire, 2001. El autor es un especialista en el tema de las Cruzadas y los artículos fueron escritos entre 1980 y 1999. El que tiene una temática naval específica es «Angevine Naples and the defence of Latin east: Robert de Wise and the naval league of 1334». Aparece identificado bajo el número XIII y su paginación, 548-556, obedece a la que tenía en la revista inicial donde apareció, *Bizantino*, 51, n°2, 1981. Hay otros toques navales, como el artículo que trata sobre Chipre u otro con las relaciones entre Francia e Inglaterra. En el artículo identificado con el número XI, «Pope Clement V and the Crusades of 1309-1310» En *Journal of Medieval History*, vol. 8 (1982) pp. 29-43, se mencionan las expediciones castellano-aragonesas contra Algeciras y Almería respectivamente.

[67] Hay una versión española a cargo de Pablo FUENTES HINOJO, Madrid, Akal, 2001. En esta se amplía el marco cronológico hasta 1492.

[68] Universidad de Cambridge, 1996. Hacia el final de la obra, entre las páginas 152 y 169, se redactó un estudio bajo el título *Theory and Practice of Medieval Warfare*. En el mismo, entre las páginas 166 y 168, hay una parte titulada *Shipping and amphibious warfare*. El inicio de esta parte merece ser reproducido: «***Military histories tend to leave out navies in their accounts. To do so in an account of medieval warfare is omit a very important aspect of its history***». Para los mapas mencionados, p. 117 y 123.

[69] Volumen I. Woodbridge, The Boydell Press, 2002.

[70] *Ibidem*, pp. 83-100.

[71] London, Routledge, 2003.

es sin embargo muy ambiciosa para un relativamente escaso número de páginas -pese a no hacerse consideración hacia aspectos que no sean texto-. El último capítulo está dedicado a la guerra por mar y nuevamente, respecto a España, solo se menciona a la Corona de Aragón[72].

Otro trabajo publicado ese año es el de Antonio Santosuosso, *Barbarians, marauders, and infidels: the ways of medieval warfare*[73]. Este profesor universitario emérito canadiense realiza una más o menos amplia visión de la guerra en Europa occidental. No obstante los aspectos navales son prácticamente nulos, aún así, se mencionan, por ejemplo respecto a España, en la conquista islámica del reino de Toledo[74].

Aparecida en 2007 en España es la obra colectiva *Técnicas Bélicas del Mundo Medieval 500 a. C* (sic)-*1500 d.C*. Obra colectiva de procedencia anglosajona bajo el título *Fighting Techniques of Medieval World*[75]. El último capítulo, el quinto, está dedicado a la guerra naval. Es interesante destacar cómo se inicia el mismo con el escaso o nulo tratamiento que la guerra por mar ha tenido en los estudios históricos y como, cuando se ha hecho, se ha considerado como una prolongación de la lucha por tierra. En el mismo se hacen referencias a la lucha por mar tanto de los aragoneses en el marco del Mediterráneo como de los castellanos en las aguas septentrionales europeas, haciéndose en este último caso referencias escasas a las batallas de La Esclusa o de La Rochela.

En 2010, Mathew Bennett publicó, *La Guerra en la Edad Media*, obra igualmente de carácter divulgativo[76].

En España son raras las obras que realicen una historia general de la guerra durante la Edad Media. A parte de la obra ya mencionada de Francisco García Fitz, existe una obra divulgativa de Emilio Mitre Fernández[77], en la cual la única mención hacia actividades navales viene dada por la leyenda a una de las ilustraciones. Del año 2010 es la obra de dos autores catalanes *Breve Historia de la Guerra Antigua y Medieval*. Divulgativa y breve pero dónde tienen cabida los aspectos navales, si bien para el mundo medieval se destaca las incursiones vikingas y posterirmente se habla del ámbito mediterráneo desde el siglo XIII, con algo más de atención por Aragón[78]. Una obra colectiva, es *Guerra y paz en la Edad Media*, del año 2012 y en la que nuevamente las cuestiones relativas al mar brillan por su ausencia, salvo en las citas bibliográficas al capítulo decimoctavo efectuado por Martín Alvira Cabrer sobre *Los Francos de Ultramar y el arte de la Guerra (ss. XI-XIII)*[79].

[72] *Medieval Warfare.Theory and Practice of War in Europe, 300-1500*. Palgrave, MacMillan, 2004.

[73] Boulder, Westview Press, 2004.

[74] *Ibidem*, p. 120.

[75] Madrid, LIBSA, 2007 para la edición en español con traducción a cargo de José Miguel Parra del 2007. Amber Book, 2001 para la edición original a cargo de Matthew Bennett et alii.

[76] Madrid, Akal, 2010.

[77] *La guerra en la Edad Media*. Cuadernos de Historia 16, 266.

[78] Francesc XAVIER HERNÁNDEZ y Xavier RUBIO CAMPILLO, Madrid, Nowtilus saber, 2010. Para los vikingos, pp. 131-137. Para el ámbito mediterráneo, pp. 239-245.

[79] Ana ARRANZ GUZMÁN, María del Pilar RÁBADE OBRADÓ y Óscar VILLARROEL GONZALEZ (coordinadoores). Madrid, Sílex, 2012. 2ª Edición 2013. Para el capítulo mencionado pp. 469-496. Sobre la marina de guerra, nota 8 p- 472.

Como hemos podido constatar, el panorama historiográfico sobre historia de la guerra realizada en España es desolador ¡ni una sola obra digna de tal calificación! Respecto a la Edad Media aunque existe ya algún tipo de obra -pocas, de carácter divulgativo y sin la entidad de obras con semejante título realizadas por autores foráneos-, vemos que no hay mención alguna hacia los aspectos navales. Se las podría denominar perfectamente como "historias de la guerra terrestre en la Edad Media" en especial para las obras de producción hispana.

1. 3. Historias sobre la guerra en la Edad Media española

Empezamos por el período visigodo, y tenemos una obra de Claudio Sánchez Albornoz, en la cual, si atendemos al título, los asuntos navales no son desde luego significativos, cuestión que se hace patente cuando se lee el trabajo[80]. También para el período visigodo y más reciente en el tiempo es la obra de Dionisio Pérez Sánchez, en la que solo se mencionan aspectos navales en la bibliografía y en dos únicas obras, pero absolutamente nada en el texto principal, ni tan siquiera en las notas a pie de página[81]. Más recientemente, José Orlandis Rovira ha realizado otra aportación en la cual los temas navales tampoco destacan[82]. En el 2006, en el marco de una obra colectiva, Roberto Muñoz Bolaños realizó un trabajo sobre el ejército visigodo en el que hay una única mención a actividad naval[83].

De la España musulmana, Al-Andalus, para la época de los Omeya tenemos la obra del iraquí Mohammad Bashir Hasan[84]. Existe en ella un capítulo, el VII de la primera parte, dedicado a la marina, pero su contenido, respecto al resto del trabajo, es muy pobre y personalmente creo que

[80] «El ejército visigodo»En *Cuadernos de Historia de España*, XLIII-XLIV, 5-«El ejército visigodo, su protofeudalización» En *Investigaciones y documentos sobre las instituciones hispanas*, 5-57. Santiago de Chile, 1970.

[81] *El ejército en la sociedad visigoda*. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1989. Y ello pese a que están documentadas acciones navales por parte del reino visigodo, tal y como indican las fuentes documentales de la época. Así por ejemplo la expedición que durante el reinado de Teudis, a mediados del siglo VI, se realizó contra Ceuta, que había sido conquistada a los vándalos por los bizantinos. Más tardía, de finales del siglo VI, fue la flota que organizó Leovigildo para rechazar el intento de invasión marítima de Galicia por parte del rey franco Gontram, lo que dio pie a una batalla naval que fue ganada por los godos. Con Sisebuto, ya a principios del siglo VII, se dio mayor continuidad a la política naval, que fue aprovechada por Suintila para la expulsión definitiva de los bizantinos. La siguiente acción fue ya en el reinado de Wamba, cuando una flota fue enviada a la Septimania para defender a las tropas terrestres que estaban combatiendo la sublevación de Hilderico y Paulo, con la significativa acción del bloque del puerto de Narbona. Una nueva batalla naval tubo lugar en el reinado de Wamba, esta vez contra los árabes que hostilizaban el litoral de la Bética.

[82] «Estampas de la guerra en la España Visigoda» En *RHM*, 91, 2001, pp. 11-24.

[83] El trabajo lleva por título *El Ejército visigodo* y se encuentra en el volumen I de la obra colectiva, *Aproximación a la Historia Militar de España*. 4 vols. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006. Este trabajo en pp. 81-97. La mención a la armada levantada por Sisebuto en su campaña contra los bizantinos del 615-615 en p. 91.

[84] *El ejército en la época del Califato de Al-Andalus*. 2 vols. Madrid, tesis doctoral de la Universidad Complutense, 1990. Se trata de una reproducción facsímil. El capítulo VII cierra la primera parte de la tesis y transcurre entre las paginas 421 y 501 y tiene por título *La actividad de la armada en al-Andalus hasta la caída del Califato*. Otras aportaciones sobre la marina en la España islámica en: Francisco MORALES BELDA, *La marina de al-Andalus*. Barcelona, Ariel, 1970. Tiene la singularidad de ser la obra de un oficial de la armada española. Interesante es también el artículo de Cristobal TORRES DELGADO, «El Mediterráneo Nazarí: diplomacia y piratería» *AEM*, 10, 1980, pp. 227-236. Más reciente es la obra de Christophe PICARD, *La mer et les musulmanes d'Occident au Moyen Age. VIIIe-XIIIe siècle*. París, Ediciones UNESCO, 1997. Este autor tiene además una extensa bibliografía relacionada con el tema. Anterior a todas ellas es el artículo de W. HOENERBACH, «La navegación Omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales» *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, II (1953), pp. 77-98.

tiene las características de complemento necesario pero no deseado. También interesante, por la perspectiva que ofrece, es la obra de Juan Castellanos Gómez, que nos lleva al período concreto de las campañas de Almanzor[85].

Para la España cristiana, si nos centramos primero en la monarquía Astur, nos encontraremos con una nueva aportación de Claudio Sánchez Albornoz. En la misma no se hace mención alguna de aspectos navales. Y cuando se podía hacerlo, como en la llegada de los normandos a la Península Ibérica, se pasa de puntillas[86]. Más reciente era el trabajo del coronel de Infantería José María Garate Córdoba -autor con el que volveremos a encontrarnos-, en la que tampoco hay aportación alguna sobre aspectos navales[87].

Para un período algo más tardío, el libro de James F. Powers, quien no hace mención de actividad naval alguna[88]. Un clásico es la obra de Ambrosio Huici Miranda. En la misma se hace mención a numerosas acciones navales en el marco de las denominadas como "campañas del Estrecho". Sin embargo, tal profusión no da pie al autor a realizar consideración alguna de tipo interpretativo sobre la importancia de las actividades navales en dichas campañas, decantándose por una narración de acontecimientos[89].

Julio Gerardo Martínez Martínez emplea una fuente legal de la segunda mitad del XIII, la obra por excelencia, las Partidas, para ofrecer su visión. En ella los aspectos navales tienen amplia cabida, por lo que resultan, sin duda, novedosa. Respecto al tratamiento que se hace, es una descripción y sistematización de lo existente en Partidas y lo veremos más adelante en nuestro trabajo con mayor profundidad[90]. Lo que sí se le nota al autor es un déficit en el empleo de la terminología militar y naval, al no poder diferenciar, por ejemplo, entre infantería de marina y marinería. Pero ya antes que el anterior autor, José María Gárate Córdoba había usado el código alfonsí como base documental de su estudio[91].

---

[85] *Geoestrategia en la España Musulmana. Las Campañas de Almanzor.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003.

[86] «El ejército y la guerra en el reino asturleonés» En *Settimana di studio sull'alto medievo XV*. *Ordinamenti Militari in Occidente nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 30 de marzo, 15 de abril, 1967. Editado en Spoleto, 2 tomos, 1968. La aportación de don Claudio en el tomo primero, pp. 293-428. En la página 406 se dice; «... ***Un espía descubrió al emir 'Abd Alla en 879 que las costas de Galicia no estaban bien defendidas.***» En la nota al píe correspondiente, la 379, se escribe «***En la même année, l'emir Mohammed fit construire à Cordoue des vaisseaux qu'Er-Ro'ayt'i,*** /.../ ***devait mener dans l'Ocean, vu qu'un espion abasí rapporté que, du cotê de la mer, la Galice était deporvue de fortifications***...» Es la única mención a una acción bélica por mar y desde el bando islámico.

[87] «Organización militar en el reino Astur-Leonés» En *RHM*, nº. 72, 1992, pp. 49-84.

[88] *A society organized for war: the Iberian municipal militias in the central Middle Ages, 1000-1284*. Berkeley-Londres, 1988.

[89] *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas (Almorávides, Almohades, Benimerines)*. Madrid, CSIC, 1956. Por ejemplo, hay un apartado específico bajo el epígrafe EL SITIO DE TARIFA Y LA BATALLA DEL SALADO, entre las páginas 329 y 387 o también otro, DERROTA Y DESTRUCCIÓN DE LA ESCUADRA CASTELLANA, entre las páginas 338 y 342.

[90] *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984. Los temas navales con más detalle entre 103-112 aunque antes hay ciertas menciones.

[91] Escribió «El pensamiento militar en el Código de las Siete Partidas» En *RHM*, 13, 1967, pp. 7-60. Más tardía fue *Espíritu y Milicia en la España Medieval*, Madrid, 1967. En 1984 escribió «Dinámica Altomedieval: los efectivos y el esfuerzo» En *Temas de Historia Militar. Ponencias del Primer Congreso de Historia Militar*. Zaragoza, 1982. Tomo I, pp. 98-130. Hablaremos más delante de este congreso.

Otro de los nombres propios en la historiografía española más reciente sobre la guerra en la Edad Media es el de Jon Andoni Fernández de Larrea Rojas, del que hablaremos más adelante. Por ahora baste decir que tiene una obra muy interesante desde el punto de vista del análisis social que realiza y en la cual hay algunas alusiones, indirectas, a flotas organizadas hacia Normandía, en especial al puerto de Cheburgo, o hacia Albania[92].

Miguel Ángel de Benito Rodríguez realizó un artículo sobre la época Trastámara. Hay un apartado específico dedicado a la marina, con algunos datos interesantes referidos a la aportación de embarcaciones por parte de algunos concejos costeros[93].

Manuel González Simancas hubiera sido, por el título de la obra, precursor de la historia militar en el período bajo medieval, pero en el texto no va más allá de la época de las Navas de Tolosa, aunque en temas navales va un poco más adelante[94]. En la obra se mencionan tanto de las fuerzas y usos navales de los musulmanes como de los cristianos[95].

Jorge Vigón y Suerodíaz -militar, general que fue del Arma de Artillería- realiza una obra en la que las cuestiones navales son mayores, aunque realmente el trabajo es más descriptivo que interpretativo. No hay apartado alguno específico sobre marina o acciones navales. Sin embargo la primera parte, narración cronológica de acontecimientos, nombra ciertos hechos de naturaleza naval, aunque en la segunda parte, estudio sincrónico de aspectos concretos, no encontramos mención alguna dichos aspectos[96].

Miguel Ángel Ladero Quesada prolífico autor que ha escrito varias obras de temática militar. Destaca una de ellas que aunque es más bien el desarrollo de una larga campaña que la historia de

[92] *Guerra y sociedad en Navarra durante la Edad Media*. Bilbao, 1992. La obra debería titularse *Guerra y sociedad en Navarra durante la Baja Edad Media*. Se hace mención al embarque de tropas con destino a las campañas del rey de Navarra, especialmente hacia Normandía, o la señorial hacia Albania. No se menciona absolutamente nada de cómo llegaron por mar las tropas a sus destinos, ni si eran embarcaciones propias, alquiladas, navarras, de fuera de Navarra, absolutamente nada, solo que fueron por mar. En la bibliografía solo dos de las obras mencionadas hacen relación directa, al menos en su título, con aspectos navales. Una es de E. GOYENECHE, «Bayonne port d'embarquement des navarrais vers la Normandie» En *Actes du Colloque International de Cocherel. Les Cahiers Vernonais*. 4, 1964, pp. 107-117. La segunda es de F. IDOATE, «Una expedición naval a Normandía en 1355» En *Rincones de la Historia de Navarra*, tomo II. Pamplona, 1956, pp. 84-89.

[93] «Estructura y organización del ejército Trastámara. Aproximación a la Historia Militar castellana en la Baja Edad Media» En *RHM*, 78, 1995, pp. 13-40. Sobre pa marina, pp. 38.41.

[94] *España Militar a principios de la Baja Edad Media*. Madrid, 1925.

[95] Para los musulmanes, el capítulo VIII de la primera parte: «Marchas, acantonamientos y transportes por mar.- Los barcos», 89-99. Para los cristianos, capítulo V de la segunda parte: «Armas ofensivas.-Marina de guerra», pp. 187-197.

[96] *El ejército de los Reyes Católicos*. Madrid, Editorial Nacional, 1968. Esta obra nos da pie para indicar la existencia de lo que podemos considerar un apartado específico dentro de los estudios históricos militares referidos a la Edad Media y es el de la organización militar en el reinado de los Reyes Católicos. Son numerosos los estudios sobre este tema, así además de esta obra y las mencionadas en la nota siguiente, tenemos por ejemplo las de Eduardo FUENTES CERVERA, «El ejército y las armas en la época de los Reyes Católicos» En *Cursos de Conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*. Madrid, 1951, vol. III, pp. 67-88. También la obra de Luis BERMÚDEZ DE CASTRO, «La reina Isabel I y la invención de los servicios de guerra» En *Archivo Hispalensis*, XIV, 1951, pp. 313-316 o la de F. LANUZA CANO, *El ejército en tiempos de los Reyes Católicos*. Madrid, 1953. Éstas fueron las obras de referencia sobre el tema hasta las realizadas por el profesor Miguel Ángel Ladero Quesada. Más recientemente, y de fuera de nuestras fronteras, es la obra de William H. PRESCOTT, *The Art of War in Spain. The Conquest of Granada 1481-1492*. Londres-Pennsylvania, Greenhill Books-Strackpole Books, 1995.

una organización militar en un momento concreto, mencionan algunos aspectos referidos a la actividad naval a los que creo que deben de hacerse algunos matices. Por ejemplo se dice en el apartado dedicado a la marina que durante la conquista del reino de Granada la acción de la misma no fue de importancia primordial. Esto, dicho así, pudiera ser cierto en el sentido estricto de esa campaña en concreto. Pero si fue así se debió a que desde hacía ya mucho tiempo, el dominio del mar estaba ya en manos cristianas y no era amenazado ni por la flota nazarí, que tenía más bien un carácter costero, ni por flota alguna del Norte de África. Se indica, no obstante, que la flota impidió el suministro a Granada desde el Norte de África y que además asoló las mismas costas norteafricanas, despoblándolas. De la lectura de ese apartado se pueden desprender errores en la concepción estratégica naval, pero no el que la marina no tuviera un papel de primera mano en este conflicto[97].

Anterior era la obra de Antonio Palomeque Torres, que aporta una visión sobre los aspectos institucionales a lo largo de la Reconquista, aunque como el autor indica, está solo interesado en un aspecto en el trabajo que estaba realizando. Y lo que nos indicaba el autor que le interesaba era:

> «*...un aspecto parcial del ejército medieval en lo referente a hueste, apellido, fonsado y fonsadera...*»[98]

También general para la Edad Media aunque un poco antiguo es el artículo de Elena Lourie, aportación que viene nuevamente de ámbito foráneo. En la misma, que usa básicamente para su realización bibliografía de origen hispano, nuevamente no hay mención alguna a las actividades navales[99].

[97] *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Valladolid, 1967. Reeditado en Granada, 1987. Respecto a la parte naval de la campaña y en contraposición con esta *visión del civil* que podemos apreciar de la lectura de Ladero Quesada, está la *visión del militar* en la obra mencionada de FULLER, *Batallas decisivas*... Entre las páginas 599 y 628 se habla un poco de la Reconquista, pero sobre todo de la guerra de Granada. Respecto a esta se indica: «***Además del ejército, la escuadra castellana jugó una parte importante en la guerra; su principal tarea consistió en aislar a los moros de África de los de Granada*** */.../* ***Vista en su totalidad, la estrategia española era de castigo acelerado y se basaba en: 1) establecimiento de bases navales en la costa sur de Granada; 2) bloqueo de la línea costera*** */.../* ***devastación de la propia Granada.***» Op. Cit., pp. 610-611. Contrástese esta visión con la del profesor Ladero y la que se contiene la obra mencionada de Keegan. Los historiadores civiles, españoles o británicos, repiten en este caso el mismo error de consideración de la actividad naval. Para los autores militares, en este caso anglosajón, la cuestión sin embargo es clara y contraria a la indicada por los civiles.

Otra obra de LADERO QUESADA es «La organización militar de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media» En *Castillos medievales del reino de León*. Madrid, 1989, pp. 11-34 e igualmente «La organización militar de la Corona de Castilla durante los siglos XIV y XV» En *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla. Actas del Symposium Conmemorativo del Quinto Centenario*, Granada, 1993, pp. 195-227. El symposium se celebró en la capital del Darro entre los días 2 y 5 de diciembre de 1991. Obra de autores múltiples cuya edición estuvo a cargo del profesor Ladero. Dejamos a un lado las obras referidas a la fiscalidad castellana y su influencia en la organización militar.

[98] «Contribución al estudio de los ejércitos en los Estados de la Reconquista» En *AHDE*, 15, 1944, pp. 205-351, p. 207 para el texto entrecomillado.

[99] «A society organized for war: Medieval Spain» En *Past and Present*, 35, diciembre, 1966, pp. 54-76. Solo hay una breve mención, y a respecto de otro asunto, sobre el «...***Catalan maritime empire***...», es la mención completa, en la página 73. Por lo demás ofrece una visión de síntesis completa y clara sobre el tema que trata.

Referida a las Órdenes Militares, hay una obra divulgativa de Carlos de Ayala en la que se mencionan ciertos aspectos dedicados a las actividades bélicas por mar de las mismas[100].

Un estudio interesante, dedicado a los aspectos de reparto económico que supone la guerra, es el de E. Fernández Pinedo, en el que destaca la relación comercio-actividad naval, aunque esta no se explicite ni parezca estar clara por parte del autor, cuya única mención naval referida a la toma de Sevilla con la colaboración de marinos del Cantábrico[101].

Volvemos a una obra editada en 2006 y de la que ya hemos hecho mención, *Aproximación a la Historia Militar Española*. En el volumen I encontramos una serie de trabajos referidos a la Edad Media. Ya hicimos referencia al ejército visigodo. Francisco García Fitz efectuó el trabajo *Ejército y Guerra en la Edad Media Hispánica*, Fernando Castillo Cáceres escribió *La Guerra y los Ejércitos en los Reinos Cristianos Peninsulares durante los siglos XIV y XV*. Finalmente de Enrique García Hernán tenemos *El Ejército de los Reyes Católicos*[102]. Por lo general las menciones a los aspectos navales son muy escasos y hace referencia a aspectos ya bien conocidos y típicos, como las conquistas Mediterráneas de Aragón iniciadas por Jaime I, y poco más[103].

Dejemos de momento a un lado las referencias a Castilla, escasas, y centrémonos en las consideraciones sobre los aspectos navales. ¿Se imagina alguien una historia sobre la guerra en el siglo XX en la que se dejase a un lado la guerra aérea? Pues eso es lo que sucede en la mayoría de las obras referidas a la guerra en la Edad Media respecto a las cuestiones navales. Esto sigue siendo así aunque desde mediados del siglo XX la situación haya ido cambiando poco a poco para la historiografía realizada fuera del ámbito hispano, especialmente en la historiografía británica, pero no, lamentablemente en nuestro país. Aún así se han ido realizando artículos y trabajos sobre temas concretos que permitirán en un futuro que si alguien en España realiza una historia de la guerra, que nadie ha hecho, pueda plasmar respecto a la Edad Media hispana aspectos relacionados con la actividad bélica en el mar.

2. Historia Naval

La producción en la bibliografía de temática náutica -ya sea técnica, historiográfica, de embarcaciones, etc.- forma un mundo distinto. Esta diferenciación es también muy acusada en la producción historiográfica española, donde los autores sufren un rápido *encasillamiento*, independientemente de donde vengan, el ámbito civil o militar. Creo que esto es debido a esa ausencia de pensamiento marítimo que caracteriza a la sociedad española, puesto que si fuese algo asumido por ella, como ocurre en el caso de Inglaterra o Estados Unidos, no se tendría que hablar de "autores navales."

[100] *Las Órdenes Militares en la Edad Media*. Madrid, 1998. En esta pequeña obra de 77 páginas se menciona el fracaso en la creación de la orden de Santa María del Mar, y la actividad bélica en el Mediterráneo de la orden de San Juan del Hospital.

[101] «Guerra, distribución de la renta y actividad comercial en la Edad Media» En *El fuero de Santander y su época. Congreso conmemorativo de su VIII centenario*. Santander, 13-16 de octubre de 1987. Actas, Santander, 1989, pp. 239-253.

[102] El primero en pp. 99-123; el segundo en pp. 143-165 y el tercero en pp. 167-183.

[103] El primer aspecto en el trabajo de García Fitz y en el trabajo de García Hernán hace referencia al intento de bloqueo naval de las costas del reino de Granada durante la guerra de conquista de dicho reino.

Tras manifestar dicha circunstancia realizaremos a continuación un repaso a la producción historiográfica naval y buscaremos en ella, como venimos haciendo, pistas que nos ayuden en nuestra investigación sobre el poder marítimo castellano en la Edad Media. Aquí la totalidad de los trabajos que veamos serán de producción hispana, pues frente a la sequía productiva que vimos en los apartados anteriores, la mal llamada historia naval ha tenido una relativamente amplia tradición en España. Esto ha sido así especialmente para las consideradas épocas gloriosas del poder marítimo hispano, la segunda mitad del siglo XVI y las primeras décadas del XVII, así como el siglo XVIII. Pero el fenómeno marítimo en la Edad Media también ha tenido y tiene su parcela, más o menos significativa. Dividimos también este punto, como lo hicimos en el apartado de Historia de la guerra, entre la visión del civil y la del militar, debido a las diferentes percepciones que cada uno de ellos tiene de su afinidad común, el mar y su influencia en la historia de España.

2. 1. Historiografía naval española

2. 1. 1. La visión del marino

La historiografía naval española es antigua y la misma fue iniciada por hombres de la mar. Los escritos históricos españoles sobre historia naval se iniciaron en el siglo XVIII con Manuel Zalavide, (1733-1787). Este autor realizó una obra que es curiosa por cuanto fue publicada en sucesivas apariciones, durante cuarenta y siete semanas, en el *Semanario Literario* de Cartagena, ciudad en la que estaba destinado como oficial de la Armada en la base de la misma. En la misma las referencias a la Edad Media y a la Corona de Castilla son bastante considerables. Sin embargo el título puede llevar a confusión, ya que más que una historia marítima es una historia naval[104]. Se continuó la labor con José Vargas de Ponce (1760-1821) y Martín Fernández de Navarrete (1765-1844). Curiosamente los dos fueron no solo miembros, lo que ocurrirá con muchos marinos, sino también directores de la Real Academia de la Historia. Ambos se pueden considerar, junto con Juan Sanz de Barutell, como prototipos de oficiales producto de la obra reformadora de la Armada Española que en todos los aspectos se llevó a cabo en el siglo XVIII y que se realizó de las manos rectoras, primero de José Patiño y después de Zenón Somodevilla Bengoechea[105]. También tenemos la obra de Juan Antonio Enríquez, que realiza una narración lineal de acontecimientos[106].

[104] A él debemos una *Historia Marítima española*, que fue escrita en 1787. Nosotros empleamos la edición de Carlos FERRÁNDIZ, realizada en Murcia en 1982. La obra de Zalavide se encuentra entre las páginas 73 y 217 de esta edición y estudio biobibliográfico. En cuanto a su curiosa forma de publicación podemos considerarla como un intento de acercar la producción histórica al mayor número de personas posible, cuando no un antecedente de las producciones por fascículos. Las consideraciones sobre la historia naval castellana medieval se localizan a lo largo de toda la obra. Incluso se habla de la marina visigoda, como en la página 189 de la edición que empleo. En ella se dice: «***De nuestras Historias aparece que Sisebuto, fue el primero que seriamente trató de Armada, guiado por la necesidad y de sus ventajas;***...»

[105] Del primero tenemos obras como *Vida de Don Pero Niño, primer conde de Buelna* y también *Importancia de la Historia de la Marina Española: precisión de que se confíe a un marino*. Ambas fueron publicadas en Madrid en 1807, siendo el segundo título una especie de justificación de la armada frente al desastre de Trafalgar que sucedió dos años antes, justificación que no hubiese sido necesaria en un país con una política naval auténtica. Respecto a Pero Niño, es este un personaje de la Historia naval castellana que ha despertado, como constataremos, intereses variopintos. Del segundo autor, Martín Fernández de Navarrete, son las bien conocidas *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, escrita entre 1825 y 1837, también *Disertación sobre la Historia de la Náutica*, de 1846 y además la *Biblioteca Marítima Española*, que escribió en 1849 pero que fue publicada póstumamente en 1851. En la misma aparecían reflejados algo más de mil seiscientos autores y sus obras, entre las que se incluyó al propio Navarrete.

Francisco Javier de Salas, que también fue miembro de la Real Academia de la Historia, tiene dos obras significativas. La segunda de las mismas es la más interesante y en la que realizó una visión erudita y exhaustiva de las marinas de Aragón y Castilla[107].

De 1862 es la obra de Adolfo Navarrete[108]. Esta obra fue declarada en 1900 y posteriormente en varias ocasiones, texto para Guardia Marinas. La segunda parte está dedicada a la Edad Media, con un texto muy detallado que ofrece numerosa información. Por otra parte su estructuración permite apreciar tanto la evolución histórica cronológica como tener una visión cualitativa de determinadas cuestiones (economía, construcción naval, personal, derecho, etc.) En definitiva es un texto muy completo[109].

Unos años más tarde, en plena restauración, 1876, se publicó una interesante obra por parte de A. Lacaci Díaz, en la que merece la pena la narración sobre las actividades navales de los godos en España y el análisis que el autor realiza de las mismas[110]. Más tardía es ya la obra del vicealmirante Víctor María Concas y Palau o del marino Pedro Novó Colson[111]. Ellos, junto con el mencionado Cesáreo Fernández Duro, son la transición de la *visión del marino* a caballo entre los siglos XIX y XX.

En esta época pero ya en la transición de los siglos XIX al XX, merece la pena detenerse en la obra de Antonio Montero Sánchez, miembro que era del cuerpo jurídico de la Armada y que en el último año del siglo XIX escribió una obra con gran aparato crítico, muy bien documentada y con extensa bibliografía, en la que además la Edad Media es el período central de la misma, pese al título[112].

---

[106] *Glorias marítimas de España*. Madrid, Imprenta Real, 1803. La narración de acontecimientos durante la Edad Media está entre las páginas 42 y 46 y más extensamente entre la 62, donde se inician los reyes godos, y la 170. De hecho la obra abarca en extensión únicamente los períodos antiguo y medieval.

[107] Destacaron sus obras, *La marina española de la Edad Media*. 2 vols. Madrid, Ministerio de Marina, 1925-1927. La primera edición era de 1860. Se centró en los siglos XIII y XIV, en concreto entre 1229 y 1337. Otro trabajo fue *Expediciones marítimas capitaneadas en son de guerra por los dos Pedros: Pedro I el Cruel de Castilla y Pedro IV el Ceremonioso de Aragón. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la pública recepción de Francisco Javier de Salas*. Madrid, Fortanet, 1868. Se encuentra también contenida en el segundo volumen de la obra anterior.

[108] *Historia Marítimo-Militar de España. Armada Española y Marinas que la antecedieron en la Península Ibérica*. Madrid, 1862. Empleamos la segunda edición, corregida y aumentada, Madrid, Imprenta alemana, 1907.

[109] Lo referido a la historia marítima medieval se encuentra contenido en la segunda parte, con un total de veinte capítulos, pp. 43-231. En la primera parte, el capítulo III, pp. 27-30, está dedicado a la marina visigoda.

[110] *Estudio histórico sobre la marina de los pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XII de nuestra Era*. Madrid, Imprenta y Fundición de M. Tello, 1876. El Libro Cuarto lleva por título ”Los Godos y los Árabes” entre las páginas 137 a 190, mientras que el Libro Quinto “La marina hasta el siglo XII”, con un solo capítulo “Buques y tácticas navales hasta el siglo XII” entre las páginas 191 a 223.

[111] Víctor María Concas y Palau fue ministro de Marina entre el 21 de octubre de 1909 y el 9 de febrero de 1910. Después fue senador, de 1914 es *El proyecto de escuadra al senado*. Madrid, Tipografica La Mañana, 1914, en la que, en una intervención en el senado, hace un resumen de su pensamiento naval. También escribio obras de historia naval relacionadas tanto con las campañas en el Pacífico de Méndez Nuñez como con las de Cuba y Filipinas. Pedro Novó Colson, fue también miembro de la Real Academia de la Historia y en el discurso de recepción en la misma leyó *El poder naval*, en 1909.

[112] *Compendio de la historia de la Marina militar de España*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1900. Para la Edad Media entre los capítulos III y XI, que es el último. Si se deja a un lado el período medieval solo trata anteriormente la marina en época clásica.

De principios del XX, de 1917, es la obra de José Cebrián Saura, de escaso valor historiográfico, con una escueta narración lineal de acontecimientos entre los que se introducen, para aclarar algunos aspectos, fragmentos, de las *Partidas* alfonsíes[113].

Posteriormente vino la obra del capitán de corbeta Ramón de la Fuente y Herrera[114]. Se trata de un libro de texto con una organización de los contenidos que ya hemos visto en otras ocasiones. Hay abundantes referencias medievales, empezando por aquella del período visigodo, luego Aragón, Castilla y la unión bajo los Reyes Católicos. Es una obra de escaso valor historiográfico aunque dispone de algunas noticias interesantes -sin citar la fuente-, como el bloqueo y conquista de Narbona por parte de una flota visigoda bajo el reinado de Sisebuto.

En 1921 se editó una obra de Ricardo de la Guardia, igualmente tiene escaso valor historiográfico, nula capacidad crítica y se limita a una sucesión de fechas y acontecimientos agrupados en grandes apartados que hacen referencias a las marinas godas, musulmana, castellana, aragonesa y confederada, que se supone, esta última, que es la de Castilla y Aragón entre 1474 y 1516[115].

Ya en 1939 tenemos nuevamente la obra de un militar, que no estrictamente un marino, Carlos Ibáñez de Iberos, quien inició cronológicamente la misma precisamente en el siglo XIII[116].

En la década de 1940, está la obra, no estrictamente historiográfica pero sí con un apoyo grande en aspectos históricos, de Luís Carrero Blanco, del que también hablaremos en el capítulo sobre la evolución del pensamiento naval. Se le puede considerar como el teórico naval más importante de su momento en España[117].

En 1947, en las vísperas de la celebración del ochocientos aniversario de la conquista de Sevilla, el almirante León Martín-Granizo realizó una conferencia que posteriormente fue editada y en la que, como no podía ser de otra manera, las acciones navales medievales, castellanas y aragonesas, son las más destacadas[118]. Obra con aparato crítico, bien estructurada y con mucha

[113] General de Infantería de Marina, escribió, *Páginas Gloriosas de la Marina de Guerra Española*. Madrid, 1917. Era un texto destinado para la enseñanza de los alumnos de la Escuela Naval Militar. Se habla en el mismo de la marina militar goda y de la castellana entre las páginas 94 y 102.

[114] *Compendio histórico de la Marina Militar de España*. Madrid, Imprenta del Ministerio de la Marina, 1918.Hubo una segunda edición en 1921.

[115] *Datos para un cronicón de la marina militar española*. 2ª. Edición, Madrid, Ministerio de Marina, 1921. En la Introducción indica que «La historia de nuestra Marina de guerra deberían comenzar propiamente al advenimiento al Trono, de la casa de Borbón, en los albores del siglo XVIII», VII. Esto no le impide iniciar su obra desde los godos, en concreto desde el 417.

[116] *Historia de la Marina de Guerra Española*. Empleo la edición de Madrid, Espasa-Calpe, 1943. Se trata de la segunda edición de una obra que vio la luz en 1939 en una edición de la Revista de Occidente. El prólogo de la primera edición, que se conservó en la segunda, era del almirante Juan Cervera Valderrama, y está firmado en Burgos, diciembre de 1938. La segunda edición es realmente la más extendida y de fácil localización.

[117] Almirante y presidente del Gobierno, este último puesto en el ocaso del régimen del general Francisco Franco. Fue asesinado en 1973 víctima de un famoso atentado terrorista. En 1941, cuando era teniente de navío, escribió *España y el mar*. Madrid; más tardía fue *Arte Naval Militar*. Burgos, 1943, reeditada en Madrid, 1950.

[118] *Los orígenes de la Marina Española*. Conferencia pronunciada en la Escuela Social de Santiago de Galicia el 10 de mayo de 1947. Madrid, 1947.

información interesante, en la que destaca no solo las cuestiones navales, sino también la construcción naval, las innovaciones tecnológicas, el marco legal y más aspectos. En definitiva se trata de una obra imprescindible, pese a los años transcurridos y de tener poco más de cien páginas, aunque el tratamiento que se haga de los hechos sea lineal y poco interpretativo sobre la política naval como tal.

Transición entre la década de los cuarenta y la de los cincuenta, fue la obra de capitán de corbeta Pedro Martínez-Avial[119]. Tras dos primeros capítulos dedicados a consideraciones estratégicas y de pensamiento naval, que trataremos más adelante, pasa a desarrollar una historia naval general en la cual hay una abundante representación de la Edad Media[120]. Sin embargo el tratamiento que se hace es muy superficial y generalista, sin aportaciones significativas ni aparato crítico de ninguna clase.

En 1956 salió la obra del entonces teniente de navío, luego llegó a ser almirante, Miguel García de Loma Ristori. En la misma, la época medieval está tratada en dos capítulos, en este caso denominados “conferencias” y en concreto la Marina de Castilla tiene el suyo propio[121]. Era una obra destinada a las pruebas de acceso de los suboficiales en los denominados Cuerpos Patentados. Nuevamente, también debido a su carácter, es una obra sin aparato crítico y que únicamente hace una narración de acontecimientos, con valoraciones que no son apoyadas por fuentes documentales.

En la década de los sesenta y setenta, tenemos las obras de Francisco Morales Belda. Interesantes y que aportan información significativa, pero su estructura es un poco complicada [122].

En la década de los sesenta la inauguración viene dada por una obra de Julio Guillén Tato, marino y polígrafo que fue también miembro de la Real Academia de la Historia y que ofrece en esta obra concreta una visión muy general de diversos temas náuticos y que en sus últimas páginas estaban destinadas a temas históricos[123]. Se trata de una aportación escasa y convencional

[119] *Historia Naval*. 2 vols. Marín, Escuela Naval Militar, 1946-1950. Se trata de una edición restringida, mecanografiada y destinada al 5° curso de guardiamarinas. El volumen 1 llega hasta la batalla de Trafalgar. El volumen 2 hasta la Primera Guerra Mundial.

[120] El capítulo VI, pp. 58-66, inicia este período con la decadencia del imperio romano y el surgir de las marinas de los pueblos bárbaros e igualmente de la marina árabe. El capítulo VII, pp. 67-76, está dedicado a la historia naval del Mediterráneo, con especial significación de las Cruzadas. El capítulo VIII, pp. 77-84, hace relación al surgir de las marinas de la cornisa atlántica europea y nuevamente a la evolución en el Mediterráneo. En este capítulo hay un apartado denominado «Las marinas ibéricas», entre las páginas 81 y 82.

[121] *Historia de la Marina*. San Fernando, La Voz, 1956. Para la Edad Media, Conferencia II «Marina de Aragón», pp. 11-17, Conferencia III «Marina de Castilla», pp. 18-26. En la Conferencia I, el último apartado, el sexto, lleva por título «Dominación goda y decadencia de la marina», pp. 9 y 10. En el mismo se menciona el combate naval que la flota visigoda del rey Leovigildo, desde mediados del siglo VI, sostuvo contra la flota de los francos en aguas del Cantábrico. Igualmente se menciona la obligación que el rey Sisebuto impuso a sus súbditos para aprender a navegar. Otra mención destacada fue la flota que el rey Wamba armó en el último tercio del siglo VII, para sus combates tanto en la Galia, como en el Mediterráneo contra los musulmanes, política que fue continuada por Witiza.

[122] *La marina vándala. Los asdingos en España*. Barcelona, Ariel, 1969; la ya mencionada *La marina de Al-Andalus* y finalmente *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, Ariel, 1977.

[123] *Historia marítima española*. 2 vols. Madrid, 1961. El segundo volumen es de gráficos y mapas. El capítulo LI trata sobre «La Marina castellana», pp. 269-275.

destinada a la enseñanza de Guardia Marinas. Realmente ofrece poco más que en otras páginas anteriores que realizó en 1948 con motivo de la conmemoración oficial del VII centenario de la Marina de Castilla[124].

A finales del siglo XX nos encontramos con la obra de los marinos Jesús Salgado Alba, Ricardo Cerezo Martínez y Fernando Bordejé Morencos, este último contralmirante de la Armada[125]. Una visión "oficialista" la proporciona la obra de J. M. Gutiérrez de la Cámara Señán, que era adaptada al programa de la Escuela Naval de Marín[126]. También destaca la labor de José Cervera Pery[127]. Si bien las obras de este autor tienen una relación directa con el período medieval, el tratamiento que se hace sobre el tema no deja de ser, según mi perspectiva, tradicional, con una historia de los acontecimientos, sin mayores perspectivas. No son, también hay que decirlo, trabajos puros de investigación, sino de carácter divulgativo. Este mismo autor realizó el 21 de junio de 2002 una conferencia en el Alcázar de Segovia con motivo del XIX día del Alcázar, bajo el título de *Las empresas navales del Reino de Castilla* que fue publicada más tarde. En la misma vuelve a ofrecer una visión panorámica de la marina de Castilla[128].

2. 1. 2. La visión del civil

Respecto a los historiadores "civiles", el inicio de la labor historiográfica naval se sitúa en la década de 1940. Esto no significa que antes no se diese algún tipo de producción historiográfica y así, en una fecha tan lejana como 1858 se editó una obra que además trataba sobre la Edad Media, a cargo de Francisco Janer[129].

En la década de 1920 y 1930 tenemos dos obras de Francisco Condeminas Moscaró. En la primera hay gran profusión de temas relacionados con la Edad Media, aunque el tenor de la obra tienda hacia el análisis de embarcaciones y las acciones de algunos almirantes. En la segunda, que fue declarada texto para la Escuela Naval Militar de Marín, nuevamente la narración de acontecimientos es lineal, con la presencia de alguna biografía de almirantes y ciertos aspectos destacados referidos a la organización naval cantábrica y a reformas realizadas por Alfonso X[130].

---

[124] «La Marina de Castilla» Suplemento Aéreo n°2 de *RGM*.

[125] Del primero, *Historia orgánica de la Marina Española*. Barcelona-Zaragoza, 1980. De CEREZO MARTÍNEZ, *Castilla, potencia marítima*. Madrid, 1985, momento en el que era capitán de navío, «Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI: la apertura de las rutas marítimas castellanas en los distintos ámbitos económicos europeos» En *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, pp 227-249 o *La proyección marítima de España en tiempos de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991. De BORDEJÉ MORENCOS, *La Edad Media. Los años obscuros del poder naval*. Escrito dividido en tres partes que aparecieron sucesivamente en la *RHN*. La primera parte en 1993, 40, pp. 75-93; segunda parte en 1993, 41, pp. 101-122 y tercera parte en 1993, 42, pp. 89-110. Previamente el mismo autor había escrito en la mencionada revista el artículo «El islam, la España musulmana y la mar» 1992, 39, pp. 97-113.

[126] *Historia marítima española*. Madrid, Cuartel General de la Armada, 1999.

[127] *La estrategia naval del Imperio*. Madrid, 1982 . Del mismo autor, *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

[128] Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia, 2003.

[129] Francisco JANER, *Estudios históricos sobre la marina española en la Edad Media*. Madrid, 1858.

[130] *La Marina Española. (Compendio-Histórico)*. Barcelona, Apolo, 1923. Ya de carácter militar, *La Marina Militar Española (De sus orígenes hasta 1898)*. Barcelona, Herederos de Serra y Russell, 1930. Reeditada esta última recientemente por la editorial

La existencia del régimen republicano en España parece ser que no fue muy propicia para las obras históricas relacionadas con la marina, puesto que me ha sido imposible localizar alguna que tuviera su origen entre 1931 y 1936/39 sí que existen en este período algunas obras de estrategia y táctica naval, pero no de historia.

En los años cuarenta se publican numerosos estudios en los que están las obras clásicas de C. Viñas Mey[131], Florentino Pérez Embid[132] e igualmente otra, más desconocida, de Julio González González[133]. También Jesús Evaristo Casariego realizó una aportación[134]. En la misma revista, P. L. Gante de Boado expuso la suya[135]. Es curiosa la producción de la mayoría de las obras de estos autores en el marco cronológico mencionado y quizá haya que ponerlo en conexión tanto con el centenario de la Marina de Castilla ejemplarizado en la conquista de Sevilla[136], el clima político de la época y el impulso a lo "castellano" frente a otras regiones españolas, así como de cierto tinte nacionalista respecto a las potencias exteriores que se tenían como rivales, y tales eran los casos de Francia pero sobre todo Inglaterra.

De esta época en la que estamos, los años cuarenta, tenemos una obra original por lo inédita en la historiografía española, a cargo de Salvador García Franco, sobre la historia de los instrumentos de navegación[137]. Igualmente del mismo año 1940 es la obra de Fernando Velarde Arranz, que nos ofrece la posibilidad de una visión general de la historia marítima de España con los ojos de ese año[138].

Ya en la década siguiente destacan los numerosos trabajos de Luis Suárez Fernández, en los que se aprecia cómo los marinos castellanos prestaron su papel en la política exterior de la monarquía[139].

Aljama, Málaga, 2000. Usamos la primera, en la que el capítulo IV es sobre los godos, el V sobre los árabes peninsulares y el VI sobre la marina de Castilla.

[131] «De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el estrecho de Gibraltar en la Historia política española» En *Hispania*, I, 1940, I, pp. 52-70; II, pp. 53-79; IV, pp. 64-101 y V, pp. 41-105.

[132] *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, Editorial Católica, 1944. Otra obra suya fue *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de* Tordesillas. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1948. En la misma se hace una profusa visión del atormentado siglo XV, con antecedentes en el XIV, respecto a los conflictos hispano-lusos, en especial el aspecto naval de los mismos. La importancia de tales queda perfectamente encuadrada cuando el autor indicaba: «***La rivalidad castellano-portuguesa tiene necesariamente un capítulo marinero*** /.../ ***es precisamente en el mar donde se desarrollarán los principales acontecimientos nacidos de esta política expansiva simultánea***», 48. Un interesante artículo posterior de este autor es «La marina real castellana en el siglo XIII» En *AEM*, 1969, 6, pp. 141-185.

[133] «Orígenes de la marina real de Castilla» En *RABM*, 1948, LIV, pp. 229-253.

[134] «La Marina de Castilla y sus luchas contra Inglaterra en la Edad Media» En *RGM*, tomo 135, noviembre, 1948, pp. 567-577.

[135] «Alfonso X el *Sabio* y la Marina Española» En *RGM*, tomo 135, septiembre, 1948, pp. 297-309.

[136] A este respecto resulta interesante la obra de Germán de GADEX (Dir.), *1248-1948, Libro de Oro del VII Centenario de la Marina de Castilla, Crónica de Fiestas y Homenajes*. Bilbao, Imprenta Industrial, 1950.

[137] *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los "cuatro términos" de la navegación*. Madrid, CSIC, Instituto Histórico de la Marina, 2 vols., 1947. El autor era astrónomo de la Armada.

[138] *Compendio de Historia Marítima de España*. Santander, Tipografía J. Martínez y también Barcelona, Clarasó.

[139] A este autor debemos obras tan significativas como «Algunos datos sobre la política exterior de Enrique III» En *Hispania*, X, 1950, XL, pp. 539-593; «El Atlántico y el Mediterráneo en los objetivos políticos de la Casa de Trastamara» En *Revista portuguesa de Historia*, V, 1951, pp. 287-307; «Política internacional de Enrique II» En *Hispania*, XVI-LXII, 1956, pp. 16-129 y

En la década de los sesenta tenemos la obra de Miguel Esquerdo Galiana, obra en la que se hace un repaso a la historia naval española desde la Antigüedad pero en la que la Edad Media está muy bien representada. Hay numerosas menciones tanto a las coronas de Castilla y de Aragón como incluso a la España andalusí. No obstante, se puede considerar una obra divulgativa, que carece de aparato crítico, aunque proporciona información sobre muchos hechos y batallas e igualmente se intenta un acercamiento hacia cuestiones como la organización de las poblaciones costeras, aspectos de vida cotidiana, estructura social, todo de forma aproximativa y general. Se puede decir, pese a sus limitaciones, que es una buena fuente de información general, información entre la que destaca un interesante, aunque reducido, vocabulario marinero[140]. Mientras que Antonio Ballesteros Bereta escribió una interesante obra, que se ha convertido en referente para los estudios marítimos castellanos[141]. En esta misma década también tenemos un artículo ya mencionado de Florentino Pérez Embid, autor que igualmente realizó un trabajo en 1968 para el *Xe. Colloque International d'Histoire Marítime* y del que hablaremos más adelante cuando hagamos referencia a los congresos, seminarios y reuniones científicas. Por otro lado, el profesor Juan Torres Fontes realizó un interesante artículo, en 1977, sobre la orden de Santa María de España, institución que en 1980 protagonizó igualmente el trabajo de Joaquín Hernández Serna[142].

Hay que esperar hasta 1980, cuando Álvaro Santamaría publicó un interesante artículo en el que se ofrece una perspectiva global europea sobre la influencia creciente del mar en el desarrollo y expansión europeos medievales, tanto desde el punto de vista económico como en el político/militar[143]. De 1984 es la obra de Alberto Cuevas Torres-Campo, que dedica muy poco a la Edad Media y principalmente a la época del reinado de Jaime I de Aragón, realmente es una obra que no aporta prácticamente nada respecto al período que contemplamos[144].

De 1998, aunque publicada en 2000, es la aportación de Juan Cordero Rivera. En la misma encontramos una recapitulación sobre la conquista de la ciudad y su consecución mediante la aportación fundamental de la flota. Hace hincapié, e incluso se realiza una reconstrucción hipotética, del puente de barcas cuya ruptura permitió completar el cerco total a la ciudad, incluida la parte del río[145].

Si hacemos un paréntesis en los estudios navales, desde el punto de vista "cristiano", no podemos dejar pasar las obras de Jorge Lirola Delgado a la que se debería prestar más atención en la historiografía naval española, aunque sea del mencionado punto de vista "cristiano" y que aplica

también *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastamara*. Madrid, 1959.

[140] *España cara al mar*. Valencia, 1964. 2ª. Edición.

[141] *La marina cántabra*. Santander, 1968. Vol. I, *De sus orígenes al siglo XVI*.

[142] Del primero, «La Orden de Santa María de España» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 3, 1977, pp. 73-118. Del segundo, «La orden de la Estrella, o de Santa María de España, en la Cantiga 78 del Códice de la Biblioteca Nacional de Florencia» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 6, 1980, pp. 149-168.

[143] «La reconquista de las vías marítimas» En *AEM*, 1980, 10, pp. 41-119.

[144] *Historia de la Marina de Guerra Española*. Barcelona, Mitre, 1984.

[145] «El Guadalquivir en la conquista de Sevilla: comienzo de la marina castellana» En Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750 aniversario de la Conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León. Madrid, Fundación Ramón Areces, 2000. Pp. 735-745. La reconstrucción del puente de barcas pp. 744-745.

en la producción historiográfica parte de los conceptos derivados del poder naval[146]. En estas magníficas obras se realiza una visión cronológica de la historia naval en cada marco geográfico y político propuesto, el Al-Andalus Omeya, pero también un estudio cualitativo de varios aspectos del poder naval. También interesante es un trabajo de Rafael Azuar Ruiz, que toma como perspectiva las aportaciones de la arqueología[147].

El tipo de estudio específico sobre la marina castellana en combate ha sido también el enfoque empleado por José Luis Casado Soto en uno de sus trabajos[148].

Del 2006 son interesantes una serie de artículos escritos por diversos especialistas en el mismo número de una revista. Son en concreto ocho trabajos aparecidos en el número cinco de la revista *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. Los autores son Antón Erkoreka, Luis Suárez Fernández, Eduardo Aznar Vallejo, José Manuel Calderón Ortega, Iñaki Bazán, María Teresa Ferrer Mallol, Bernard Donmerc y Ana María Rivera Medina[149].

Del año 2009 es la visión general de Eduardo Aznar Vallejo en la revista *En la España Medieval*. En este interesante artículo que curiosamente abarca el ámbito cronológico principal de mi trabajo, nos proporciona una visión mediante el empleo principal de fuentes cronísticas, pero no solo de ellas. Es de destacar que comparto muchas de las carencias, que el indica que existen en ese breve trabajo, sobre aspectos a investigar respecto a la marina de Castilla y que expondré más adelante[150].

En el 2014 se publicó la obra de Francisco Javier García de Castro *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*. Gran trabajo de síntesis, a mi modesto entender se trata de una nueva visión clásica al que le falta enmarcar las acciones, limitadas a la marina real castellana y dentro de ella a la institución del almirantazgo, dentro del la visión general del concepto del poder

[146] Nos referimos en especial a *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60 h./649-680 c)*. Granada, Universidad de Granada, 1990. También *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, Universidad de Granada, 1993. Ya hemos visto anteriormente otras aportaciones sobre la actividad naval andalusí.

[147] «Al-Andalus. Una nueva potencia marítima (siglos VIII-XIII)» En X. NIETO y M. A. CAU (Eds.) *Arqueología náutica mediterranìa*, pp. 567-584. Barcelona, 2009.

[148] *Guerra naval, táctica logística y estrategia* en GARCÍA BALLESTER, L. (Dir.) Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla, II. Vol. 2, Edad Media, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2002, pp. 567-588.

[149] Respectivamente: «*A furore normanorum, libera nos Domine*. Previkingos y vikingos asolando la costa vasca (siglos V-X)», pp. 15-31; «Guerra y comercio marítimo: La contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)», pp. 33-39; «Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV», En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006, pp. 41-52; «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular», pp. 53-67; «"*Degollaron a todos los dichos treynta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar."* Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media», pp. 69-93; «Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)», pp. 95-110; «"*Maîtres des mers par-dessus les autres*". Basques et Venitiens en Méditerranée (XVe. Siècle)», pp. 111-116; finalmente «Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad», pp. 117-133.

[150] «La guerra naval en Castilla en la baja Edad Media», 32, 2009, pp. 167-192.

naval, careciendo de la perspectiva que puede ofrecer el empleo de los conceptos, características y funciones del del poder naval[151].

Para terminar el análisis de la historiografía naval española, el círculo se cierra con los artículos y el libro mencionados al principio de esta parte. En el primero de los mismos se ofrece la perspectiva de la historia naval desde la figura más significativa de la armada, el almirante o jefe de la misma, no desde una perspectiva exclusivamente institucional, como en la obra de Pérez Embid, sino también biográfica de la figura de algunos de sus miembros más significativos. También sin centrarse específicamente en la guerra por mar durante la Edad Media, pero sin más remedio que dedicar una parte de su producción a la misma, tenemos otros trabajos de estos autores incidiendo sobre los almirantes de Castilla durante la Edad Media. Como trabajo conjunto destacaríamos *Los Almirantes y la política Naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII*[152]. Posteriormente Calderón Ortega escribió la monografía *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*[153]. De esta monografía nos concierne la primera parte, *Marina y Política en la Historia de Castilla (siglos XIII y XVI)*. También en ese mismo año se publicó una conferencia de Miguel Ángel Ladero Quesada que versó sobre «El Almirantazgo de Castilla en la Baja Edad Media. Siglos XIII a XV»[154]. Precisamente el profesor Ladero Quesada, entre otros trabajos ofrece un documento significativo para el estudio concreto de la organización de una armada en la transición entre la Edad Media y los tiempos modernos, en la que destaca la importancia de la dotación y útiles de artillería. Así mismo, ha publicado solo o acompañado de Aurora Ladero Galán, otros trabajos en los que hace hincapié en la misma flota[155]. La obra de María Teresa Ferrer Mallol ofrece la perspectiva de las peculiares relaciones comerciales que supone la actividad de corsarios[156].

---

[151] Valladolid, Universidad de Valladolid, 2014. Proviene de la Tesis doctoral del autor leida en el 2011, *La Marina de Guerra de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media. Desde sus orígenes hasta el reinado de Enrique IV*.

[152] En *Homenaje al profesor D. Luis García San Miguel*. Alcalá de Henares, 2001, pp. 103-127.

[153] Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

[154] *XXVII Jornadas de Historia Marítima. La institución del Almirantazgo en España*. Ciclo de conferencias. Abril, 2003. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 42, Madrid, 2003, pp. 57-82.

[155] Con Aurora LADERO GALÁN, «Ejércitos y Armadas de los Reyes Católicos. Algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500» En *RHM*, 92, 2002, pp. 43-110. Como único autor en la clausura de las V, Jornadas Hispano-portuguesas de Historia Medieval, Cádiz, abril de 2003. Actas *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XVI-XV*. Sevilla-Cádiz, Diputación de Cádiz-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006. El trabajo de Ladero Quesada «El viaje de la infante Juana a Flandes en 1496», pp. 835-852.

[156] Como la propia autora indica en la introducción de la obra, se trata de la actualización de cuatro trabajos anteriores de la misma, alguno inédito, así como la traducción al español, castellano según la introducción, de otros. Quizás el trabajo más conocido que se actualiza sea «Els corsaris castellans i la campaña de Pero Niño al Mediterrani. Documentes sobre "El Victorial"» En *AEM*, 5, 1968, pp. 265-338, que ahora se titula *Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo (1404). Documentos sobre "El Victorial"* y que es el primero de la obra.

Hay que destacar que el tema de la actividad corsaria y pirática, sobre todo en la Baja Edad Media, está muy presente en la reciente historiografía hispana. Así, por ejemplo, José SÁNCHEZ HERRERO, «Corsarios y piratas entre los comerciantes gaditanos durante la segunda mitad del siglo XV» En *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, III y IV, 1984, pp. 93-108; Juan Manuel BELLO LEÓN, «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos» En *HID*, 23, 1996, pp. 63-97 o María Teresa LÓPEZ BELTRÁN, «Corso y piratería en el comercio exterior del reino de Granada en tiempos de los Reyes Católicos» En *Baética*, 22, 2000, pp. 373-389. Anterior, de 1980, es el artículo ya mencionado de Cristóbal Torres Delgado.

Obras generales sobre corso y piratería, P. GOSSE, *Los corsarios berberiscos. Los piratas del norte (Historia de la Piratería)*. Madrid, 1947; J. L. AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, *El corso marítimo*. Madrid, 1950; A. MASÍA DE ROS, *Historia General de*

Entre finales del siglo XX y principios del XXI se enmarcan las modestas aportaciones de quien subscribe este trabajo. En las mismas se pretende dar un enfoque nuevo a aspectos puntuales de la historia naval medieval hispana, tanto desde una perspectiva cristiana, como desde la islámica y desde luego de la historia general de España[157].

2. 2. Historiografía naval extranjera

Toda vez que se ha efectuado un repaso de las obras historiográficas hispanas sobre cuestiones marítimas en la Edad Media, con especial acento en el marco castellano, conviene hacer hincapié, aunque sea somero, sobre la producción de origen foráneo que pueda resultar interesante. Nos ceñiremos aquí a obras de carácter general, ya sean sobre toda la historia naval o sobre la Edad Media o a aquellas que hagan referencia concreta a nuestro tema de estudio.

Phillip Gosse realizó a principios del siglo XX una obra en el que analizaba la cuestión de la piratería de forma general. Esta fue traducida, entre otras lenguas, al español. La referencia a la Edad Media europea occidental viene dada por la actividad de las incursiones vikingas, a la de la liga hanseática y a los piratas ingleses[158].

Un año después apareció una obra inglesa, de manos de Brian Tunstall[159]. El autor, profesor de Historia en el Colegio Naval de Greenwich, pasa de puntillas, muy de puntillas, sobre el período medieval. Lo hace sobre todo en los aspectos económicos, desde el punto de vista inglés, con la pesca como primera actividad marítima, después el comercio de la lana y en menor medida el comercio del vino o el transporte de peregrinos, haciendo mención expresa de Santiago de Compostela, que es la única mención a territorio hispano alguno durante la Edad Media[160]. Con un mayor componente naval estaba el transporte de tropa, pertrechos y caballos al continente o con

la Piratería. Barcelona, 1959 y J. HERNÁNDEZ, *Piratas y corsarios. De la antigüedad a los inicios del mundo contemporáneo*. Madrid, 1995.

[157] III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, *Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 18-20 de noviembre de 1999. «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» Actas, Jaén, 2000, pp. 253-268. También «Fases del poder naval en la Edad Media Hispana» En *Revista de Historia Naval*, 2002, 77, pp. 7-24. Otros trabajo en V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003, con el título «Una nueva línea historiográfica naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260» Actas, Sevila-Cádiz, 2006, pp. 819-831. Igualmente la conferencia *Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. 14 de diciembre de 2002. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid y publicada en Almanzor, un andalusí del año 1000. Madrid, 2004. Asociación Cultural Castellum. Colección «Temas Históricos». Capítulo V, *Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. Pp. 95-114. La aportación presentada en el Seventh International Conference on Urban History: European City in Comparative Perspective, Atenas-El Pireo, 27-30 de Octubre de 2004. «Maritime cities in medieval Hispanic states political and economic expansion. Continuities and changes», que está pendiente de ser publicada.

[158] *Historia de la piratería*. Madrid, Espasa-Calpe, 1935. Traducción de Luis Noves Calvo. Para las referencias medievales, libro segundo, capítulo uno y dos, entre las páginas 107 y 122. En la página 118 se hace mención de las acciones del inglés Harry Pay sobre las costas de España, y a consecuencia de las mismas, «...***en 1406, los españoles entraron como olas en el abrigado puerto de Poole, al mando del terrible Pero Niño, y le dieron el mismo tratamiento que España había de dar en el siglo siguiente a los pueblos de la costa bereber.***» P. 118.

[159] *The Realities of Naval History*. Londres, Geroge Allen and Unwin Ltd. 1936.

[160] *Ibidem*, p. 15.

destino a las Cruzadas. En definitiva, se hace hincapié, no de forma explícita, en los aspectos comerciales como impulsores de la vida marítima y con ellos del desarrollo naval.

En los años cincuenta se publicó una obra que aún sigue siendo tomada como referencia, de forma totalmente justificada, es la obra de Archibald Ros Lewis. En esta interesante obra los aspectos navales en la Corona de Castilla adquieren cierta profundidad en el tratamiento[161]. De este mismo autor se hizo posteriormente una recopilación de artículos suyos, publicados originariamente por separado, que si bien no es exclusivamente naval si que contiene aspectos navales[162].

A finales de la década de 1950 salió al público la obra de Jacques Mordal[163]. En la misma el marco cronológico medieval recibe escaso tratamiento y además el mismo se hace atendiendo a la historia de Francia. Es casi la misma situación que la que se aprecia en una obra colectiva, también francesa, que fue editada entre 1958 y 1963, en la que la Edad Media se despacha rápidamente, sin ninguna aportación significativa y en la que, como no, los reinos hispanos medievales prácticamente no existen[164].

La década de los sesenta se inició con una obra colectiva pero editada por dos prestigiosos marinos estadounidenses, E. B. Potter y Chester W. Nimitz[165]. Inexplicablemente, la Edad Media se solventa en algo menos de dos páginas, para una obra de casi mil.

Obrita divulgativa de carácter general fue la que escribió Courtlandt Canby, en la que las referencias a la Edad Media vienen dadas por los tipos de embarcaciones que se emplearon sucesivamente y por algunos acontecimientos referidos a España o a la participación de marinos castellanos[166]. Al respecto de las embarcaciones, y esto es un inciso, existen interesantes trabajos

[161] *European naval and maritime history, 300-1500*. La primera edición Princenton, 1951. Nosotros usamos la de Indiana University Press de 1985, junto con Timothy J. Runyan.

[162] *The Sea and the Medieval Civilization. Collected Studies*. Londres, Variourum Reprints, 1978. Contiene un total de catorce artículos publicados entre 1953 y 1978. Nos interesan especialmente el I y el X.

[163] *Vigint-cinq siecles de guerre sur mer*. 2 vols. París, Marabout Université, 1959. Vol. 1, *Aux temps de la rame et la voile*; vol. 2, *Les grandes batailles navales contemporaines*. A nosotros nos interesa el primer volumen. En el mismo hay tres capítulos dedicados a la Edad Media: *Les Normands*, pp. 30-43; *La bataille des Cinq Iles qui sauva l'indpendance de l'Anglaterre*, pp. 44-56 y finalmente, *La bataille de l'Ecluse qui permit la Guerre de Cent Ans*, pp. 57-67.

[164]André REUSSNER (Dir.), *La Puissance navale dans l'Histoire*. Vol. I, L. NICOLAS, *Du Moyen-Age à 1815.* París, Éditions Maritimes et Coloniales, 1958; Vol. II, André REUSSNER y L. NICOLAS, *De 1815 a 1914*. París, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1963; Vol. III, R. De BELOT y André REUSSNER, *De 1914 a 1959*. París, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1960. Apréciese el salto del volumen I al III. Las únicas aportaciones relacionadas con la España cristiana medieval, es la mención a Barcelona, página 16, y la indicación, somera, de la ayuda castellana a Carlos V de Francia en la Guerra de los Cien Años, páginas 23 y 24

[165] *Sea power. A naval history*. Prentice Hall, 1960. Una segunda edición, a cargo del primero de los editores, se realizó en 1981 a cargo del United States Naval Institute, de Anápolis, Maryland.

[166] *Historia de la Marina*. Madrid, Continente, 1965. Traducción y adaptación de Florentino Pérez. Referencias en capítulo 2, *Barcos de oriente y occidente*, pp. 21-41. Mención a la intervención de la marina catalana bajo Ramón Berenguer IV en la conquista de Almería de 1147 y en la de Tortosa de 1148, en página 33; mención a la colaboración castellana con Francia y contra los ingleses en la Guerra de los Cien Años en página 40.

españoles como el de José Luis Casado Soto en 1976[167] o O. L. Figueiras, que se publicó en 1988[168].

De mayor entidad fue la obra del almirante francés Barjot[169]. Igualmente las referencias medievales son escasas, aunque las que implican a España empiezan desde la primera página del período medieval, volviéndose a retomar con la aportación naval castellana al esfuerzo bélico francés en la Guerra de los Cien Años, mencionándose la batalla de La Rochela de 1372 y la incursión de Fernando Sánchez Tovar por el Támesis hasta Gravesend. El también oficial de la marina francesa Maurice Brossard escribió una obra de historia marítima mundial[170].

En 1971 apareció una visión global por parte del entonces capitán de Fragata de la Armada de Chile Hernán Ferrer Fouga[171]. En la misma, quizás por la brevedad misma del artículo, la mención a España durante la Edad Media queda reducida a la Corona de Aragón, la conquista de la mayoría de las islas del Mediterráneo Occidental y su expansión por el Mediterráneo.

Vilma Borghesi realizó una interesante aportación con su obra. Interesante por cuanto muestra una carencia que mencionaremos. En la misma se condensa el proceso de mejora de los instrumentos y técnicas de navegación en el tránsito entre el mundo medieval y la modernidad. Lo interesante es la ausencia, no hay referencia alguna, de la actividad bélica por mar, aunque sí a la confrontación de poderes políticos por hacerse con la supremacía en el Mediterráneo[172].

El portugués Luis Adao da Fonseca escribió una obra en la que se muestra la rivalidad castellano-portuguesa de cara a la penetración en el Mediterráneo y al control de determinados puntos, puertos, en el Norte de África. Es un complemento, para la fecha indicada en el título de la presente obra, de la anterior de Borghesi, centrada principalmente en Italia[173].

En la década de los ochenta tenemos las obras de Richard W. Unger. En ella, como indica su título, se hace una revisión histórica a la evolución de las embarcaciones, principalmente en el

[167] *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*. Santander, Gonzalo Buendía, 1976. Este autor se ha especializado tanto en la construcción naval como en los puertos y astilleros en el ámbito cántabro, especialmente santanderino, durante la Edad Media y la Moderna. Por ejemplo «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna» En *Itsa Memories. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, Museo Naval de San Sebastián, 2003, pp. 537-552; también *Construcción naval y navegación* en Luis GARCÍA BALLESTER (Dir.) Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla, II. Vol. 2, Edad Media, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2002, pp. 433-501 o *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna*. En Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX). Madrid, 1996.

[168] *Gelmirez and the reconversión of the W. peninsula shipbuilding tradition (XIth.-XIIth. Centuries)*. En R. REINDERS y K. PAUL (editores) *Carvel construction technique*. Ámsterdam, Oxbow Monograph, 12, pp. 32-41.

[169] *Historia mundial de la Marina*. Madrid, Continente, 1965. Traducción del capitán de navío M. Domínguez Sotelo. Edición francesa Libraire Hachett, 1965. La Edad Media se despacha entre las páginas 37 y 56 de las 430 de la obra.

[170] *Historia marítima del mundo*. 2 vols. Barcelona, 1976.

[171] «Análisis de la Evolución Histórica del Poderío Marítimo» En *Revista de Marina*. N°. 4, Julio-Agosto, 1971, volumen 88, n°. 683, pp. 391-394. Incluida en la obra del mismo autor, *Ensayos sobre estrategia, asuntos marítimos y otros*, 1964-1991. Valparaíso, Armada de Chile, 1991.

[172] *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (secoli XIV-XVIII)*. Florencia, La Nuova Italia, 1976.

[173] *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1978.

período medieval. Son relativamente abundantes las menciones a la Península Ibérica, incluso a la Corona de Castilla y a los aspectos navales de la misma[174].

También tenemos la obra de Clark Gilbert Reynolds, éste en el ámbito de la Academia Naval estadounidense[175]. En la misma no hay referencia alguna a la actividad naval castellana contra los musulmanes en la Península Ibérica y muy por encima se tratan los conflictos contra los marineros ingleses en el marco de la Guerra de los Cien Años[176].

Más tardía es la obra de John H. Pryor, cuya aportación también ha sido considerada un clásico[177]. Ofrece una nueva perspectiva para la historia naval medieval por la interrelación entre los hechos y procesos históricos con la geografía y cómo la evolución tecnológica pretende que dicha interrelación pueda ser suavizada.

En 1993 se publicó una obra colectiva muy interesante y cuyo editor y coordinador era Marcel Ballard. En la misma no se hacía referencia a temática bélica específica alguna, si bien si salían a relucir algunos aspectos menos pacíficos de las actividades náuticas de diversas sociedades en momentos diversos a lo largo de la Edad Media. En una de las aportaciones se menciona, nuevamente, las estrechas relaciones comerciales entre marinos castellanos y el puerto de La Rochela[178]. Aunque no es historiografía extranjera hay que reseñar una aportación de Miguel Ángel Ladero Quesada en esta obra colectiva, en la que hay una mayor mención de acciones navales, como la práctica de la piratería castellana en el Mediterráneo, la participación de embarcaciones vascas en el bloqueo de Bayona de 1130, o la oscilación diplomática-militar del siglo XIV entre Inglaterra y Francia y con ello las incursiones navales castellanas contra la costa de Inglaterra, la victoria sobre la Hansa y el tratado que se firmó con la misma en 1444, o la conquista de las Islas Canarias desde finales del siglo XIV[179].

En el mismo año que la anterior se publicó otra obra muy interesante, la de Michel Mollat du Jardín en la que la mención de aspectos navales es prácticamente nula, pero que es interesante por dar una visión clara sobre la importancia e influencia del mar en el devenir cotidiano de Europa[180].

En 2002 apareció, nuevamente en ámbito anglosajón, una obra específica sobre la guerra naval en la Edad Media, a cargo de Susan Rose. Con protagonismo preferente en el área geográfica del canal de la Mancha y el Mar del Norte, las menciones a la actividad naval castellana salpican

[174] *The ship in the Medieval Economy, 600-1600*. Londres, Croom Helm, 1980.

[175] *Command of the Sea, the History and Strategy of Maritime Empire*. Annapolis, 1981. Primera Edición, Nueva York, 1974. En el libro dos hay un capítulo que se denomina *Maritime Empires in the Middle Ages, A. D. 600-1415*, pp. 78-104. A su vez está dividido en dos epígrafes. También es interesante el primer capítulo, el cuatro, del libro tres *The Oceanic Ages*. Dicho capítulo tiene el epígrafe de *Supremacy of the Spanish Empire, 1415-1600*, pp.111-144.

[176] *Ibidem*, p. 97.

[177] *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571.* Cambridge, 1988.

[178] *L'Europe et l'Ocean au Moyen Age. Contribution a l'histoire de la navigatión*. París, Societé des Historiens Médievistes de l'Enseignement Supérieur, 1993. Para el caso de los mercaderes castellanos en La Rochelle, Robert FAVREAU, *La Rochelle, port française sur l'Atlantique au XIIIIe siècle*. Pp.49-76. Pp. 62-63.

[179] *L'Espagne et l'océan à la fin du Moyen Age*. Pp. 115-130.

[180] *Europa y el mar*. Barcelona, 1993.

toda la obra. No obstante, la parte para nosotros más interesante es el capítulo final, dedicado a las teorías del poder naval y a la aplicación práctica del mismo durante la Edad Media, en la que es muy significativa la aportación de autores hispanos[181]. Un poco más tardía, de 2005, es la obra colectiva en la que D. J. B. Trim y Charles Fissel fueron editores[182].

De abril de 2007 es la aparición de una magna obra colectiva en cuatro volúmenes cuya edición estaba a cargo de John B. Hattendorf. Me refiero a *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*[183]. Lamentablemente no he podido realizar la consulta de esta obra, que sin duda será interesante con sus 950 artículos entre los que se incluyen referidos a la historia naval.

3. Congresos, reuniones y seminarios específicos

En los párrafos previos ya hemos visto algunas obras originadas en seminarios, reuniones y demás actos conmemorativos, por eso nos centramos ahora en reuniones de carácter más específico. Son varios los congresos de ámbito internacional que contienen aspectos relacionados con las actividades bélicas medievales, e incluso alguno específico sobre historia militar y naval, pero también tenemos ciertos trabajos en el marco de congresos realizados en nuestro país.

Diferenciaremos entre dos tipos de reuniones. Por un lado las que aún siendo reuniones específicas de temática militar o naval, no son organizados por asociaciones científicas internacionales especializadas en el tema marítimo o militar. Un segundo tipo de reuniones serán las organizadas en el seno de asociaciones científicas internacionales.

3. 1. Reuniones científicas de instituciones no especializadas

3. 1. 1. Reuniones internacionales

En 1976 se celebró en Lille el *101e. Congrès National des Sociétés Savantes*[184]. El mismo no aporta absolutamente nada para nuestro tema, salvo, siendo generosos, el análisis defensivo de determinado marco geográfico, de carácter costero. En este artículo hay referencias en el texto al recuerdo, en fuentes documentales de la época y zona, de alguna batalla naval, también menciones a la piratería o a la construcción y equipamiento de algunas embarcaciones -galeras-[185]. Es sin embargo muy sorprendente que, pese al nulo tratamiento de aspectos navales, en el anexo final de las actas, bajo el título *Questions recommandées à l'attention des participants au 101e. Congrès*

[181] *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. Londres y Nueva York, Routledge, 2002. El séptimo y último capítulo, pp. 123-131.

[182] *Amphibious Warfare 1000-1700. Comerce, State Formation and European Expansion*. Leiden, Brill, 2005.

[183] 4. vols. Oxford University Press, 2007.

[184] Este tuvo como título *La guerre et la paix au Moyen Age*. Las actas se publicaron en París en 1978. Ninguna de las aportaciones trata de forma específica aspectos relacionados con guerra en el mar.

[185] Yves GRAVA, «La guerre au XIVe siècle. Un exemple provençal: Martigues», pp. 179-192.

national des Sociétés savantes, el último apartado, el cuarto, lleve por epígrafe: *La guerre sur mer* y se hagan recomendaciones sobre los aspectos a estudiar[186].

También de los años setenta y de varios autores es una obra, catálogo, de una exposición que se celebró bajo la denominación de *La guerre au Moyen Age*. Tanto en la exposición como, lógicamente, en el catálogo del mismo, hay una ausencia casi total de aspectos que estén relacionados con la guerra en el mar, palabra, "mar" que ni se menciona. Las aportaciones hacen referencia a dos documentos y una información sobre el número de barcos con los que contó Eduardo III para el transporte de sus tropas hasta Francia. Respecto a los documentos, en uno se prevee la formación de una flota de transporte y en el otro es una previsión frente a un desembarco francés en Inglaterra. Sobre el número de barcos, se indican que fueron setecientos[187].

En 1991, se celebró el *XVIIIe Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public*[188]. Inicialmente no hay contribución alguna que en su título haga referencia a actividades navales, ni tampoco en las referencias bibliográficas iniciales dadas por cada autor. Nuevamente la guerra, en este caso los combatientes, en el mar carecen de valor histórico.

En 1994 se celebró en Amiens el *119e. Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*[189]. No hay tampoco en las actas de este congreso, que contó con amplia representación hispana, referencia significativa alguna hacia las actividades bélicas por mar en ninguno de los cinco epígrafes en el que se dividieron las aportaciones[190].

Más reciente fue la publicación de unos cuadernos en honor a Philippe Contamine, en los cuales se reunieron varias aportaciones del mencionado investigador[191].

Una de las grandes y clásicas reuniones científicas históricas son las *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, que se vienen celebrando en la localidad italiana de Spoleto. En varias de estas reuniones se han dado aportaciones referidas tanto a la guerra, ya hemos mencionado una de Claudio Sánchez Albornoz para el caso hispano, como al mar. En concreto para nosotros son interesantes, a parte de la ya mencionada, las semanas XV, XVI y XXV[192]. En la primera

[186] Entre estos aspectos se menciona: «***La mission des flottes: transport, surveillance maritime, combat, protection des convois. Les opérations navales et la tactique de la guerre sur mer. Traités sur l'art de naviguer et de combattre sur mer.***»

[187] *La guerre au Moyen* Age. Exposición celebrada en el Château de Pons (Charente-Maritime), julio-agosto, 1976. Catálogo, París, 1976. Sobre la primera mención, p. 81, epígrafe 169; para la segunda, p. 82, epígrafe 174. Para la flota inglesa, p. 90.

[188] El título de este congreso era *Le combattant au Moyen Age*. París, Publications de la Sorbonne, 1995. Segunda edición.

[189] Este tuvo como título *La Guerre, la violence et les gens au Moyen Age*. Actas, París, Éditions du CTHS, 1996. Volumen I, *Guerre et Violence*. La edición estuvo a cargo de Phillipe Contamine.

[190] Así por ejemplo, Fermín MIRANDA GARCÍA, «Felipe y Juana de Évreux y la guerra de los Cien Años (1337-1349)», pp. 81-95, menciona la batalla naval de La Esclusa de junio de 1340 y el desembarco inglés en Francia. Página 87. Existen más "salpicaduras" navales pero que podríamos calificar como anecdóticas.

[191] *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Age*. París, 2000.

[192] La XV era donde estaba la aportación de Claudio Sánchez Albornoz. La XVI se celebró bajo el epígrafe de *I normanni e la loro espansione in Europa nell'Alto Medioevo*, que se celebró en Spoleto entre el 18 y el 24 de abril de 1968. Actas de 1969; la semana XXV llevó el epígrafe de *La navigazione mediterránea nell'Alto Medioevo*, se celebró entre el 14 y el 20 de abril de 1977, y las actas se publicaron en dos tomos en 1978.

de ellas, se dieron dos aportaciones específicas sobre la guerra en el mar, una de Ekkehard Eichhoff para el ámbito mediterráneo y centrado en las galeras, y otra de Michel Molllat para el ámbito atlántico. La aportación de Mollat, extensa, completa e interesante, muestra los múltiples aspectos de la guerra en el mar en la fachada atlántica europea durante la Edad Media. Es un trabajo imprescindible para cualquier acercamiento que se quiera hacer sobre el tema en el marco geográfico y temporal que se trata. El "pero" es que la Península Ibérica no aparece para nada[193]. En la segunda de las tres semanas que nos interesan, la XVI, se dio una aportación, también de don Claudio Sánchez Albornoz, sobre las incursiones normandas en las costas de España, en concreto sobre las del reino Astur[194]. Finalmente, está la semana XXV, con múltiples aportaciones, pero ninguna interesante desde el punto de vista que aquí tratamos, el de la guerra y más concretamente en la Corona de Castilla.

Un congreso peculiar no por el marco temporal sino por el geográfico, fue el que se celebró bajo el título *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds: Asia, the Mediterranean, Europe and Mesoamerica*[195]. En el mismo, solo tres de los quince trabajos realizados, tienen como marco cronológico la Edad Media y solo uno la Edad Media en la Europa occidental. Dicho trabajo es producto de Bernard S. Bachrach y, como ya hemos comprobado al hablar de otras obras de este autor, no dedica nada a aspectos navales[196].

Una de las últimas aportaciones originadas por uno de estos encuentros científicos fue la que salió a la luz tras la celebración de una serie de conferencias que se desarrollaron en la localidad portuguesa de Arrabida en febrero de 2002. La obra, que vio su aparición en 2003, reúne las aportaciones allí desarrolladas por diversos historiadores especialistas en temas navales, como -solo algunos nombres-, Richard W. Unger, Jan Brill, Michel Balard, John H. Pryor. Además, el límite cronológico de la reunión, 1650, hace que los temas tratados estén preferentemente relacionados con la Edad Media[197]. Hay un capítulo específico, a cargo de Lawrence Mott, sobre el poder naval Ibérico

[193] Para el primero de los autores, «Galeerenkrkrieg im Mittelmeer (7.-11. Jahrhundert): technologische Traditionen», pp. 979-1007. Del segundo autor, «Les marines et la guerre sur mer dans le nord et l'ouest de l'Europe», pp. 1009-1042. Los dos en *Settimane di Studio*..., tomo segundo. Ambas, junto con los respectivos coloquios, se encuentran recogidos en un apartado específico, *La guerra sul mare*, que es uno de los dos que compone otro gran apartado, el b) *Problemi tecnici*, en la que se dividió la Settimane. La aportación de Mollat se divide geográficamente en tres ámbitos, la Francia carolingia, la Inglaterra anglosajona y el ámbito escandinavo vikingo. Sin embargo, en el apartado de *Discussione sula lezione Mollat*, pp. 1053-1063, aparece una intervención de Eickhoff, página pp. 1060-1061, en la que se mencionan las incursiones normandas en la Península Ibérica, en especial sobre territorio andalusí. La intervención venía motivada acerca de los puntos de contacto entre el norte de Europa y el Mediterráneo en el aspecto de la construcción naval.

[194] «Invasiones normandas a la España Cristiana durante el siglo IX», pp. 367-408. *Settimane di Studio*... La única mención de una flota contra los normandos nos acerca nuevamente al marco andalusí hacia el 858. Lo que sí menciona Sánchez Albornoz, página 382, fue que los reyes de Oviedo, entre otras cosas, debieron realizar construcciones defensivas en las costas tanto de Asturias como de Galicia. Retoma la cuestión, para el caso de la defensa de Oviedo, entre las páginas 406 y 407 y de Galicia en la última página mencionada.

[195] Kart Raaflaub y Nathan Rosenstein (Eds.) Washington D. C., Center for Hellenic Studies-Harvard University Press, 1999.

[196] *Early Medieval Europe*, pp. 271-307. En las páginas dedicadas a la bibliografía, se encuentra una amplia muestra, sino la completa, de la bibliografía de este autor.

[197] VV. AA., *War and Sea in the Middle Ages and Renaissance*. Woodbridge y Rochester, Nueva York, The Boydell Press, 2003., pp. 231-233. También Alison K. McHARDY, *Culture and Propaganda in the English Cause during the Hundred Years War*, pp. 328-330.

entre el 1000 y el 1650, que debido al amplio arco cronológico que abarca se dedica a cuestiones generales sin poder, ni pretender, profundizar en demasía.

En 2002 la universidad de La Rochelle celebró unas interesantes jornadas sobre *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIIe.-XIXe. Siècle)*. En las mismas encontramos un interesante trabajo conjunto en el que se hace referencia a la rivalidad comercial en el Golfo de Vizcaya, como la misma llegó a ciertos niveles de conflictividad que propició a su vez la aparición de la actividad de los corsarios[198].

3. 1. 2. Reuniones en España

Ya en nuestro país, en 1994 se celebró en El Ferrol una reunión científica bajo el título *Guerra, Exploraciones y Navegación. Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*[199]. Pese a lo prometedor del título, no hay ninguna aportación que verse únicamente en el período medieval, existiendo dos que lo incluyen dentro de un arco cronológico global. Como es de suponer, no trata aspecto alguno sobre la guerra en el mar en la Edad Media.

Un congreso, más bien unas jornadas monográficas sobre guerra, se organizó por parte de la Universidad de Salamanca en 1998[200]. Este texto, reflejo de unas jornadas previas, sirve para tomar el pulso a la investigación histórica sobre la guerra más reciente en España, ninguna referencia a la guerra en el mar. El más coherente de quienes participaron en esas jornadas fue Jon Andoni Fernández de Larrea Rojas, autor del que ya hemos hablado antes y que directamente indicaba que dejaba a un lado, entre otras cuestiones, la guerra en el mar[201].

Más recientes fueron las *Jornadas Militares de la España Medieval*, que se celebraron en Madrid en octubre y noviembre del año 2000 y en las cuales, de ocho conferencias a cargo de prestigiosos especialistas universitarios españoles, ninguna versaba específicamente sobre cuestiones navales[202]. Aunque podemos encontrar referencias en, por ejemplo, el artículo de María

[198] Mikaël AUGERON y Mathias TRANCHANT (Dir.) Actes du colloque internacional organisé par l'Université de la Rochelle. Presses Universitaires de Rennes, 2004. El trabajo que mencionamos a cargo de Michel BOCHAGA, Beatriz ARÍZAGA y Mathias TRANCHANT, «Violencia en el mar y en los puertos del golfo de Vizcaya a fines de la Edad Media»

[199] Realizado del 18 al 21 Julio de ese año como curso de verano bajo la coordinación de Víctor Alonso Troncoso, donde colaboraron la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y la Universidad de La Coruña. La publicación corrió a cargo en 1995 por la Universidad de La Coruña.

[200] *La Guerra en la Historia: Décimas Jornadas de Estudios Históricos*. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1999.

[201] «Guerra y sociedad en Europa Occidental durante la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)», pp. 45-92. Se dice literalmente «...***dejando a parte las fuerzas navales.***» 46. Remitimos a este autor para quien desee una mayor profundización en estudios específicos por reinos de los ejércitos medievales en la Península Ibérica. Hago la salvedad de que se trata de estudios sobre el lado cristiano, incluyendo Portugal, pero no se hace referencia a Al-Andalus, a la que no debe de considerar el autor como parte de la Europa Occidental, tendría que haber indicado *Europa Occidental Cristiana*.

[202] Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar.

Jesús Viguera Molins sobre la organización militar en Al-Andalus[203]. También en la parte de María Teresa Ferrer Mallol sobre la organización militar de Cataluña[204]. Nada para Castilla.

En el año 2004, en el marco de la Semana de Estudios Medievales de Estella, la XXXI reunión tuvo como epígrafe *Guerra y Paz: Teoría y Práctica en Europa Occidental. 1280-1480*, volvemos a encontrar que no hay trabajo específico alguno sobre la guerra en el mar. No obstante hay una aproximación realizada por Miguel Ángel Ladero Quesada bajo el título de *La guerra en el Estrecho*[205].

3. 2. Reuniones científicas de instituciones especializadas

3. 2. 1. Reuniones científicas de instituciones españolas

Respecto a las reuniones de carácter científico que se celebran en España, destacan dos congresos de historia militar, uno en Zaragoza y el otro en Sevilla[206]. Ambos nacieron en una simbiosis entre el mundo militar y el universitario. El zaragozano inició su andadura en 1982 propulsado por la Academia General Militar de Zaragoza y las instituciones culturales con sede en la capital aragonesa, tales como la Universidad de Zaragoza o la Institución Fernando el Católico, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. De los dos es el que ha tenido un desarrollo más incierto, de tal forma que entre el año de inicio y el 2002, solo se han celebrado tres reuniones, la primera en el mencionado 1982, la segunda en 1988 y la tercera en 1994 y como, que yo sepa, no se celebró en el 2000, queda descartada la periodicidad cada seis años. En el mismo, la presencia de cuestiones navales es francamente minoritaria y no digamos nada de alguna cuestión naval que tenga que ver con la Edad Media[207].

Mientras tanto el congreso hispalense inició su camino en 1992 y tuvo como impulsor a la Capitanía General de una antigua región militar con sede en Sevilla y que fue cambiando de denominación hasta que desde noviembre de 2006 quedó como Cuartel General de la Fuerza Terrestre, con sede igualmente en la capital andaluza. Su continuidad ha sido mayor y de hecho se

[203] «La organización militar en Al-Andalus», pp. 17-60. Sobre la marina, pp. 35-37. Son interesantes las referencias a la acción de la marina nazarí.

[204] «La organización militar en Cataluña en la Edad Media», pp. 119-222. Aspectos navales en 208. Se indica que la flota, durante el siglo XIV se usó para apoyar y avituallar a las tropas terrestres.

[205] Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana, 2005. El trabajo de Ladero Quesada pp. 255-294

[206] El congreso que se viene celebrando en Sevilla se denomina *Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Respecto al celebrado en Zaragoza, lo hace bajo la denominación de *Congreso Internacional de Historia Militar*. Respecto al celebrado en Zaragoza, lo hace bajo la denominación de *Congreso Internacional de Historia Militar*. Las actas de la misma fueron publicadas bajo el título *Temas de Historia Militar. Primer Congreso de Historia Militar*. Zaragoza, 1982. Vol. 1, *Ponencias*, Madrid, Estado Mayor del Ejército, 1983, vol. 2, *Comunicaciones*. Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1985.

[207] Véase, *II Congreso Internacional de Historia Militar. Ponencias y Comunicaciones (Resúmenes)*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza. Sin fecha. Solo hay tres comunicaciones y una ponencia cuyo principal componente sea náutico y todas referidas a la Edad Moderna. También *III Congreso Internacional de Historia Militar. Actas.* Zaragoza, Institución Fernando el Católico (CSIC), 1997. Tres años después de la celebración del Congreso, que tuvo lugar entre los días 24 al 26 de mayo de 1997. En este la situación era más desoladora, solo dos comunicaciones de tema naval, ambas referidas a la Guerra contra la Convención. Bien es cierto que los dos ejes principales del Congreso que se celebró, fueron los sucesos en Aragón tras la ejecución del justicia mayor en 1592, y la campaña de la Convención en tierras aragonesas, principalmente.

ha venido realizando todos los años sobre el mes de mayo, en las cercanías a la festividad de San Fernando pero más recientemente se ha trasladado su celebración a la segunda mitad del año.

En ambos congresos las aportaciones sobre la Edad Media son escasas y se mantiene la sequía respecto a los aspectos navales, no digamos ya respecto al caso de Castilla. Una excepción fueron las *Cuartas Jornadas Nacionales de Historia Militar* sevillanas, que se dedicaron al reinado de Fernando III y la conquista de Sevilla. También hubo alguna aportación en las siguientes, que se realizaron bajo la denominación de *El Mediterráneo: Hechos de relevancia político-militar y sus repercusiones en España*. En ellas una de las secciones fue *Mundo Medieval*, en la que los aspectos marítimos fueron minoritarios pero ciertamente se dieron[208].

Dentro de las ya con solera *Semanas de Estudios Medievales de Estella*, la trigesimoprimera semana, que se celebró en el 2005, versó sobre la *Guerra y Diplomacia en la Europa Occidental, 1280-1480*, no encontrándonos muchas referencias sobre aspectos navales[209].

Otras reuniones que merecerían nuestra atención son las *Jornadas de Historia Marítima* que se celebran en Madrid y que llevan XXII celebraciones. Estas reuniones, que en principio podían haber sido muy interesantes, no han dedicado sus sesiones a aspecto alguno que estuviera relacionado con la marina durante la Edad Media. De hecho las reuniones se centraban cronológicamente en el siglo XVIII, en el XIX y en algún caso en el XVI y más excepcionalmente en el XVII. Por ello, no merece la pena que detallemos las mismas, las cuales están publicadas a cargo, mayoritariamente, del Instituto de Historia Naval de la Armada española.

También en España, las *Semanas de Estudios del Mar*, se celebran cada año en una localidad diferente, así, la XIX semana se celebró en Tarragona en el 2001. El contenido de estas semanas abarca cualquier tema que tenga relación con el mar, entre ellos los históricos, pero por su propia concepción y amplitud de contenidos, las referencias históricas medievales castellanas son nulas.

Más recientemente, entre los días 22 de Noviembre y 1 de Diciembre de 2011, la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense, organizó un *Seminario Complutense de Historia Militar*, bajo el título *Mares y Armadas en la Historia*, con una visión, según el programa público, más cualitativa que cronológica.

3. 2. 2. Asociaciones internacionales

Volviendo al ámbito internacional hay que destacar la labor de cuatro reuniones científicas. Por un lado el Congreso Internacional de Ciencias Históricas. Por otro lado los Congresos de la

[208] V Jornadas Nacionales de Historia Militar. Región Militar Sur. Cátedra «General Castaños» *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*. Sevilla, 9-12 de mayo de 1995. Una de las aportaciones marítimas y la única que hacía referencia a la Corona de Castilla fue mi comunicación «El Almirantazgo castellano y sus normas de conducción: Las Leyes de Layrón y el Mediterráneo». Actas, Sevilla, 1997, pp. 295-306. Fue mi primer trabajo historiográfico, casi recién licenciado, y se nota.

[209] Pamplona, Gobierno de Navarra, 2005.

Comisión Internacional de Historia Militar. De estos surgirán los Coloquios Internacionales de Historia Marítima; patrocinados por la Comisión Internacional de Historia Marítima. Previos a estos fueron los Coloquios Internacionales de Historia Marítima. Pasamos a analizar un poco más detalladamente el contenido de estas reuniones científicas.

a) Congreso Internacional de Ciencias Históricas

Respecto a estas reuniones, las mismas se han caracterizado por una complejidad creciente desde la celebración de las primeras. Hasta la cuarta reunión, inclusive, estas se denominaban Congresos Internacionales de Historia Comparada. Entre los dos primeros transcurrieron tres años, pero luego se escogió un ciclo de cinco años, que se ha respetado excepto por la Primera y Segunda Guerra Mundial.

El I Congreso Internacional de Ciencias Históricas se celebró en París en 1900[210]. Posteriormente la segunda reunión tuvo lugar en Roma en 1903[211]. El III Congreso se celebró en Berlín en 1908[212]. En estas tres primeras ediciones no hemos localizado referencia alguna a trabajos relacionados con el mar o la actividad marítima y por supuesto naval en la Edad Media. Bien es verdad que el texto del congreso celebrado en Alemania es el programa científico y social del mismo en alemán, inglés, francés e italiano.

En Londres se reunió el IV Congreso Internacional de Ciencias Históricas en 1913[213]. En el mismo, por vez primera, se creó la sección naval y militar del Congreso Internacional de Ciencias Históricas, siendo vicepresidente honorario de dicha sección Julian S. Corbett, profesor de Historia en el Royal Naval College y de quien hablaremos en el próximo capítulo. No obstante no hay referencia a aspectos marítimos en la Edad Media.

La V reunión del Congreso Internacional de Ciencias Históricas fue en Bruselas en 1923[214]. Aquí ya encontramos, en la sección de Historia Moderna, alguna referencia en el texto de M. Charles Borrel de la Ronciere sobre el viaje de los genoveses hermanos Vivaldi[215].

El VI se celebró en Oslo en 1928[216]. En él tampoco encontramos nada relevante cara a nuestro trabajo.

El VII Congreso Internacional de Ciencias Históricas se celebró en Varsovia en 1933[217]. Tenemos, en la Sesión especial de geografía histórica, el resumen de un trabajo sobre el estratega

[210] 2 vols. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[211] 6 vols, 11 tomos. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972. Vol. 2, tomos 3-4, Historia Medieval y Moderna.

[212] Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[213] Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[214] Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[215] *L'enigme du premier voyage de circunnavigation medieval*, p. 171. Hay también una aportación de otro autor en la sección de Historia Económica sobre la evolución del comercio marítimo en la costa Oeste de Francia.

[216] Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

naval turco del siglo XVI, Piri Reis[218]. Además encontramos otro resumen de otro interesante trabajo que afecta directamente a España en su competición con Portugal por asentarse en las costas africanas[219]. Hay otro resumen sobre un trabajo naval en el marco cronológico medieval, pero no afecta a la Península Ibérica[220].

En 1938 fue cuando tuvieron lugar las sesiones del VIII Congreso en Zurich[221].En las mismas podemos encontrar un trabajo sobre Verlinden referido a la expansión comercial española en la Edad Media, pero realmente no hay nada específico referido a guerra en el mar durante la Edad Media.

El IX se celebró nuevamente en París en 1950[222]. Hay un informe de J. U. Nef bajo el título *La Guerre*[223]. Pero en el mismo no se hace mención a la guerra por mar.

En Roma se reunió el X Congreso Internacional de Ciencias Históricas en 1955[224]. No hemos encontrado tampoco en esta reunión, trabajo alguno que haga referencia a cuestiones navales, ni mucho menos en Castilla.

El XI tuvo lugar en 1960 en Estocolmo[225]. En el mismo no hay ninguna aportación que nos interese para este trabajo.

Viena fue el escenario del XII, que se celebró en 1965[226]. Aquí encontramos finalmente algunas aportaciones interesantes. Así, tenemos un trabajo en la Comisión Internacional de Historia Marítima, de varios autores encabezados por Jacques Heers[227].

El XIII Congreso Internacional de Ciencias Históricas se celebró en Moscú en 1970[228]. Hay un trabajo, del español Pedro Martínez Montálvez, que puede presentar cierto interés, pero no hay nada referido a aspectos bélicos en el mar[229].

[217] Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[218] Rechid SAFFET BEY , *Piri Reis et ses oeuvres*, pp. 263-266.

[219] Pierre De CÉNIVAL, *Le partage des conqêtes entre le Portugal et l'Espagne sur la côte Africaine, au sud du Maroc (1509)*. Sección de Ciencias Históricas, pp. 298-302.

[220] Guido ALMAGIA, *Marini Italiani al servizio di Francia*. Sección de Ciencias Históricas, pp. 417-422.

[221] 2 vols. Las páginas 273 a 584 en edición facsímil, Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972. Las páginas 1 a 272 en *Bulletin of the Internacional Comité of Historical Sciencies*.

[222] Edición facsímil, Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

[223] *Hors Sections*, pp. 595-606.

[224] *Relazioni del X Congreso Internazionali di Scienze Storiche*. 7 vols. Florencia, G. C. Sansón, 1955. El volumen III está dedicado a la Historia Medieval.

[225] 5 vols. Goteborg, Almquist & Wiksell, 1960.

[226] 5 vols. Viena, Ferdinand Berger & söhne.

[227] Informes, vol. 3, *Liaisons et concurrentes des voies maritimes et des voies terrestres dans le comerse internacional depuis la fin du Moyen Age jusqu'au XIXe. Siècle*, pp. 159-167.

[228] 74 folletos, Moscú, Naouka, 1970.

[229] *Islam y Cristiandad en la Economía Mediterránea de la Baja Edad Media*. Folleto 32 de catorce páginas.

Las sesiones del XIV Congreso tuvieron lugar en San Francisco en 1975. Hay varios documentos sobre la Edad Media, incluyendo uno del profesor Manuel Riu, pero sin aportaciones que nos puedan interesar para nuestro trabajo[230].

En Bucarest se reunió el XV Congreso en 1980[231]. No encontramos tampoco aportación alguna relativa a nuestro campo de interés.

El XVI se celebró en Stuttgart en 1985 y poco más podemos decir del mismo[232].

En 1990 se celebró en Madrid el XVII Congreso Internacional de Historia. En las aportaciones que hay en las actas del mismo los estudios de carácter naval son minoritarios y la gran mayoría enmarcados dentro de la edad Contemporánea. La obra e influencia de Mahan, como no puede ser de otra manera, está presente, mientras que sobre la Edad Media hay un escrito que hace referencia a la actividad de los corsarios en los últimos años del siglo XV de mano de un corsario identificado como Cristóbal Colón[233].

El XVIII tuvo lugar en 1995 en Montreal[234]. En la Sección 11, *Guerre et culture/War and Cultur*, encontramos varios trabajos referidos a la Edad Media, aunque no relacionados con España[235].

En Oslo tuvieron lugar en verano del 2000 los encuentros del XIX Congreso Internacional de Ciencias Históricas[236]. En las actas de las mismas además de existir pocos trabajos referidos a la Edad Media, no hay referencia alguna a cuestiones navales.

En Sydney fue el escenario escogido para el XX Congreso Internacional de Ciencias Históricas, que se celebró el 2005, mientras que Amsterdam fue la ciudad sede del congreso celebrado en el 2010, el XXI[237]. En 2015 se celebrará en Pekín la edición XXII, centrada en la Segunda Guerra Mundial.

---

[230] 3. vols, Nueva York, Arno Press, 1977. Algunos de los trabajos son, por ejemplo, Jaroslav CESAR y Jozef VOZAR, *Contact and conflict between the medieval Europe and the Orient (10th.-15th. Centuries)*; Peter TOPING, *Greeks and Latins in the XIIIth - XIVIth.Centuries: some aspects of their co-existence and cultural interaction*. Manuel RIU, *El mundo mediterráneo en torno al año 1300*. Se trata de un estado de la investigación en España en el momento de realizar el escrito. Sobre cuestiones bélicas destaca lo que se estaba realizando referido a la Corona de Aragón y su expansión mediterránea.

[231] *Actes du 15º. Congrés Internacional des Sciencies Historiques*. IV tomos, Bucarest, Academia Republicii Socialista Romania, 1982.

[232] De esta reunión no he encontrado referencia bibliográfica alguna salvo alguna comunicación suelta de la Comisión Internacional de Diplomática.

[233] *Comisión Internacional de Historia Militar. Actas XVII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 2 tomos, Madrid, 1992. La aportación mencionada fue la de Fernando Alberto GOMES PEDROSA: «L'Importance de la course dans l'expansion maritime: le corsaire Cristophe Colomb» Tomo 2, pp. 265-270. El autor era capitán de navío de la *marinha* portuguesa.

[234] *Actes/Proceedings. Rapport, résumés et presentations des tables rondes. Reports, Abstracts and Introductions to Round Tables*. Montreal, Universidad de Quebec en Montreal, 1995.

[235] Philippe CONTAMINE, *Guerre et culture à la fin du Moyen Âge: l'exemple française*

[236] Anders JØLSTAD y Maríanne LUNDE (Eds.), *Proceedings: Reports, Abstracts and Round Table Introductions. Actes: Rapport, résumés et presentations des tables rondes*. Oslo, Universidad de Oslo, 2000.

[237] De estas últimas reuniones no he encontrado referencia bibliográfica alguna.

b) Congresos de la Comisión Internacional de Historia Militar

Se trata de una reunión científica de gran solera y significación en el mundo de la investigación histórica militar. Fue importante el congreso celebrado entre el 24 y el 30 de agosto de 1987 en Atenas, bajo el nombre de *Coloquium on military and naval history*. En él se unieron los mencionados congresos, que en el caso ateniense fue el XII, y además se dio inicio a los Congresos Internacionales de Historia Naval, del que el ateniense fue el primero y en el que no hay mención alguna a la Edad Media.

El XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar celebrado en Viena en 1996 tuvo como epígrafe *De Crecy a Mohács. Guerra y arte militar en la Baja Edad Media (1346-1526)*. En el mismo únicamente hay un trabajo dedicado a la actividad naval y precisamente de un español, José María Blanco Núñez[238].

c) Los Coloquios Internacionales de Historia Marítima

Los Coloquios Internacionales de Historia Marítima, en francés original *Colloque International d'Histoire Marítime* son de los que más antigüedad tenían en el campo de la investigación de historia marítima y naval. Se fueron celebrando desde mediados de la década de los cincuenta del siglo XX.

El primero se reunió en 1956 y desde entonces se ha realizado cíclicamente con una periodicidad anual, aunque la publicación de las actas del mismo ha sufrido en algunos momentos una gran demora. Editor en todas las actas e impulsor en la celebración de estas reuniones fue Michel Mollat du Jardin, autor del que ya hemos hablado. Este primer coloquio se celebró el 17 de mayo en París, bajo el título, *Le navire et l'economie maritime du XVe. au XVIIIe. siècle*[239]. En la misma se encuentran varios trabajos relacionados con la Edad Media.

El segundo encuentro se reunió bajo el título de *Le navire et l'economie maritime du Moyen Age au XVIIIe. siècle principalement en Méditerranée* y lo hizo los días 17 y 18 de mayo de 1957 en París[240].

Para el tercer coloquio se buscó el título de *Le navire et l'economie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIIIe. siècle* y se celebró en París los días 30 y 31 de mayo de 1958[241].

El cuarto coloquio, que se reunió también en París entre el 20 y el 23 de mayo de 1959, versó sobre *Les sources de l'Histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe. siècle*[242].

[238] «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años» En *XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar*. Actas, *De Crecy a Mohács. Guerra y arte militar en la Baja Edad Media (1346-1526)*. Viena, Heeresgechichtches Museum, 1997, pp. 269-280.

[239] Actas, París, SEVPEN, 1956.

[240] Actas, París, SEVPEN, 1958.

[241] Actas, París, SEPVEN, 1960.

[242] Actas, París, SEVPEN, 1962.

El quinto coloquio se celebró en Lisboa entre el 14 y el 16 de septiembre de 1960 bajo el epígrafe de *Les aspects internationaux de la décuverte océanique: aux XVe. et XVI siècles*[243].

El sexto coloquio tuvo como título *Océan Indien et Méditerranée* y se celebró entre el 13 y el 18 de agosto de 1962 en Lorenzo Marques, en el aún por entonces Mozambique portugués[244].

El séptimo coloquio se celebró en Viena en 1965 y tuvo el epígrafe de *Les grandes voies maritimes dans le monde: XVe.-XIXe. siècles*[245].

La octava reunión fue a Beirut y allí se celebró entre el 5 y el 10 de septiembre de 1966 bajo el título de *Sociétés et compagnies de comerce en Orient et dans l'océan Indien*[246].

El noveno coloquio se celebró bajo el título *Les Routes de l'Atlantique* y sus sesiones tuvieron lugar en Sevilla entre el 24 y el 30 de septiembre de 1967[247].

El décimo coloquio se tituló *Les grandes escales* y se celebró en 1968 en Bruselas[248].

Por increíble que parezca, en tantos años de reuniones, las aportaciones referidas a la Edad Media fueron escasísimas, si añadimos Castilla, prácticamente nulas y si buscamos dentro de Castilla en la Edad Media alguna referencia a actividades bélicas, resulta que no hay absolutamente nada[249]. Bien es verdad que fueron reuniones de Historia marítima, y no naval, pero es que la historia naval viene englobada en la marítima, por lo que su no tratamiento supone una cercenación muy significativa de la misma.

d) Los Congresos Internacionales de Historia Marítima

El Comité Internacional de Ciencias Históricas tenía como entidad asociada, que se creó en 1926, a la Comisión Internacional de Historia Marítima. Así, en el marco de las reuniones quinquenales de la organización matriz, se celebraban las reuniones de la segunda. Esto fue así hasta 1987, cuando en la reunión celebrada en Atenas se precedió a dar la mayoría de edad a la segunda, que inició su andadura en solitario.

[243] Actas, París, SEVPEN, 1966.

[244] Actas, París, SEVPEN, 1964.

[245] Actas, París, SEVPEN, 1965.

[246] Actas, París, SEVPEN, 1970.

[247] Actas, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1969.

[248] 3 vols. Actas, Bruselas, *Recuils de la Societé Jean Bodin pour l'histoire comparative des institucions*, 1974. El primer volumen está dedicado a la Antigüedad y Edad Media.

[249] Las únicas aportaciones que he localizado referidas a Castilla son del almirante Julio Guillén Tato, prolífico y polifacético autor ya mencionado, referidas a cartografía, en concreto dos, de las cuales una hacía referencia a la Edad Media. Otra es de Florentino PÉREZ EMBID, en el volumen 1 del Xº Coloquio, trabajo que presentó bajo el título «Las escalas Ibéricas del Mediterráneo al Mar del Norte (siglos XIII al XVI.)» Pp. 265-290. En el mismo volumen hay un trabajo de José MÁRTINEZ GIJÓN, «La jurisdicción marítima de Castilla durante la Baja Edad Media.» Pp. 347-363.

Así pues, la Asociación Internacional de Historia Marítima se encarga de editar dos series de publicaciones el *International Journal of Maritime History*[250], que se iniciaron en 1989 y que desde 2007 se edita semestralmente mientras que en 2014 aparecieron cuatro números. En las mismas hemos encontrado un trabajo referido al ámbito castellano en la Edad Media. El autor es Jesús Ángel Solorzano Telechea y el trabajo, «Medieval seaports of the Atlantic Coast of Spain»[251]. También hay que decir que es verdad que dicho periodo histórico está en general poco representado en los trabajos existentes.

Por otro lado, la Comisión también ha publicado, desde 1991 y hasta 2014, una serie de cincuenta y dos monografías bajo la colección *Research in Maritime History* en la que tampoco encontramos aportación alguna de interés para nuestra investigación. Pero además, la comisión celebra periódicamente los Congresos Internacionales de Historia Marítima.

Respecto a estas últimas reuniones científicas que hemos mencionado, dejando a un lado aquella común de Atenas en 1987, la primera se celebró en Liverpool en 1992. La segunda en Ámsterdam en 1996. La tercera reunión se celebró en 2000 en la localidad de Esbjerg. El IV Congreso Internacional de Historia Marítima se celebró en Corfú en 2004 y las actas fueron publicadas en forma de CD. El V se desarrolló en Greenwich en junio de 2008 y VI en el año 2012 en Gante bajo el epígrafe de *Underwater Archeology and Maritime History Jobs*. En el congreso celebrado en el año 2008 sí es posible encontrar trabajos enmarcados cronológicamente en el periodo medieval aunque no podemos decir lo mismo respecto al ámbito castellano[252].

4. Tendencias historiográficas, líneas de investigación y lo que falta por hacer

4. 1. Tendencias historiográficas

Con todo lo que hemos podido constatar en las páginas anteriores de este capítulo y a modo de conclusión acerca del estado de la cuestión, que en algunos momentos ha sido el “no” estado de la cuestión, si intentamos una sistematización de todo lo expuesto anteriormente, encontraremos que en la actualidad podemos distinguir cinco líneas historiográficas modernas. Excepto en la primera, de historiadores predominantemente *civiles*, podemos encontrar aportaciones tanto por parte de *civiles* como por parte de *marinos* y/o *militares*.

1.- Por un lado la historiografía de origen francés basada en la escuela de *Annales*. A esta línea pueden adscribirse la mayoría de los trabajos, por parte de historiadores *civiles* que se han realizado en España desde los inicios de la década de los ochenta, aunque en ésta la importancia de

[250] A 3 de Septiembre de 2011 se podía consultar los índices de la revista en la Red en la dirección de la Asociación www.mun.ca/mhp/ijmh.htm

[251] Volume XXI, Number 1, June 2009, pp. 81-100. Conviene destacar que entre 2008 y 2012 el presidente de la asociación ha sido el español Jesús M. Valdaliso

[252] Pese a nuestros intentos, no ha sido posible localizar las actas de ninguna de estas reuniones. Únicamente mediante referencia indirecta sabemos que las del congreso celebrado en el 2004, fueron publicadas en forma de CD-Rom. Lo referido a los trabajos medievales en el año 2008 se puede localizar en la web http://web-dev-csc.gre.ac.uk/conference/conf34/index.php, bajo el epígrafe *Programme* en Septiembre del 2011.

los aspectos políticos sea por lo general algo más destacable que, por ejemplo, en los casos francés o italiano.

2.- Una segunda línea historiográfica viene desde el mundo anglosajón. De ésta han derivado toda una serie de estudios de la guerra, en el marco de la nueva historia, desde las más insólitas perspectivas, sociológica, antropológica, etnológica, que ha producido desde hace relativamente unos pocos años interesantes estudios, pero que aún no han plasmado su labor en el campo de la historia naval y mucho menos la historia naval medieval. Es en esta escuela, aunque no en la última tendencia mencionada, donde, con matices, podrían inscribirse algunas aportaciones de historiadores navales hispanos, especialmente marinos, desde la década de los ochenta. Es además la que en los últimos años ha tenido un mayor desarrollo, con una cascada de nuevas aportaciones. No es fácil de asegurar pero probablemente esté relacionado con la situación internacional actual.

3.- Una tercera línea, que deriva de la anterior, es la producción realizada para las Academias Militares y las Escuelas Navales. El acercamiento al tema era eminentemente práctico, usándose la Historia como ejemplo para los futuros oficiales, conductores tanto tácticos como operacionales y estratégicos de los combates navales. En esta línea se inscribirían las aportaciones de gentes ligadas al mundo militar y naval hispano desde la década de los setenta.

4.- Otra línea, minoritaria y con escasa, por no decir nula, repercusión y vigencia en la que el acercamiento al tema marítimo y naval se hacía desde el punto de vista de las instituciones. Como éstas eran realmente escasas respecto al marco naval castellano medieval, las obras con esta tendencia son obligatoriamente escasas en sus aportaciones, aunque ciertamente con aportaciones significativas en las que destacan el almirantazgo, las cofradías de mareantes y en especial la *Hermandad de las Marismas*.

5.- Por último está la aportación de la arqueología, aún escasa, fragmentaria pero que estoy convencido dará sorprendentes resultados. Ya lo está haciendo, conforme las capacidades económicas del país permitan un mayor desarrollo de la labores de este campo, en especial la medieval. La información que proporcione servirá para, entre otras cosas, realizar un trabajo de síntesis sobre la navegación medieval en el marco geográfico de la Corona de Castilla y permitirán también que los historiadores no iniciados en la arqueología, afortunadamente cada vez menos, puedan hacer uso de los datos que ésta proporciona, de tal forma que los trabajos de ensayo e investigación sean cada vez más completos.

Al hilo de lo relatado acerca de estas tendencias, queda patente la influencia que en la historiografía civil ha tenido, desde la década de 1970, Francia. Por el contrario, la influencia doctrinal político-militar anglosajona, especialmente estadounidense, queda patente en la producción de origen militar, que pienso que es por otra parte la que hace un tratamiento más moderno y acertado de las cuestiones navales, cuestiones que por lo general o no son tratadas o lo son de forma muy deficitaria por parte de las otras tendencias. Esta importancia del mar, lo marítimo y lo naval, en el ámbito estratégico y militar anglosajón se reflejó también en la producción historiográfica por parte de los historiadores civiles de origen anglosajón, quienes dan a sus trabajos un aspecto más práctico al

tratar temas como la influencia geográfica, la construcción naval, desde un punto de vista técnico y científico, y las relaciones estratégicas.

Por otro lado, como se constata por lo expuesto, queda una laguna enorme que no ha sido cubierta por la historiografía marxista. Puede entenderse quizás este abandono, que considero consciente pero erróneo, en la creencia, y aquí realizo unas consideraciones personalísimas, de que la historia naval no ha tenido impacto en la lucha de clases y por lo tanto en la consideración dialéctica marxista de la sociedad, por lo que no ha merecido su atención. Si esto fuera así, el desconocimiento que se muestra de las implicaciones sociales, políticas, económicas y de todo tipo, tan profundas en una sociedad *marítima*, sería tan escandaloso que no podría menos que ser recriminado incluso desde sectores historiográficos marxistas. Pero esto no ha sido así, y así lo dejamos, ya nos introducimos en unos vericuetos que no son los de este trabajo.

También se hace patente cómo en los últimos años se ha tendido hacia la elaboración de obras colectivas donde los diversos autores elaboran trabajos sobre elementos que les son más afines a sus líneas de investigación, -no siempre-. Esto ha ampliado el marco de la perspectiva sobre el fenómeno de la guerra, y más concretamente de la guerra naval, en la Edad Media, pero se ha perdido en cierta medida la existencia de un trabajo global, en beneficio, decíamos, de trabajos más parciales. Lo que sin duda sigue estando en falta, pese a algún título reciente que pudiera hacernos pensar lo contrario, es alguna obra sobre la compleja historia naval europea medieval.

4. 2. Líneas de investigación actual

Una vez visto cuál es el panorama, queda por ver cuál es el futuro que se divisa a partir de lo ya visto, es decir, por donde van las tendencias en la investigación actual.

Antes de empezar conviene indicar que la mayoría de las aportaciones proceden de investigadores aislados, desconectados en general de las líneas generales de investigación de sus respectivos departamentos universitarios y desde luego inconexos entre sí. Respecto al primer punto, únicamente en la universidad de La Laguna y en torno a la figura del profesor Eduardo Aznar Vallejo se ha creado cierta escuela que poco a poco va produciendo sus frutos sobre la sólida base de la producción científica que dicho profesor ha ido presentándonos a los investigadores interesados en el tema[253].

4. 2. 1. La organización y el personal

Fuera de esto, las líneas de investigación se están orientando en tres grandes campos. Uno es el de la organización y personal. La figura que tradicionalmente ha llamado la atención de los

[253] Como por ejemplo en el trabajo sobre corso y piratería mencionado al principio de estas páginas o en su aportación, «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV» En V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339. Este trabajo se enmarca, como indica el propio autor, en un proyecto de investigación con el título, *La organización de armadas en Castilla durante la Baja Edad Media*.

historiadores es la de los Almirantes. Así, como trabajos recientes, solo o en colaboración con otros autores, de José Manuel Calderón Ortega y de los que ya hemos hablado, siendo más reciente el trabajo de Rafael Sánchez Saus[254]. Igualmente tanto Ladero Quesada como Aznar Vallejo ha trabajado sobre la institución, el almirantazgo, más que sobre la figura de los almirantes[255]. Otro trabajo reciente es el que hace relación a los cómitres sevillanos de la marina de Castilla a cargo de Juan Manuel Bello León[256]. Sobre barcas y barqueros, también en Sevilla, tenemos un nuevo trabajo de Aznar Vallejo[257].

4. 2. 2. Las campañas

Un segundo gran campo de interés se centra en el estudio de campañas navales concretas. Tradicionalmente han tenido especial consideración las campañas mediterráneas contra el Islam. Incluso en la actualidad se mantiene esta tendencia en este campo. Especial interés han merecido y merecen las campañas de Sevilla, Tarifa[258], Gibraltar[259] o Algeciras, tal y como hemos tenido la oportunidad de apreciar. Otra acción naval que ha despertado gran interés y ha sido objeto de trabajos específicos ha sido la campaña contra Salé[260]. Dentro de este panorama de relativa profusión de trabajos, no han tenido tanto éxito dentro de la historiografía otras campañas, de las que carecemos inicialmente de mucha información, como, por ejemplo, la de Cartagena o Alicante, como tampoco han sido objeto de mucha atención desde la perspectiva exclusivamente naval, las campañas dentro de la Guerra de los dos Pedros entre Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón, de las que disponemos de mucha más información documental original proveniente de las dos partes en conflicto.

Por el contrario, el ámbito del mar Cantábrico y el canal de la Mancha ha sido mucho menos tratado y cuando lo ha sido, es por parte de marinos interesados en la historia y no de historiadores.

[254] «El Almirantazgo de Castilla hasta don Alfonso Jofre Tenorio: redes de parentesco y tradición familiar» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 759-774.

[255] Del primero «El Almirantazgo de Castilla en la Baja Edad Media. Siglos XIII A XV» En *XXVII Jornadas de Historia Marítima. La Institución del Almirantazgo en España*. Ciclo de Conferencias del Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, pp. 57-82. Del segundo, «Navegación Atlántica y orígenes del Estado moderno. El papel del almirantazgo» En Antonio MALPICA CUELLO (Ed.) *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, Universidad de Granada, 2001, pp. 59-95.

[256] «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla medieval» En *RHN*, nº. 89, año XXIII, 2005, pp. 53-60.

[257] «Barcos y barqueros de Sevilla» En *HID*, 21, 1994, pp. 1-11. El trabajo no está orientado hacia las actividades navales sino a las comerciales por vía marítima.

[258] Gianluca PAGANI y Braulio VÁZQUEZ CAMPOS, «La conquista de Tarifa: nuevas perspectivas de análisis» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 803-810.

[259] Juan Luis CARRIAZO RUBIO, «La dimensión historiográfica de la conquista de Gibraltar» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 811-818.

[260] BALLESTERO BERETTA, «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-Andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943), pp. 90-118. Volvió a hacer hincapié en el tema en *Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963. En el capítulo VII, *Salé*, pp. 254-296. También HUICI MIRANDA «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X» En *Hespéris*. 39, (1952) 1er et 2e. Trimestres, pp. 41-52. Más recientemente ya hemos mencionado la obre de FLORES DÍAZ, «Una nueva línea historiográfica naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260»

Así, tenemos el trabajo de J. Bustamente Bringas sobre la segunda victoria naval castellana en La Rochela[261].

No exactamente sobre una campaña concreta, sino sobre la organización de una flota son los trabajos que hemos mencionado de Ladero Galán o de este autor y Aurora Ladero sobre la armada que llevó a Flandes a la infanta Juana para su matrimonio, o el de Esteban Mira Ceballos sobre la armada del reino de Granada.

4. 2. 3. Las visiones generales.

La tercera línea que apreciamos en la investigación actual es el de perspectivas que podemos considerar generales, siguiendo la estela de Luis Suárez Fernández en su famosa obra sobre el golfo de Vizcaya como centro de la actividad marítima castellana. Así, José Manuel Rodríguez Jiménez, con varios trabajos por un lado referidos a la cruzada norteafricana y por otro con la evolución de la situación de conflicto entre castellanos e ingleses[262]. Respecto al tema de la cruzada castellana en el norte de África, también tenemos otras aportaciones[263].

También en el campo de las visiones generales hay que enmarcar otros trabajos de quien suscribe el presente, tanto en la perspectiva islámica, con el estudio de las campañas navales de Almanzor, como en la cristiana o en ambas[264]. Para la Guerra de los Cien Años tenemos el trabajo de un marino, José María Blanco Núñez[265]. Destacar que tanto la parte primera de la monografía de Calderón Ortega sobre la institución del almirantazgo, como de forma más específica la de Cervera Pery y la más reciente de García de Castro, son las dos últimas historias generales sobre la marina castellana en la Edad Media.

[261] .«La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela» En *Revista General de Marina*, 1972, junio, pp. 639-650.

[262] Sobre el primer aspecto RODRÍGUEZ GARCÍA, «La marina alfonsí al asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia» año XXII, 85, pp. 27-52. También «Henry III, Alfonso X of Castile and the Crusading Plans of the Thirteenth Century (1245-1274)» En *Henry III and his Time*. B. WEILER (Ed.) Ashgote, 2002, pp. 99-120.

[263] Charle-Emanuel. DUFOURCQ, «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, (1966) pp. 26-51.

[264] *Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. En la obra conjunta, *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Madrid, Castellum, 2004, Capítulo V, pp. 95-114; «Fases del poder naval en la Edad Media Hispana» En *Revista de Historia Naval*, año XX, 77, segundo trimestre 2002, pp. 7-24; «Las ciudades portuarias, objetivo en la expansión política y económica de los Estados medievales ibéricos» En *Revista de Historia Naval*, año XXIII, 91, cuarto trimestre 2005, pp. 7-24; II Congreso Internacional de Estudios de Frontera, *Actividad y Vida en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 1997. «La concepción del mar como frontera en documentos legales hispánicos del siglo XIII». Actas, Jaén, 1998, pp. 245-255; III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, *Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 18-20 de noviembre de 1999. «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» Actas, Jaén, 2000, pp. 253-268.

[265] «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años» En XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar. *De Crecy a Mohács. Guerra y Arte Militar en la Baja Edad Media (1346-1526.)* Viena, 1996, Actas, Viena, Heeregeschichthiches Museum, 1997.

4. 3. Lo que falta por hacer

Hasta aquí lo andado. Queda por ver en unas breves líneas que es lo que, a mi juicio, falta, cúales son las carencias que creo presenta la investigación naval de la Castilla medieval. Estas serían básicamente tres.

Una carencia notable a la hora de hablar de la marina de Castilla en la Edad Media es la referida a los tipos de embarcaciones. En este campo el concurso de la arqueología se hace imprescindible y ya hemos visto el lamentable desarrollo actual de la misma en general para España y en particular para lo referido a la Edad Media, y mucho más en Castilla que para, por ejemplo, Aragón. De todas formas, se podría hacer mucho más de lo que se ha hecho hasta ahora mediante campos como los estudios iconográficos o el análisis de textos.

Otro tipo de carencias en los estudios navales castellanos es el de la financiación. La documentación castellana nos muestra algunas pistas aisladas sobre la misma y sería interesante que alguien se pudiera dedicar a tal aspecto, no únicamente desde el siglo XV, donde la documentación es mucho más abundante y se tiene en cuenta a la hora de realizar los trabajos pertinentes, sino desde los inicios de la marina de Castilla en el siglo XIII, donde nuestras lagunas son muy grandes.

También falta mucho por hacer en la investigación relativa al personal. Como hemos visto, se han producido estudios aislados sobre determinadas figuras/instituciones, principalmente de los Almirantes pero no solo, como demuestra el estudio más que interesante sobre los cómitres sevillanos. Aún así, apenas tenemos algunas notas sueltas sobre las tripulaciones, su reclutamiento, procedencia, actividades, sueldos, formas de vida, etc[266].

[266] Tenemos un avance, dentro del programa de investigación ya mencionado, en un artículo del profesor AZNAR VALLEJO, «Marinos vascos en la Guerra Naval de Andalucía en el siglo XV» En *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº. 5, 2006, pp. 41-52.

CAPÍTULO III

EL PENSAMIENTO NAVAL EN LA HISTORIA Y LA PERSPECTIVA ESPAÑOLA

Hasta la segunda mitad del siglo XIX no se puede considerar que se inicie un *corpus* teórico sobre el pensamiento marítimo ni sobre el naval. Sin embargo, a lo largo de la historia sí que se han producido numerosas aportaciones de carácter documental que nos permiten al menos intentar ver cuál ha sido la consideración que sobre el mar, más concretamente la guerra en el mar, han tenido las diversas sociedades históricas. En este capítulo vamos a intentar ver la visión que sobre el poder naval ha existido, principalmente en España. Pero por razones obvias no podemos dejar a un lado aquellas aportaciones significativas que se han dado en otros ámbitos geográficos. Así, empezaremos por lo producido con anterioridad a la Edad Media, donde no nos quedará más remedio que centrarnos casi por completo en las fuentes clásicas, para después pasar a ver las producciones medievales. Aquí, aunque seguiremos apreciando el panorama general, podremos centrarnos ya más en la Península Ibérica y en Castilla. Respecto a la Edad Moderna, nos centraremos en el ámbito de la Monarquía Hispánica para pasar a los siglos XIX, XX y XXI, donde tras ver el pensamiento naval en España, daremos una vista general a lo producido en otros ámbitos.

1. El pensamiento naval en la antigüedad

1. 1. Los inicios

No podemos dejar de mencionar la popular, por actualmente extendida, obra china de Sun Tzu, *Sun Zi Bing Fa*, traducida como *El arte de la guerra*[1]. La misma sería originaría aproximadamente del siglo V a. C.[2]. Según el estado actual de la ciencia historiográfica, no tuvo ninguna influencia en la Europa occidental del período que nos interesa, dejando a un lado que ni menciona cuestión alguna relacionada con la guerra naval.

Lo mismo puede decirse, pese a la insularidad, de Japón, donde la predominancia por los aspectos terrestres de la guerra dio pie a una forma de vida centenaria y de un código de comportamiento milenario encarnada por el *samurai*, que tiene su origen en el siglo X[3]. Es interesante destacar que la literatura nipona medieval tiene un género propio, el *gunki monogatori*, literalmente

[1] *Los trece artículos sobre el arte de la guerra.* Madrid, Ministerio de Defensa, 1988.
Sun Tzu es una figura rodeada de misterio y controversia. No se sabe a ciencia cierta si fue un personaje real o mitológico. Su vida se ubica hacia finales del siglo VI a. C., en el período final de la época de la historia china conocido como *período de primavera y otoño,* entre el siglo VIII y el V a. C.

[2] *Ibidem*, p. 13.

[3] Thomas CLEARY, *El Arte Japonés de la Guerra*. Madrid, Edaf, 1996. Autor consumado especialista en la cultura guerrera nipona.

"historias de guerras". De este género, las dos obras más importentes fueron el *Heike monogatori*, que narra hechos entre los años 1100 y 1200, siendo escrita a principios del siglo XIII. De fecha posterior es la obra conocida como *Taihaiki*, con una narración de hechos entre los años 1318 y 1368. No obstante, las menciones a cuestiones navales no están contempladas en estos dos textos [4].

En el mundo occidental, la relación entre la teoría naval y la historiografía fue muy temprana, tal y como demuestra la obra de Tucídides. Pero además tenemos las obras de numerosos autores, unos más conocidos que otros[5]. Sin embargo, no hay obras que estén dedicadas en exclusividad a la guerra por mar, estando incluida esta faceta dentro de obras de carácter general sobre la guerra.

Se viene considerando a la obra de Eneas el *Táctico* , escrita en el siglo IV a. C., como el primer tratado militar del mundo occidental. Contiene a lo largo de la misma numerosas consideraciones parciales que nos hacen apreciar la importancia que tendrían los aspectos navales en los conflictos bélicos de su época[6]. Sin embargo, de forma abrupta, su trabajo -tras numerosas consideraciones sobre la guerra en tierra-, se interrumpe de la siguiente manera:

> «*Las flotas de la armada son dos*»[7]

Esta circunstancia impide que podamos acceder a las consideraciones que tenía este autor sobre la marina de guerra.

1. 2. Los tratados de poliarcética

Garlan inicia sus divisiones sobre las obras de tratadistas militares de la Antigüedad con las que denomina como concernientes a la poliarcética como ciencia, o técnica, relativa al asalto y

[4] Otra obras sobre Japón, William WAYNE FARRIS, *Heavenly warriors: the evolution of Japan´s Military, 500-1300*. Cambridge, Massachusets, Harvard East Asian Monographs, 1992.

[5] Sobre la guerra en la protohistoria y el pensamiento militar de la Antigüedad y su influencia en España, destacan dos obras. La primera de Francisco GARCÍA ALONSO, *La guerra en la Protohistoria. Héroes, nobles, mercenarios y campesinos*. Barcelona, Ariel, 2003. Sobre los aspectos navales, pp. 283-299. La segunda, VV. AA., *La guerra en la Antigüedad. Una aproximación al origen de los Ejércitos en Hispania*. Madrid, Fundación Caja-Madrid, 1997. Se trata del catálogo de una exposición. Lamentablemente las referencias a los aspectos navales son prácticamente nulas, destacando la referida a la creación de una flota permanente por parte de Augusto. Fuera del ámbito hispano, Yvon GARLAN, *La guerra en la Antigüedad*. Madrid, Alderabán, 2003. Traducción de José Miguel Parra Ortiz. Edición original francesa, *La guerre dans l'Antiquité*. París, Editions Nathan, 2002. Entre las páginas 124 y 138 tenemos el epígrafe *LA MARINA DE GUERRA*. Además de tratarse aspectos navales específicos como la piratería o el derecho de naufragio, en otros apartados. Se nota en falta un mayor desarrollo del apartado, dedicados a los estrategas antiguos, que vienen reflejados entre las páginas 11 y 12. Es no obstante muy acertada, creo, la división que hace de los tratadistas bélicos en tres apartados, y que nosotros seguiremos. A saber, los tratados de poliarcética, los tratados de táctica y las recopilaciones de estratagemas. También interesante es el trabajo de Martín ALMAGRO GORBEA «La navegación prehistórica y el mundo atlántico» En *Guerra, Exploraciones y Navegación. Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, pp. 13-35.

Si atendemos a lo indicado por Eliano el táctico y Polibio, Eneas escribió numerosos tratados de temática bélica, de los que únicamente el tratado aquí habría sobrevivido.

[6] *Poliorcética. Estrategia militar griega del siglo IV*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1991. Aprovecho para señalar, destacar y agradecer el esfuerzo realizado por el Ministerio de Defensa en la publicación de fuentes históricas sobre el pensamiento militar.

[7] *Ibidem*, p. 256.

defensa de las ciudades, con la consiguiente construcción de máquinas de asedio[8]. Proporciona igualmente una serie de tratadistas sobre el tema. A continuación comprobaremos su visión, si la tienen sobre los aspectos navales para el asedio y conquista de ciudades.

Comenzamos por Filón de Bizancio. Este autor escribió su obra *Mechanike sintaxis* o *Tratado de Mecánica*, seguramente antes de finales del siglo III a. C[9]. En la misma, en dos de las partes sobre cuestiones bélicas, la *Belopoecica* -sobre la artillería- y la *Poliarcetica* -sobre la guerra-, que son además las únicas partes de la obra que se conservan en griego, no hay referencia alguna a aspectos navales. Lo mismo ocurre con Hierón o Herón de Alejandría (70-10 a. C.) que escribió *Belopoeica*, que era un tratado sobre máquinas de guerra y *Quirobalista*, que versa sobre catapultas[10]. Del siglo I a. C. es otro autor, Ateneo el Mecánico, que escribió un *Tratado sobre las máquinas*. También con Bitón, con su obra *Construcción de máquinas de guerra y de lanzamiento*, escrita probablemente en el tercer cuarto del siglo III a. C.[11].

Marco Lucio Vitrubio Polión, más conocido como Vitrubio, en sus diez libros de la obra *Sobre la arquitectura*, o *Tratado de Arquitectura*, en el tránsito entre el siglo I a. C. y el I d. C. realiza una serie de consideraciones sobre el asalto y defensa de las ciudades. Las mismas se encuentran contenidas al final de la obra, en el décimo libro, a partir del capítulo decimoquinto de la edición que manejamos, que versa *De las catapultas y de los escorpiones*[12]. La única referencia que tenemos relacionada con actividad naval, es pequeña, pero muy interesante:

> «*Lo mismo ocurrió en Quío: como los enemigos habían instalado en sus embarcaciones máquinas de puentes levadizos,...*»[13]

Es una referencia al montaje de máquinas en embarcaciones, lo que hace que estas no actúen solo en el bloqueo a la ciudad sitiada impidiendo la entrada y salida de embarcaciones, sino que también actúan activamente en el desarrollo de las operaciones de combate.

No son estas todas las obras de poliarcética existentes. Sabemos que hubo al menos otro tratado pero que sin embargo a día de hoy no hemos podido localizar copia alguna[14].

1. 3. Los tratados tácticos

Asclepiódoto, según la tradición comúnmente aceptada desde Séneca, fue discípulo de Poseidonio, un filósofo estoico del siglo I a. C. escribió en lengua griega un *Tratado de Táctica*[15]. Es

[8] GARLAN, *La guerra en la Antigüedad*, p. 11.

[9] Los tratados de Filón de Bizancio, Hierón de Alejandría, Bitón y Ateneo el mecánico, se encuentran reunidos en la obra de E. W. MARSDEN, *Greek and roman artilley. Technical Treatises*. Oxford, Clarendon Press, 1971. El texto de Filón, pp. 105-155.

[10] MARDSEN, *Op. cit.*, pp. 17-43 para el primer texto y 206-210 para el segundo.

[11] *Ibidem*, pp. 65-77. La fecha probable de escritura en p. 61.

[12] Empleamos la obra de Agustín BLAZQUEZ, *Los Diez Libros de Arquitectura*. Barcelona, Editorial Ibérica, 1991.Para el libro décimo, pp. 253-295. Para las cuestiones poliorcéticas, 277-295.
Fue arquitecto militar durante su juventud en época de Julio César, dedicándose posteriormente a la arquitectura civil.

[13] *Ibidem*, p. 293. No nos interesa el resto del relato, siendo las embarcaciones destruidas.

[14] Ateneo el Mecánico, *Tratado sobre las máquinas* de mediados del siglo I a. C. Tambien Apolodor, *Poliarcética*.

un tratado eminentemente práctico, con una orientación didáctica y en el que no hay ejemplos históricos[16]. Sin embargo, a nosotros no nos proporciona información, puesto que los temas navales no son tratados. Esta ausencia es debida a un motivo del que nos informa el propio autor:

> «*Whereas the complete equipment for warfare is of two kinds, namely land and naval forces, we are now to speak of the land forces.*»[17]

Onesandros, del mismo período que el anterior fue igualmente un filósofo, esta vez de la escuela platónica. Escribió también en griego la obra *Strategicos*, traducida como *Sobre el oficio de general* o *El General*[18]. La obra, dedicada a Quinto Veranius Nepos, cónsul en el 49 d. C. y legado en Bretaña, está dividida en cuarenta y dos apartados que contemplan los aspectos más variados sobre el ejercicio del mando militar. Nuevamente para nuestros propósitos, la obra se muestra inútil, puesto que tampoco hay referencia alguna a los aspectos navales[19].

Arriano de Nicomedia[20], autor del siglo II d. C, senador en el 120 por designación de Adriano[21], bajo cuyas ordenes entro a servir el ejército como caballero al finalizar sus estudios, y con una larga carrera militar, iniciada en Galia y el Danubio, y política, siendo su primer cargo, el de cónsul, en el 120 en la Bética. Una de sus primeras obras fue una *Táctica*, en la que en una primera parte se habla de táctica griega y macedonia, tomando como referencia a Eliano y este a Asclepiódoto, y una segunda parte que versa sobre la caballería romana y las reformas de Adriano[22].

Flavio Vegencio Renato, escribió la obra *Epitome Rei Militaris*. Esta obra es importante para nosotros principalmente porque tuvo una gran repercusión en la Edad Media, como tendremos ocasión de compobar cuando llegemos a la producción medieval[23]. Aunque el autor no era militar, sí estaba familiarizado con las circunstancias militares del Imperio en la época en la que probablemente

---

[15] *Aeneas Tacticus, Asclepiodotus, Onasander*. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1977. La parte de Asclepiodoto pp. 227-340. No obstante la traducción inglesa fue realizada en 1920. Hay una traducción más moderna al francés, *Traité de Tactique*. Traducción de Lucien Poznanski. Editorial Les Belles Lettres. Serie grec, 350, 1992. Nosotros usamos la edición inglesa.

[16] *Ibidem*, p. 232.

[17] *Ibidem*, p. 247.

[18] *Aeneas Tacticus, Asclepiodotus, Onasander*. Cambridge,Massachusetts, Harvard University Press, 1977. La parte de Onasandros, pp. 341-527. La traducción inglesa fue realizada en 1922. El texto fue traducido al español por Alfonso de Palencia en 1459, imprimiéndose en 1495. La traducción se titula *Tratado de la perfección del triunfo militar*. Hay una edición crítica y estudio de Javier DURÁN BARCELÓ, Salamanca, Universidad, 1996.

[19] Salvo una mención anecdótica al cuidado que tiene que tener en general en su labor de preparación de una campaña, similar al del capitán de un barco cuando está en puerto para poder navegar con los mínimos riesgos posibles. P. 393.

[20] Lo que hablamos de este autor está extraído de Antonio BRAVO GARCÍA (Introducción) y Antonio GUZMÁN GUERRA (Traducción y notas) *Anábasis de Alejandro Magno*. 2 vols. Madrid, Biblioteca Clásica Gredos, 49 y 50, 1982.

[21] *Ibidem*, vol I, p. 12.

[22] *Ibidem*, p. 19.

[23] *Instituciones militares*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1988. Prólogo de Antonio Blanco Freijeiro. Introducción previa de Jaime de Viana. Se trata de una edición moderna de la que en su momento, 1764, hizo el autor de la introducción, traducida al español, sin aparato crítico alguno y sin indicación del texto original. Para una edición y estudio crítico tenemos las obras de Mª. Teresa CALLEJAS BERDONES, que abarca los libros I y II y Mª. FELISA BARRIO VEGA, para los libros III y IV. Es el libro IV el que nos interesa para este trabajo ya que hace referencia a la guerra por mar. Según indica Antonio Blanco Freijeiro en su prólogo, las autoras califican de «excelente trabajo» la traducción de Jaime de Viana.

escribió, finales del siglo IV[24]. Su obra estaba dividida en cuatro libros y en ellos preconizaba que se reformase el ejército y se volviese a dar mayor peso a la infantería frente, por ejemplo, a la caballería o la marina, ya que era más barata y podía acceder a una mayor cantidad de sitios[25]. El texto lo dividió en cuatro partes diferenciadas -libros-, estando el último de ellos, el cuarto, dedicado, curiosamente, a la guerra de sitio -tanto defensiva como ofensiva-, y la marina[26].

Respecto a la marina, son escasas las consideraciones que se hacen, casi todas a nivel práctico referidas a la construcción de las embarcaciones, destacando la *liburna* como embarcación de guerra por excelencia, -momento adecuado para el corte de los árboles, dimensiones-, o a la navegación -nombre, número y dirección de los vientos, épocas del año de más seguridad para la navegación, corrientes, tormentas, conocimiento de la costa, etc.- Únicamente los tres últimos capítulos hacen referencia explícita a la guerra por mar. El antepenúltimo para hablar de las armas y máquinas empleadas por los combatientes. El penúltimo lo hace sobre las estratagemas -ardides-, que se emplean en combate, que se compara con el combate terrestre y se dice:

> «*En la guerra del mar como la de tierra se arman también celadas, para cuyo fin son muy a propósito algunos parajes cerca de las islas, donde hay más facilidad de sorprender a un enemigo que no vaya prevenido,...*»[27]

El último capítulo trata sobre las precauciones a la hora de un combate generalizado por mar. Es aquí donde se dice:

> «*La primera ventaja consiste en hacernos dueños del mar y obligar al enemigo a que se arrime a la costa...*»[28]

Al igual que ocurría con los tratados de poliarcética, hay otros tratados tácticos que se escribieron principalmente por autores altoimperiales romanos, pero de los que hasta el momento no hemos podido localizar edición o referencia alguna[29].

1. 4. Las recopilaciones de estratagemas

Sexto Julio Frontino, autor de finales del siglo I, d. C.[30]. En su obra, de dura prosa al menos en su traducción, tiene una organización un tanto anárquica en la cual se van produciendo saltos de

[24] NICHOLSON, *Medieval Warfare*, p. 13.

[25] *Ibidem*, pp. 13-14.

[26] *Ibidem*, p. 14. La traducción de la edición que empleamos en este trabajo bajo el título de *Instituciones militares*, está dividida en cinco Libros, ya que su traductor separó aquellas referencias navales de las del asalto y defensa de las ciudades.

Nació hacia el 86 d. C. en Nicomedia y murió en el 175 en Atenas. Fue uno de los pocos militares de origen griego que alcanzó el rango de procónsul o gobernador, en la región de Capadocia, donde en el 135 rechazó un intento de invasión por parte de los Alanos.

[27] VEGENCIO, *Instituciones militares*, p. 142.

[28] *Ibidem*, p. 143.

[29] Poseidonio escribió un tratado de táctica; también tenemos a Eliano o Aeliano o Aelian, el Táctico autor que escribió en época del emperador Trajano, a quien dedicó su trabajo de discusión de tácticas; Higinio, autor del siglo II d. C. y Valerio Máximo, autor de principios del siglo I d. C.

cronológicos y temáticos. Los aspectos navales no se contemplan como algo diferenciado, tal y como parece que pretendió Eneas el *Táctico* y como luego hizo Vegencio, sino que aparecen por aquí y por allá acciones navales. Además hay el inconveniente de que no son contempladas como tales acciones navales, sino como cualquier otro tipo de combate que pueda darse en tierra. Lo importante es resaltar tal o cual característica de un determinado jefe militar.

El autor griego Polieno dedica su obra conocida como *Estratagemas*[31] a los emperadores Marco Aurelio y Lucio Vero. Como ya indica el editor en la introducción, se trata de la puesta en escrito de una serie de hechos militares de personajes más o menos significativos y con un escaso rigor científico, donde se llega a confundir a un personaje dentro del mismo capítulo. Si entramos en el texto para ver la consideración sobre aspectos navales, nos damos cuenta que tras las abundantes menciones de acciones aisladas a dichos aspectos, no se destaca un pensamiento sobre el poder naval. Dichas acciones sirven de referencia para contar un hecho destacable de tal o cual personaje para loa del mismo, con una supuesta enseñanza práctica que de las acciones se desprende.

Sexto Julio Africano dedicó su obra *Cesti*[32] al emperador Alejandro Severo. Realizada igualmente en griego, nuevamente la preocupación principal viene dada por los aspectos terrestres, no mencionándose cuestión alguna referida a los aspectos navales.

2. El pensamiento naval en la Edad Media

No podemos empezar esta parte del trabajo sin dedicar unas líneas, por mínimas que sean, al pensamiento naval bizantino muy rico debido a la amplia tradición bélica con los musulmanes.

2. 1. El mundo bizantino

Así pues, fue fuera del ámbito de la cristiandad latina occidental donde las cuestiones teóricas relacionadas con la guerra, incluida la guerra por mar -que recibe el nombre genérico de *naumachika*-, adquirieron una especial significación desde muy temprano. No nos debe extrañar que ya en el siglo VI podemos encontrar el texto *Strategikon*, escrito en tiempos del emperador Mauricio (582-602)[33] y atribuido a él por algunos autores, mientras que otros atribuyen su autoría al emperador Focas (602-610). En sus doce libros no encontraremos referencia alguna a las cuestiones navales.

También en esta centuria tenemos la obra anónima *Peri Strategikes* o *De re strategica*[34]. Este segundo texto, que se ha conservado de forma probablemente incompleta, está dividido en dos

[30] *De estratagematibus bellicis Stratagemata*. Más conocido como *Stratagemata*.
Sexto Julio Frontino (40 a 130 d. C), elegido pretor en el año 70. Entre el 75 y el 78 d. C., se le envió a Britania como gobernador de la isla, sometiendo a diversas tribus poco propicias a la presencia romana en Gales

[31] Francisco MARTÍN GARCÍA. *Polieno.* Estratagemas. Madrid, Biblioteca Clásica Gredos,157, 1991, pp. 145-565.

[32] Claudio MORESCHINI, *Giulio Africano*. Societa Editrice il Mulino, 1997. Para *Cesti*, pp. 149-270.

[33] George T. DENIS, Filadelfia, 1984

[34] George T. DENIS, *Three Byzantine Military Treatises*. Washington, Dumbarton Oaks, 1985. El texto de este tratado en pp. 10-134.

partes. Una hace referencia a la estrategia ofensiva y la segunda a la defensiva[35]. No contiene elemento referido a la guerra por mar. Lo más cercano es en el capítulo dedicado al cruce de ríos, donde indica, si se puede, como hacerlo en embarcaciones, el tipo de las mismas y como combatir desde ellas a las tropas enemigas de la orilla opuesta[36].

Hay que esperar a los tiempos del gobierno del emperador León VI el Sabio (886-912), para volvernos a encontrar otro trabajo, a él atribuido, bajo el título de *Taktika* o *Tacticae Constitutiones*[37], que fue escrito hacia el 905. Su contenido viene distribuido en veinte libros o capítulos, existiendo una parte dedicada en exclusiva a la guerra naval, en concreto el capítulo dicecinueve.

Nos adentramos con el autor anterior en el siglo X, que viene siendo considerado como el del esplendor bizantino. Ya plenamente en esta centuria tenemos la obra de Constantino VII Porfirogéneta[38]. Este emperador, que vivió entre 905 y 959, realizó un trabajo *De Ceremoniis*, el cual contenía como apéndice los *Tres Tratados de las Expediciones Militares Imperiales*. En la misma, las cuestiones navales aparecen de forma muy residual y cuando lo hacen, el contexto es siempre el de los barcos como medio de transporte.

La obra *Sylloge Tacticorum*[39], anónima que se suele atribuir también al emperador León VI y por tanto de mediados del siglo X o al emperador Constantino VII, lo que ya desplazaría su origen a finales de dicha centuria. No dispone en su contenido referencias algunas a la guerra naval.

Nicéforo II Focas, gran hombre de armas originario de una familia noble, fue emperador y falleció en el 969. Durante el gobierno del emperador Romano II, embarcó hacia Creta al mando de una potente flota para una campaña contra la presencia musulmana en la isla, campaña que entre 960 y 961 logró la reconquista de la capital de la isla Candia-Heraklaion. Peores fueron los resultados de la campaña que se realizó contra la presencia musulmana en Sicilia, donde las derrotas, especialmente navales, hicieron que los bizantinos abandonaran definitivamente esta isla. Ya en 968 como Emperador, nombrado en 963, escribió una carta a Liutprando de Cremona, embajador del Emperador Otón I, en la que manifestaba:

«*Solo a mi pertenece el señorío naval.*»

Teniendo en cuenta su amplia experiencia bélica, no solo en las dos campañas mencionadas sino en otras muchas, no es raro que se le atribuya al mismo la escritura de un tratado de táctica, el *Preacepta* o *Praekepta Militaria*, en el que sin embargo no refleja aspecto alguno referido a la guerra

[35] *Ibidem*, p. 4.

[36] *Ibidem*, pp. 62-69. Las páginas pares para la edición en griego, las impares para la traducción inglesa.

[37] Eric McGEER (Ed.) *Showing the Dragon's Teeth: Byzantine warfare in the Tenth Century*. Washington, 1995. También sobre el siglo X bizantino Alice-Mary TALBOT Y Denis F. SULLIVAN (Introducción, traducción y notas), *The History of Leo the Deacon. Byzantine Military Expansión in the Tenth Century.* Washington D. C., Dumbarton Oaks trustees for Harvard University, 2005.

[38] Constantino PORFIROGÉNETA, *Three treatises on imperial military expeditions*. Edición de John F. HALDON. Viena, 1990.

[39] Existe una edición en griego a cargo de Alphonsi DAIN, *Sylloge Tacticorum. Quae Olim «Inedita Leonis Tactica» Dicebatur*. París, Les Belles Letras, 1938.

por mar. También hay investigadores que atribuyen a este emperador la autoría de la obra *De Velitatione Bellica*, anónima según otros[40].

El eunuco Basilio Lecapeno, hijo ilegítio del emperador Romano I, tuvo un gran poder en los reinados de Nicéforo II, Juan I y durante los diez primeros años del de Basilio II. Escribió un tratado sobre batallas navales y lo hizo copiar en un manuscrito de táctica militar[41].

Influenciado por la obra de Nicéforo Focas, tenemos la producida por Nicéforo Uranos (aproximadamente 980-1010) y conocida con el nombre de *Táctica*. Se trata, al igual que en el caso anterior, de un profesional de las armas, que combatió contra los búlgaros y posteriormente contra los árabes en Siria. Entre el 975 y el 1000 llevó al negro sobre blanco sus experiencias como soldado profesional y al igual que en el caso anterior, no hay referencia a la guerra desarrollada por mar[42].

Si el siglo X es de esplendor, el siglo XI es de crisis, con una sucesión de emperadores efímeros y fuertes pérdidas territoriales a favor de los musulmanes. En el ámbito marítimo y naval tenemos, por ejemplo, como ya a finales del siglo X, en el 991, el emperador Basilio II extendió un documento, una *crisobula*, que beneficiaba enormemente a los mercaderes venecianos siempre que estos colaborasen en el mantenimiento de la tranquilidad en los mares. Situación que se prolongará en el tiempo con la concesión de beneficios a cambio de enfrentarse por mar contra musulmanes y normandos.

De este siglo XI tenemos la obra *Strategikon* de Cecaumeno[43]. El texto de este autor militar, de origen armenio, fue compuesto entre 1075 y 1078 y en el se aprecian varios temas. Uno entre otros el dedicado a los mandos militares, que se encontraría disperso entre los capítulos VI, VII, VIII, XIII y XIV, siendo, eso si, el tema que mayor atención -por el número de páginas-, que interesa al autor. No hay referencia alguna a los aspectos navales, salvo para contar una anécdota referida al engaño, apareciendo de forma marginal la mención a un tipo de barco de guerra, los drómones[44].

Otro tipo de aportaciones del siglo X proceden del mundo islámico. Ambos tipos de fuentes, bizantinas e islámicas fueron objeto de dos interesantes estudios comparativos por parte de V. Christides[45]. No podemos olvidar que en fecha tan temprana como el 717 los musulmanes ya intentaron con participación naval el asedio y asalto contra Constantinopla, aunque fracasaron.

---

[40] C. B. HASE (Ed.), Bonn. CSHB, 1828.

[41] Judith HERRIN, *Bizancio*. Madrid, Debate, 2014. Primera ediciónen inglés del 2007

[42] Podemos encontrar una edición de las obras mencionadas de los dos Nicéforo en McGEER (Ed.), *Showing the Dragon's Teeth*. Para el primero, pp. 3-78, para el segundo, pp. 79-167.

De Niéforo Uranos existe una edición del texto en griego a cargo de Alphonsi DAIN, *La «Tactique» de Nicéphore Ouranos*. París, Les Belles Letras, 1937.

[43] Juan SIGNES CODOÑER (Ed.), *Consejos de un aristócrata bizantino*. Madrid, Alianza, 2000.

[44] *Ibídem*, cap. VII.11.ii, pp. 63-64, la mención de los barcos en p. 63.

[45] «Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo's IV Naumachia: a study on Byzantine and Moslem naval preparedness» En *Graeco-Arabica*, 1, 1982, pp. 51-103. También «Naval warfare in the Eastern Mediterránean (6th-14th centuries): an Arabic translation of Leo VI's Numachia» En *Graeco-Arabica*, 3, 1984, pp. 137-148.

Es difícil valorar la influencia de estas aportaciones teóricas sobre la guerra en el mar, cuando se producen, en la cristiandad latina occidental. No obstante como probabilidad teórica podríamos arriesgar que los sucesivos contactos que se irán dando posibilitarían el intercambio de esta información y su conocimiento en los diversos poderes políticos occidentales. Sin embargo, parece que la mayor influencia vendría dada por los autores clásicos, griegos y romanos.

2. 2. La cristiandad latina

En la Edad Media, en al ámbito geográfico de lo que denominamos como cristiandad latina occidental, los aspectos navales tuvieron inicialmente una escasa, por no decir nula, consideración. De todos es conocido el predominio de los elementos militares terrestres. En este ámbito, el concepto social y militar de la caballería, adquirió y mantuvo una preponderancia tanto práctica como teórica durante muchos años. Por eso no es de extrañar que muchos de los manuales "militares" de dicha época hagan especial incidencia en el ideal caballeresco y en que se logre alcanzar el hito del caballero perfecto, no solo como elemento militar, sino también político y social[46].

La influencia principal de teoría bélica en el occidente europeo es la obra que hemos visto de Flavio Vegencio Renato[47]. De la misma beberán la mayoría de los teóricos de la guerra en el medioevo, con lo que ello supone cara a los aspectos navales. Aunque como indica Helen Nicholson es difícil averiguar hasta que punto la extensión de su obra -unas ciento treinta copias en latín y más de doscientos si se incluyen traducciones y extractos-, muestra bien un afán de asentar doctrina sobre la antigüedad clásica, bien la voluntad de tener un manual teórico de valor práctico. Lo cierto es que podemos encontrar copias y referencias a su obra desde el siglo IX al XV[48]. Incluyéndose Castilla, con un texto a cargo de Alfonso de Cartagena[49].

Respecto a la Península Ibérica, más concretamente a la Corona de Castilla, la pervivencia de su conocimiento, ya en el siglo XIII, estaría probada por al menos dos circunstancias. Por un lado por la traducción de ciertos fragmentos de su obra en algunas de las de Alfonso X y por el otro por la traducción que la reina de Inglaterra mandó hacer para su marido, el rey Eduardo I cuando se encontraban en Tierra Santa entre 1271 y 1272[50].

Igualmente es hacia finales del siglo XIII cuando la obra de Flavio Vegencio alcanza su mayor extensión. Egidio Colonia, también conocido como Egido o Gil de Roma, profesor de la Universidad de París, realizó en 1270 una obra para la educación del futuro rey Felipe IV de Francia -como tutor

[46] Es muy lamentable que no podamos encontrar información alguna en el interesante artículo de Ángel GÓMEZ MORENO, «La guerra en la España medieval. Fuentes literarias y literatura militar» En *RHM*, número extra, 2001, pp.361-381. Dicho trabajo se circunscribe al ideal caballeresco.

[47] NICHOLSON, *Op. cit.*, p. 13. Un trabajo específico es el de Clifford J. ROGERS, *The Vegentian "Sciencie of Warfare" in the Middle Ages*. En *Journal of Medieval Military History*, Vol. I, pp. 1-19.

[48] Copias de Rabano Mauro o del obispo Frechul de Lisieux serían los testimonios más antiguos de su influencia en la Edad Media. NICHOLSON, *Op. cit.*, p. 15.

[49] Tomás GONZÁLEZ ROLDÁN y Pilar SAQUERO SUÁREZ-SOMONTE, «El Epitome rei militaris de Flavio Vegencio traducido al castellano en el siglo XV. Edición de los «Dichos de Séneca en los Actos de Caballería» de Alfonso de Cartagena » En *Miscelánea Medieval Murciana*, 14, 1987-1988, pp. 101-150.

[50] *Ibidem*, p. 17.

suyo que era-, bajo el título *De Regimene Principum*. El libro tercero, parte tercera, que trata sobre el gobierno en tiempo de guerra, está parcialmente basado en la obra de Vegencio. La obra de Egidio fue en 1296 traducida al francés y más tarde al castellano, catalán, portugués, italiano y hebreo[51].

A finales del siglo XIII, en 1284, Jean de Meun, realizó una traducción en prosa de Vegencio al francés[52]. Pero donde se dejará sentir la influencia de la obra de Vegencia como fuente de autoridad práctica será en la Baja Edad Media, a través de la popular obra de Cristina de Pisa escrita entre 1408 y 1409, el *Livre des faits des armes et de la chevalerie*, que a finales de la misma centuria, en 1489, fue traducido al inglés por orden del rey Enrique VII[53]. En el segundo Libro de la obra, que versa sobre las estratagemas, la defensa y ataque a las ciudades y -lo que más nos interesa-, la guerra naval, emplea tanto a Frontino, del que ya hemos hablado, como a Vegencio. Otro tratadista medieval francés que emplea la obra de Vegencio es Jean de Bueil, quien falleció en 1478, en su conocido tratado *Jouvencel*[54]. Esta obra se escribió hacia 1466, con la intención de servir de ejemplo para la educación de nobles.

No obstante todo lo visto con la enorme difusión de la obra de Vegencio, es difícil saber, como indica Susan Rose, hasta qué punto estas ideas tuvieron influencia en los hombres de la mar medievales[55].

Saliéndonos de la influencia de la obra de Vegencio, tenemos autores como Vicente de Beauvais, dominico fallecido hacia 1264, quien elaboró una compleja obra, el *Speculum Maius*, que escrita hacia 1246, se componía de dos partes, el *Speculum naturale* y el *Speculum historiale*. Es en este segundo donde podremos encontrar algunas consideraciones sobre la práctica militar[56].

Honoré de Bouvet escribió en 1387 el tratado *Arbre des Batailles*. Esta obra, más bien de derecho público y por ende de derecho militar, que de tipo estratégico. Para nosotros, su singularidad viene dada por que tuvo cierta repercusión en Castilla, existiendo ocho códices, dos de ellos en francés. Fue traducido al español por Antonio Zorita por encargo del marqués de Santillana en 1441 y por Diego de Valera entre 1439 y 1447, siendo esta traducción encargada por don Álvaro de Luna, privado del rey Juan II de Castilla[57]. No tiene referencia a los aspectos navales, sino que vuelve a estar orientado exclusivamente a aspecto de la guerra en tierra, tomando como referencia a la caballería como elemento militar básico.

---

[51] *Ibidem*, p. 18.

[52] *Ibidem*, p. 18.

[53] *Ibidem*, p. 18.

[54] Noble francés (1406-1478), fue uno de los acompañantes de Juana de Arco y participó con ella en el asedio de Orleans. Fue, entre otras cosas, almirante de Francia, participando como tal en el asalto contra Cheburgo en 1450. En su obra, semibiográfica, se contiene una descripción del asedio a dicha plaza costera.

[55] ROSE, *Medieval naval warfare*…p. 123.

[56] W. J. AERTS, E. R. SMITS y J. B. VOORBIS (Eds.) *Vicent of Beauvais and Alexander the Great: studies on the speculum Maius and its translations into medieval vernaculars*. Groningen, E. Forsten, 1986.

[57] Carlos ALVAR y Luis Ángel GARCÍA MORENO, «*Traducciones francesas en el siglo XV: el caso del «Árbol de Batallas», de Honoré Bouvet*» En *Fidus Interpres. Actas de las primeras jornadas nacionales de historia de la traducción*, Julio César SANTOYO *et al.* (Eds.) León: Universidad de León, 1987, vol. I, pp. 31-37.

De Italia tenemos la obra de Leonardo Bruni, autor de la transición del siglo XIV al XV y famoso por su debate con el español Alonso de Cartagena. Escribió el tratado *De Militia*[58]. Pese a su indudable interés en otros aspectos, estos trabajos no aportan nada concreto referido a la guerra en el mar.

Tenemos que ir a ámbito inglés para ver a un autor, Adam de Moleyns[59], que manifestó la importancia que para Inglaterra suponía mantener el control sobre el paso de Calais, Dover para los ingleses, e igualmente impedir que las actividades comerciales no estuvieran en manos extranjeras. Ello revertería en paz para todos y una mayor prosperidad, se entiende que para los ingleses. También de ámbito inglés John Fortescue, parece ser que se escribió entre 1471 y 1476 una obra por la que aboga por la existencia de una armada permanente, dentro de las medidas que proponía para el mejor gobierno de Inglaterra[60].

Interesante por ser de un autor originario del mundo bizantino pero que desarrolló su labor en Italia, es la aportación de Georgius Trapezuntius o Jorge de Trebisonda (1395-1472-3). Autor filosófico nacido en Creta, escribió en 1428 un discurso sobre los peligros del incremento del poder naval turco, reproducido en su obra principal, *Rhetoricorum Libri V* publicada en Venecia a finales de 1433 o principios de 1434[61]. Esta obra fue sin duda motivada por la presión turca que tuvo un exponente en la conquista de su isla natal. Esta presión hizo que se trasladase, en 1416 a Venecia. No obstante todo esto no le impidió escribir una famosa y arriesgada carta al sultán otomano diciéndole que era el rey de reyes[62].

Fidencio de Padua a finales del siglo XIII, puso por escrito su proyecto para el dominio cristiano de Tierra Santa[63], Denis le Chartreux (1402-1471)[64] o Robert de Balsac[65]son los nombres de otros autores que también dejaron su aportación de teoría bélica en la Edad Media. Lamentablemente el aspecto naval de las mismas es prácticamente nulo.

---

[58] Paolo VITI (Ed.) *Opere letterarie e politiche*. Turín, UTET, 1996. El texto de *De Militia*, pp. 654-701.También Charles. C. BAYLEY, *War and Society in Renaissance Florence, The "De militia" of Leonardo Bruni*. Toronto, University of Toronto Press, 1961.

[59] Obispo de Chichester, Inglaterra, al que se le supuso autor de la obra *Englyshe Polycye*. Citado por TUNSTAL, *The Realities*..., p. 13. Debe tratarse de la obra *The Libelle of Englyshe Polycye* de carácter poético que fue bastante popular.

[60] Charles PLUMBER (Ed.) *The gobernance of England: otherwisw called: the difference between and absolute and a limited monarchy*. Londres, Oxford University Press, 1926. Más reciente, el trabajo de Shelley LOCKWOOD (Ed.) *On the Laws and Governance of England*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

[61] El texto lo podemos encontrar en *Rethoricum Libri* V, Libro II, 8,1.

[62] En la Biblioteca Histórica de la Universidad Complutense, *Marqué de Valdecilla*, se encuentran tres textos filosóficos de este autor. Lo referido a su vida y obra en John MONFASANI, *George of Trebizond. A biography and study of his rhetoric and logic*. Laiden, Brill, 1976. También, del mismo autor, *Collecta Trapezuntiania. Texts, Documents and Bibliographies og Georges of Trebizond*. Nueva York, The Renaissance Society of America, 1984.

[63] Girolamo GOLUBOVICH, (Ed.), *Liber recuperationis Terre sancte*. Biblioteca bio-bibliografica della Terra santa e dell'Oriente Francescano, vol. II, 1913 pp. 1-60.

[64] Su obra es de carácter religioso e incluye una serie de trabajos orientados hacia la reforma personal. En estos trabajos se incluyen una serie de consejos específicos para eclesiásticos, gobernantes, mercaderes, esposos, etc. También a quienes ejercen el oficio de las armas en *De vita militarium*.

[65] Fue jefe de las tropas francesas en Toscana durante la primera guerra de Italia que enfrentó a franceses con españoles.

Como se puede apreciar, no hay en Europa occidental un tratamiento teórico excesivo sobre los aspectos navales. La mayoría de las aportaciones son traducciones o trabajos elaborados a partir de obras de autores clásicos. Únicamente desde ámbito inglés -¿cuestión de insularidad?-, se realizan algunos acercamientos al tema de forma más destacada. Salvando también el caso del autor de origen griego, quien quizás por propia experiencia personal quiso dejar patente la importancia de la posesión de una flota y el peligro de la misma en las manos no adecuadas.

Vista esta situación ¿cuál era el panorama que existía en los reinos cristianos de la Península Ibérica? Es el paso que daremos a continuación, centrándonos en los casos de las Coronas de Aragón y de Castilla.

2. 3. España

Como en otros lugares de Europa, el ámbito hispano verá también a partir del siglo XIII como la importancia de las cuestiones navales quedará reflejada por escrito en muchas ocasiones en obras impulsadas cuando no escritas por los propios soberanos. Esto se ve claramente tanto en los casos de Castilla como en el de Aragón.

2. 3. 1. Aragón

Son múltiples las referencias teóricas navales que podemos encontrar en el ámbito de la Corona de Aragón.

En el siglo XIII tenemos las aportaciones de Jaime I en el *Libro dels Feits*. También Ramón Muntaner en su texto cronístico. En este último se aprecia la importancia de las cuestiones navales para Aragón, cuando por ejemplo:

> «*Y bueno sería que el señor rey de Aragón pusiera su empeño en esto que yo le diré: que ordenase cuatro arsenales para sus marinas, que fuesen las atarazanas conocidas; dos de uso ordinario y otras dos para casos de necesidad. Las dos de necesidad estarían una en Barcelona y la otra en Valencia, porque son las dos ciudades en las que hay mayor fuerza de hombres de mar que en ninguna ciudad haya. Las otras dos, en buen orden, que estuvieran una en Tortosa, que es ciudad noble y buena, que está en la frontera de Cataluña y Aragón; y podrían armarse veinticinco galeras que, en cuanto estuvieran fuera del río, nadie se daría cuenta. E igualmente en Cullera, donde acudirían todos aquellos del reino de Murcia y de Aragón y de Castilla en gran número, sin que nadie lo supiera, y que, armadas y aparejadas, podrían de este modo entrar en la mar. Qué de verdad, no sé de ningún príncipe ni rey que pudiera tener dos tan hermosos arsenales ni tan secretos como serían el de Tortosa y el de Cullera*
>
> *Por lo cual, señor rey de Aragón, preguntad a vuestros hombres de mar qué les parece esto que yo digo, que estoy seguro que*

aquellos que de ello tendrán noticiaos han de decir que así es de verdad.»[66]

Como vemos, en su visión que podríamos considerar estratégica, pone especial énfasis en el impulso de la capacidad de construcción naval de la monarquía aragonesa, en su posibilidad de obtener en poco tiempo gran número de embarcaciones. Igualmente, desde una perspectiva táctica, Muntaner pone énfasis en la capacidad y habilidad de los ballesteros como determinantes para el buen desarrollo de cualquier batalla naval:

«*Podeis creer que, en las batallas, los ballesteros de tabla son los que marcan la jugada. Por esto puede decirse que está loco el almirante de Cataluña que embarca en las galeras subalternos que ocasionalmente les sustituyen, sin que sean mas de veinte por centenar para cuando los ballesteros de tabla salen a la caza y no hay nada que se les pueda poner por delante.*»[67]

Este mismo autor, cuando menciona la campaña de Carlos de Anjou en Italia, hace además una manifestación notable:

«*...y ahora estaba en un gran aprieto por muchas razones: la primera, que* ***había perdido el mar****,...*»[68]

E insistía:

«*Cuando el rey Carlos tuvo noticia de esta respuesta, pensó que no le convenía detenerse en regio, por tres razones, la primera, porque, puesto que* ***había perdido el mar****, no tendría víveres;...*»[69]

De fecha posterior es el texto de Bernardo de Cabrera, *Ordinations sobre la feyt de la mar*, escrita en época del rey Pedro IV el Ceremonioso. En la misma se percibe la importancia de diferenciar bien el mando militar del referido a la navegación. No solo es un tratado teórico, ya que Bernardo de Cabrera poseía experiencia en la participación en campañas navales. Así, fue el jefe de la expedición naval que envió el rey de Aragón para someter la rebelión que se produjo en Cerdeña, con auxilio genovés, obteniendo una crucial victoria el 27 de agosto de 1353. También fue uno de los pocos próceres aragoneses que apoyaron el conflicto contra el rey Pedro I de Castilla[70], en el cual una actuación suya acabó acarreándole la vida por traición.

[66] MUNTANER, *Crónica*. Cap.36, p. 82. El capítulo lleva el epígrafe de *La Marina de Aragón*, pp. 81-83.

[67] *Ibidem*, pp. Cap. 83, 168-169.

[68] *Ibidem*, cap. 71, p. 140.

[69] *Ibidem*, cap. 73, p. 147.

[70] Juan Blas SITGES, *La muerte de Don Bernardo de Cabrera, consejero del Rey D. Pedro IV de Aragón (1364)*. Madrid, Sucesores de Ribadeneyra, 1911. Sobre los asuntos de Córcega y Castilla, p. 2.
Bernardo de Cabrera (1289-1364), nació en Calatayud y participó en la conquista de Mallorca. Como hemos comentado, fue jefe de la flota aragonesa que derrotó a la flota genovesa y conquistó el puerto de Algero, en Cerdeña.

2. 3. 2. Castilla

Para la Castilla del siglo XIII tenemos el inestimable texto legal alfonsino conocido como *Las Partidas*[71]. En el ámbito de la guerra en el mar el pensamiento teórico de Alfonso X queda recogido en la Partida II. En la misma se indica que:

> «*Mar, es lugar señalado en que pueden los omes guerrear a sus enemigos*»[72]

Diferencia además el soberano castellano dos formas de combatir por mar:

> «*La guerra de la mar es como cosa desamparada, e de mayor peligro, que la de tierra: por las grandes desventuras que pueden y venir e acaeser. E tal guerra como esta, se faze de dos maneras. La primera es, flota de galeas e de naves*[73] *armadas con poder de gente, bien assi como la gran hueste, que faze camino por la tierra. La segunda, es armada de algunas galeas, o de leños*[74] *corrientes, en de naves armadas, en curso.*»[75]

Es decir, el rey castellano diferenciaba entre, con conceptos que veremos en el próximo capítulo, el combate por la obtención del *dominio positivo del mar* por parte de una flota concentrada, y la negación al contrario de ese dominio, o sea, la obtención del *dominio negativo del mar*, mediante el empleo de una *flota dispersa* o en labores de corso.

En los siglos XIV y XV en Castilla no hay una puesta en escrito de la clara percepción que lo naval tiene en el buen devenir de las operaciones militares. Autores como Juan Mathé de Luna, Fernán Pérez Maimón, Pedro López de Ayala, Alfonso de Palencia o Álvarez de Santa María proporcionan breves reflejos de dicha percepción en sus obras cronísticas.

Pedro López de Ayala, llegó a afirmar respecto a la campaña de Juan I contra Portugal:

> «*E el reyovo muy grand placer por estas nuevas,* ***ca cobró toda la mar por si****...*»[76]

Lo que volvió a manifestar de forma clara:

[71] Nos basamos en este punto en la obra de MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Acerca de la Guerra y de la Paz*... El capítulo V, sería el más interesante en este aspecto ya que trata sobre la estrategia, pero lamentablemente no hace referencia a la guerra por mar, pp. 121-129

[72] Título XXIIII.

[73] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica: «*Buque o barco. En la Edad Media se daba este nombre a la embarcación de gran porte que empleaba sólo una vela y era muy manguda.*», p. 339.

[74] *Ibidem*, indica para leño en sus diversas acepciones: «*1. Ant. Nombre genérico de toda embarcación de casco de madera. 2. Embarcación medieval de vela y remo. 3. Fig. Bajel. 4. Barca, en su primera acpción.*», p. 298.

[75] MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Op. cit.*, p. 104. Partida II, Título XXIIII, Ley I.

[76] *CRC*, p. 533. La negrita es mía.

«*... e ovo dende muy grand placer, ca los de Portogal que eran contra el* ***non tenían ya poder en la mar.***»[77]

El segundo autor mencionado, el cronista Alfonso de Palencia se permitirá escribir:

«*...y que ahora, limitados* [los granadinos] *por el estrecho del Mediterráneo,* ***faltos de defensas y auxilios marítimos****, no tenían más poder que el que la pereza de nuestra nación les brindaba.*»[78]

Volvió el autor a dejar constancia de su pensamiento en el mismo texto:

«*Si confiasen en abastecerse por el tráfico marítimo de África* [los granadinos] *pronto morirían, porque no tienen recursos ni pericia para la navegación; y si por acaso los cartagineses o tunecinos que habitan la vieja Cartago tienen una pequeña armada de galeras*[79]*,* ***en seguida la apresan cristianos catalanes, vascos o a veces andaluces y aun portugueses****, cuya constancia en la guerra les ha conseguido la posesión de ciudades situadas en la costa de al-Magrib y convenientes para nuestras escuadras. Por tanto, apenas aborda en salvo, furtivamente y con vientos favorables, siquiera una pequeña carabela*[80] *de los moros con viajeros o con los subsidios que anualmente se recogen en África para la defensa de Granada. Cuánto más sería la escasez, pues, si dependieran por necesidad sólo de aquel tráfico.*»[81]

Y volvía a incidir:

«*También se necesitaría para someterlos una poderosa armada de galeras y naves de carga, para impedir que los auxiliares de al-Magrib y de los beréberes tunecinos reforzasen a los granadinos cuando éstos se hallasen cercados o (sic) oprimidos por la falta de víveres.* ***Estando rodeados los granadinos por mares y tierras en poder de cristianos****, los otros siempre les ayudan con tropas auxiliares /.../* ***si no se opusiese*** *el rey Enrique a los intentos de los infieles* ***con una poderosa armada permanente****.*»[82]

[77] *Ibidem*, p. 590. La negrita es mía.

[78] *Décadas*, vol I, p. 103.

[79] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica, en su primera acepción y solo en lo referido a la Edad Media: «*La galea, que en el siglo XV adoptará el definitivo nombre de galera, en la Edad Media venía a ser un vaso flotante, raso y muy alargado, como soporte del armazón de los bancos de los remeros que lo ocupaban en casi toda su eslora. Los remeros, en número de dos o tres por banco, manejaban cada uno de ellos un solo remo. Entonces birreme o trirreme no significaba ya dos o tres órdenes de remos, como en la antigüedad griega y romana, sino dos o tres remos por banco, todos en un mismo plano único, que se mantendría desde fines del siglo XIII hasta las últimas galeras del siglo XIX. Desde mediados del siglo XIV los venecianos tuvieron dos tipos de galeras mercantes, las de tráfico de Flandes o Londres y las de Rumanía. En el siglo XV y gran parte del XVI las galeras arbolaban un solo palo con vela latina*», p. 105

[80] *Ibidem*, indica: «*Nave seguramente derivada de los carabos morunos con un casco y un aparejo especialmente apto para barloventear. En un principio usaban solo aparejo latino. Después, al ser empleada por portugueses y españoles en sus viajes de descubrimiento, tuvieron cofa y aparejo redondo, ya solo en el trinquete o en éste y en el mayor.*», p. 105.

[81] *Décadas*, vol I, p. 110c

[82] *Ibidem*, p. 144.

Mientras que Álvarez de Santa María hace referencia a que:

> «*El almirante don Alonso Enríquez, tío del Rey, partió de Seuilla* ***para guardar la mar****, e llegó a la cala de Benazin en veinte e çinco dias del mes de mayo.*»[83]

De forma que:

> «*En tal manera que la mar hera* ***muy bien guardada****.*»[84]

Más explícito, fue durante el reinado de los Reyes Católicos y para el marco de la conquista de Granada, Diego de Valera, a la sazón gobernador de El Puerto de Santa María y autor de cierto número de textos cronísticos como hemos tenido oportunidad de ver en el capítulo anterior. Este autor, en una carta datada el 10 de febrero de 1482 y otra en verano de ese mismo año, aconsejaba al rey Fernando determinar la conquista del Reino de Granada mediante la toma de Málaga, como ya pretendió en su momento Enrique IV de forma fallida en los primeros años de su reinado. En la primera de estas epístolas, además de otras observaciones muy interesantes, se indicaba:

> «*Poner en el Estrecho tantos e tales nauios que* ***no solamente lo puedan guardar, mas sean bastantes para correr las dos costas*** *de la Granada e la Berberia.*»[85]

En la segunda de las cartas se manifestaba:

> «*El armada que paresce ser necesaria* ***para que el estrecho se guarde. e los moros no puedan ser socorridos de allende****, asy de pan commo de gente, es la siguiente:...*»[86]

Lo cierto es que insistió en otras ocasiones en el mismo tema, la toma de Málaga, empleando medios navales, lo que facilitaría la conquista del resto del reino de Granada[87].

El interés de Valera por los textos didácticos militares le llevó a la traducción, entre 1339 y 1447[88], como vimos, por encargo del condestable Álvaro de Luna, de la obra de Bouvet, *Arbre des* Batailles, en la que no se toca especto naval alguno[89].También escribió un *Tratado de las Armas o de los Rieptos y Desafíos* dedicado a Alfonso V de Portugal en el que igualmento no encontramos referencia a los aspectos navales en un texto que fue redactado entre 1458 y 1467.

[83] *CJII*, p. 367. La negrita es mía.

[84] *Ibidem*, p. 369.

[85] *Epistolas de mosen Diego de* Valera..., epístola XVI, pp. 55-59, la cita en p. 56.

[86] *Ibidem*, epístola XIX, pp. 66-69. LADERO QUESADA, *La guerra de Granada*, p. 35. Reproduce en apéndice, página 101 y 102, las mencionadas cartas.

[87] *Epistolas de mosen Diego de* Valera..., epístolas XVIII, pp. 62-65; XXI, pp. 75-77.

[88] ALVAR y GÓMEZ MORENO, «Traducciones Francesas en el siglo XV:...», p. 36.

[89] Francisco Rafael de UHAGÓN, *Mosén Diego de Valera y el Arbol de Batallas. Informe.*. Madrid, 1920.

Con todo este ideario, se estaban poniendo las bases teóricas para el gran desarrollo naval que vivirá la Europa de los siglos XVI, XVII y XVIII.

3. La política naval del Estado Moderno

La progresiva constatación sobre la importancia del poder naval hace que aumente el número de tratados y que la producción específica sobre el tema sea mucho más destacada[90]. Además, fueron varias las potencias que se disputaron la supremacía marítima y con ella la naval[91]. En el siglo XVI lo fue entre España y Portugal. Pero a partir del XVII esta confrontación quedó eliminada con la Unión Ibérica, incorporándose a disputa nuevos actores (Inglaterra, los Países Bajos,…)

Uno de estos nuevos actores que entran con fuerza son los Países Bajos, que asentados inicialmente en una fuerte tradición marítima mercantil, ocuparon el primer puesto de la supremacía naval en detrimento de las naciones Ibéricas, especialmente de la Monarquía Hispánica

La incorporación de Inglaterra y Francia fue un poco posterior, fugaz la segunda entre la holandesa y la inglesa. Más asentada y con una mayor proyección en el tiempo, fue la segunda. En todos estos países se vio la importancia de la posesión del poder naval y se teorizó, directa o indirectamente, sobre la misma.

Los territorios de la Monarquía Hispánica no se quedarán atrás en este tipo de producción. De hecho, la importancia que se dará a los aspectos navales hizo que las figuras políticas de primera línea manifestaran y reflejaran sus pensamientos al respecto[92].

[90] Sobre la literatura militar en la España de la Edad Moderna, tenemos las obras generales de Antonio ESPINO LÓPEZ, *Guerra y cultura en la Edad Moderna: la tratadística militar hispana en los siglos XVI y XVII: libros, autores, y lectores*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2001 y Esther MERINO PERALT, *El arte militar español en la época moderna. Los tratados de re militari en el Renacimiento. 1536-1671. Aspectos de un arte español*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.

[91] Obras generales son las de Melchor FERNÁNDEZ ALMAGRO *Política Naval de la España Moderna y Contemporánea*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946. Para un período más desconocido, Henry KAMEN *La españa de Carlos II*. Barcelona, Crítica, 1981. Interesante es la obra ya mencionada de CERVERA PERY, *La estrategia naval del Imperio: Auge, decline y ocaso de la Marina de los Austrias*. Madrid, 1982. También general para el marco mediterráneo desde el siglo XVII es la obra de S. W. C. PACKS, *Sea power in the Mediterranean from the seventeenth century to the present day*. Londres, 1971.

Respecto al resto de las potencias europeas: B. CAPP *Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*. Oxford, 1989; J. MEYER, «La Marine française de 1545 à 1715» En A. CORVISIER (Director), *Histoire militaire de la France*. Vol. I, CONTAMINE Ph., (Encargado) *Des origins à 1715* París, 1992, 485-525; G. SYMCOX, *The Crisis of French Sea Power 1688-1697. From the «Guerre d'Escadre» to the «Guerre de Course»*. La Haya, 1974; A. DE BOOY, «Holland In the Mediterranean. 1607-1704» En *Mariner's Mirror* XXV, nº. 4, 1939 pp. 392-416; G. RAVEN, «A Summary of Netherlands Naval Organization» En *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, 58, 1984, pp. 155-165; J. R., JONES, «The Dutch Navy and National Survival in the Seventeenth Century» En *International History Review*, 10, 1988, pp. 18-32 y J. R. BRUJIN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia, 1993.

[92] Para el siglo XVIII en España las figuras más destacadas fueron Bernardo Tinajero, José Patiño, José Campillo, el marqués de la Ensenada, Jorge Juan Ulloa Santacilla, José Mazarredo y Antonio Valdés. CERVERA PERY, «La guerra naval...», p. 400. De ellos, Tinajero, Patiño, Campillo, Ensenada y Valdés fueron Secretarios de Marina. Mazarredo y Jorge Juan recibieron numerosas misiones y funciones técnico-políticas.

3. 1. Los siglos XVI y XVII[93]

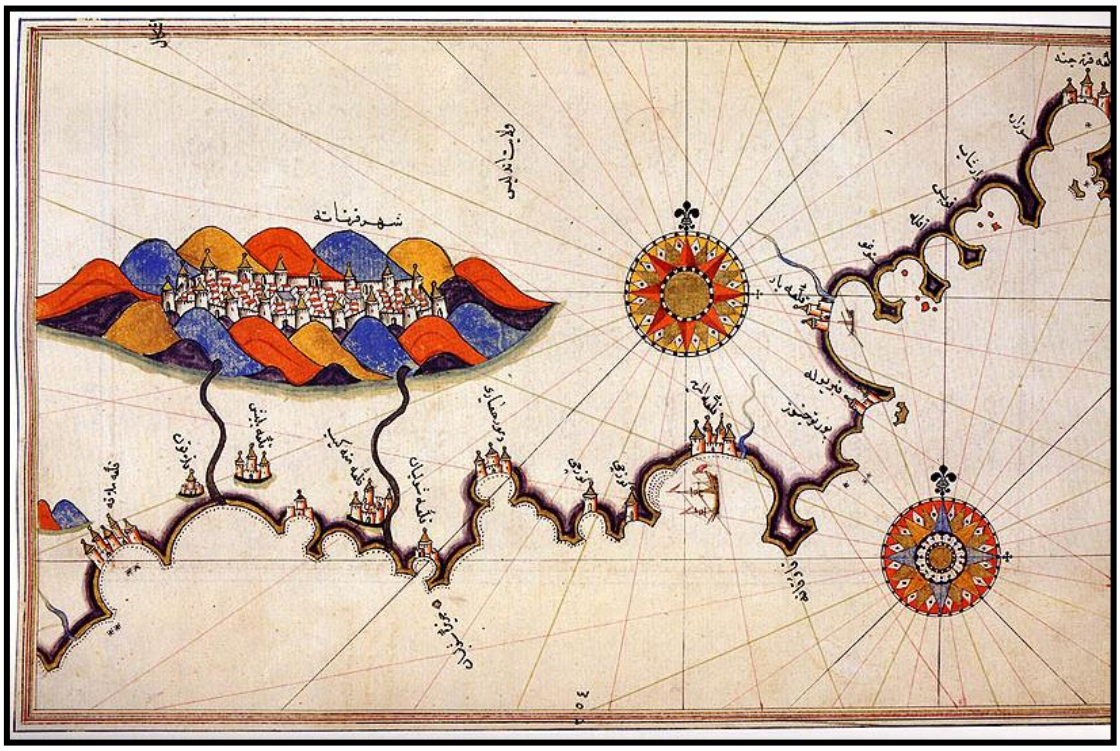
No es posible empezar a ver el pensamiento naval en la transición del mundo medieval al moderno sin acercarnos a la figura del otomano Hadji Muhiddin Piri Ibn Hadji Mehmed, más conocido como Piri Reis[94]. Este autor, cuyo tío Kemal había sido también un marino al servicio del sultán, fue un marino de longeva vida, nacido en Gallipoli en 1465 y decapitado en El Cairo en 1554, fue autor del *Kitab-i Bahriye*, (*Libro de las Materias Marítimas*) y dedicado a Solimán *el Magnífico*. Se trata de una obra eminentemente cartográfica por la que es principalmente conocido y en la que en fecha tan temprana como 1513 aparecen ya las costas orientales de América del Sur. Este almirante será el icono de la expansión otomana por el Mediterráneo. En el marco de esta expansión combatió en el Mediterráneo Oriental contra los venecianos en numerosas ocasiones entre 1499, y 1502, participando en las batallas de Zonchio y Modon. En 1516 aparece ya como capitán de un barco de la flota otomana. Participó en el asedio contra la isla de Rodas en 1522. En 1547 fue nombrado *Reis* almirante de la flota otomana, pasando su actividad al Océano Índico, en confrontación directa con los portugueses.

[93] Para el conocimiento del pensamiento naval hispano sobre el tema es necesaria la lectura total o parcial de una serie de obras. Para el siglo XVI, y dejamos a un lado toda la producción sobre "acontecimientos" concretos como la Jornada de Inglaterra o Lepanto: Ricardo CEREZO MARTÍNEZ, *Las Armadas de Felipe II*. Madrid, San Martín, 1988; Magdalena DE PAZZI PI CORRALES, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid, 1989. También C. R. PHILLIPS, «The Development of Spanish Naval Strategy and Tactics in the Sixteenth Century» *Politics, Religion and Diplomacy in Early Modern Europe*. Kirksville, Missouri, 1994. En las XXII Jornadas de Historia Marítima que se celebraron en Madrid, que fueron dedicadas a *La Casa de Contratación de Sevilla. Aproximación a un centenario, 1503-2003*, CEREZO MARTÍNEZ, realizó la ponencia de título «El poder marítimo y la defensa de las comunicaciones oceánicas en los siglos XVI y XVII», que, junto con el resto de las aportaciones, estaba pendiente de publicación. También para el siglo XVI las aportaciones de Esteban MIRA CEBALLOS, «El sistema naval español en el siglo XVI: las Armadas del Imperio» En *RHN*, año XIX, 2001, 74, pp. 39-54. También David GOODMAN, «El dominio del mar y las Armadas de la Monarquía» En *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Tomo II, *La Monarquía. Recursos, organización y estrategias*. Madrid, Sociedad Estatal Lisboa'98, 1998, pp. 365-383. Pese al título, el texto está en inglés. En el mismo volumen anterior José ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO «Las rutas del mar y la crisis del orden imperial hispánico en el reinado de Felipe II.» Pp. 307-314. Para el siglo XVII tenemos también una obra de D. GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona, Península, 2001. Traducción de Juan Pedro Campos Gómez de la obra original *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat,* Cambridge University Press, 1997; Robert A. STRADLING, *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*. Madrid, Cátedra, 1992. Traducción de Pepa Linares de la obra original *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*. Cambridge University Press, 1992; Enrique OTERO LANA, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid, 1992 y también J. P. COOPER, «Sea-Power» en J. P. COOPER (Editor) *The Decline of Spain and the Thirty Years' War*, vol. IV de *The New Cambridge Modern History*, Cambridge, 1971, pp. 226-238. Mucho más reciente y de un gran especialista español, lo que siempre es de agradecer, Estaban MIRA CEBALLOS, *Las Armadas Imperiales. La Guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid, La Esfera de los Libros, 2005. Es interesante la obra, por lo que tiene de precursora, de Edward Dwight SALMON, *Imperial Spain. The rise of the empire ald the dawn of modern sea-power.* Westport (Connecticut), Greenwood Press, 1971. Es la reedición de la obra, que originalmente se editó por Henry Holt and Company, 1931. Para venir de la historiografía anglosajona, en este caso estadounidense, sus presupuestos no tienen los prejuicios habituales y es bastante favorable en cuanto a sus juicios referidos al poder naval español bajo Carlos V y Felipe II. También interesante, por el marco que estudia, es la obra de C. H. GARDINER, *Naval Power in the Conquest of Mexico*. Austin, 1959.

[94] A. AFETINAN, *Life and Works of Piri Reis: the oldest map of America*. Ankara, Turkish Historical Society, 1987. Segunda edición. También Gregory C. McINTOSH, *The Piri Reis Map of 1513*. Atenas-Londres, University of Georgia Press, 2000.

Su obra mencionada, el *Kitab-i Bahriye*, es una obra principalmente técnica que, según Saffet Bey apareció en 1521[95]. Consta de dos partes bien diferenciadas. La primera es una parte textual aunque también contiene mapas. Nos presenta información sobre tormentas, corrientes, orientación mediante las estrellas, empleo del compás así como las características de los océanos y de las tierras circundantes a los mismos. La segunda parte es eminentemente cartográfica y se trata básicamente de una colección de portulanos y de líneas de navegación.

FIGURA 1. MAPA DE PIRI REIS DE LAS COSTAS DEL REINO DE GRANADA



La expansión marítima otomana queda bien reflejada en la vida de este autor. Dicha expansión se advierte en una carrera desde finales del siglo XV y durante el siglo XVI, en confrontación directa con la Monarquía Hispánica y que culminaría en 1571 con la batalla de Lepanto.

Volviendo ya al mundo de la cristiandad latina occidental, un autor que teorizó sobre muchos aspectos de su época fue Nicolás de Maquiavelo; tratadista que, a parte de su obra más conocida, también realizó un escrito de teoría bélica[96]. Puede considerarse como un teórico de la nueva organización política que se estaba afianzando en Europa por esos años y desde el siglo XV, el Estado Moderno. Dicha obra está dividida en siete libros y ninguno de ellos trata de forma específica la guerra por mar. De hecho, la obra no trata la guerra por mar. Lo dice de forma explícita el autor, como ya lo indica en el sumario del libro séptimo:

[95] SAFFET BEY, *Piri Reis*…, p. 264.

[96] *Tratado del Arte de la Guerra*. Escrito entre 1519 y 1520 y único de su autoría que se publicó en vida. Nosotros empleamos la edición contenida en la obra *El Arte de la Guerra. El Príncipe*. Madrid, Alba Libros, 2001. Para *El Arte de la Guerra*, pp. 3-187.

> «*Por qué el autor no se ocupa de la guerra naval y apenas habla de las tropas de caballería*»[97]

Ya en materia, indica las razones:

> «*Sé que pudiera haber dicho algo más acerca de la caballería y después hablar de la guerra marítima, porque los que definen la milicia dicen que es un ejercicio de mar y tierra, de a pie y a caballo. Del marítimo nada me atreveré a decir, porque no lo conozco: dejaremos esta misión a genoveses y venecianos que, estudiando y aplicando este género de guerra, han hecho desde pasados tiempos grandes cosas*.»[98]

Por lo que respecta a España, según algún autor, con Felipe II se inició, tras el desastre de 1588, la política naval española[99]. Si antes de esta fecha las acciones navales de la monarquía eran más bien dispersas y buscaban el *domino positivo del mar* mediante un combate decisivo, tras esa fecha parece que se optó según lo que se deduce por los datos que proporcionan los diversos autores, por la obtención del *dominio negativo del mar*. Así, antes de las jornadas de Inglaterra de 1588, con la rebelión en los Países Bajos y en la unión con Portugal, se habían realizado intentos de potenciar el aspecto naval de la política bélica de la monarquía[100].

Durante el reinado de Felipe II, existió un grupo de personajes de la corte que apoyaron sin reservas una política naval con la que se pretendía solucionar los asuntos más graves de la monarquía, en especial la sublevación de los Países Bajos. Entre estos personajes descollaban el conde de Olivares, también Pedro Ménedez de Avilés y el propio duque de Alba cuando regresó de Flandes. La existencia de estos y otros personajes y la influencia que ejercieron, permitió la conquista del puerto de Dunquerque en 1583, lo que hizo posible un doble uso del mismo, lo que en el ámbito naval se reflejó en la actividad de acoso al comercio de los sublevados[101]. Pero también destacó Luís de Zúñiga Requesens[102], quién en la segunda mitad del siglo XVI le dijo a Felipe II:

---

[97] *Ibidem*, p. 161.

[98] *Ibidem*, p. 179.

[99] STRADLING, *La Armada de Flandes...*, p. 32.

[100] *Ibidem*, pp. 25-31.

[101] *Ibidem*, pp. 30-31.

Enrique Guzmán y Ribera (1540-1607) II conde de Olivares, de 1581 a 1591 embajador en Roma; de 1591 a 1595 virrey de Sicilia y desde 1595, virrey de Nápoles.

Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574) fundador de la primera ciudad de los Estados Unidos, San Agustín, en la Florida, el 28 de Agosto de 1565. En varias ocasiones entre 1556 y 1574 fue nombrado Capitán General de la Flota de Indias. Previamente, en 1554, estuvo al mando de la flota que llevó a Felipe II a Inglaterra a casarse con María Tudor. En 1568 fue nombrado gobernador de Cuba. Murió en Santander cuando por mandato del rey organizaba una flota para combatir contra Inglaterra y auxiliar al gobernador Luis de Zuñiga Reqesens en Flandes.

[102] Requesens (1528-1576), había sido uno de los mentores del hermanastro del rey Felipe II, Juan de Austria, siendo su participación, junto con Álvaro de Bazán y Andrea Doria, imprescindible y destacada para la consecución del buen resultado de la batalla de Lepanto (1571). Dos años después Felipe II le nombra gobernador de los Países Bajos, cargo que ocuparía hasta su muerte.

> «*Si la quietud de estos Estados* [los Países Bajos] *dependiera de romper la gente de los enemigos en campaña, presto se vería el fin; pero no depende sino de quitalles la fuerza de la mar, donde son superiores*»

En esto fueron también visionarios tanto Carlos de Coloma como William Semple. El primero solicitaba el hostigamiento de las flotas pesquera y comercial holandesas. El segundo abogó desde 1580 por una gran ofensiva naval para derrotar a los holandeses[103].

Con el paso del tiempo, Federico Spinola, en 1593, presentó al rey un proyecto que consistía en el ataque al comercio de los sublevados mediante el empleo de una flota de galeras, a la vez que numerosos armadores vascos solicitaban patente de corso para combatir también a los rebeldes, que les habían causado un gran daño en el comercio con Francia[104]. Esta circunstancia ejemplarizaba la incapacidad de obtener el *dominio positivo del mar* por lo que se optaba por la gestión del *dominio negativo*.

No obstante ya antes, aunque en esa misma época de finales del siglo XVI, había autores que manifestaban que la fuerza del imperio de la Monarquía Hispánica estaba en la unión que entre todos sus estados componentes se realizaba mediante el mar. Así, en su obra sobre el ejército en España, Bernardino de Mendoza en su obra *Teoría y práctica de la guerra escrita al Príncipe don Felipe, Nuestro Señor*, publicada en 1577, manifestaba una serie de aspectos muy interesantes. Empezaba por manifestar una generalidad:

> «*Las conquistas que los reyes y príncipes acometen por mar les viene a ser, cuando tienen navíos, marineros y las demás cosas necesarias para ellas, mucho más fáciles que las de tierra por la comodidad con que se las lleva en poco tiempo gran número de soldados, municiones y artillería a diferentes tierras y muy distantes. Por este medio abre Nuestro Señor el camino a los reinos y*

[103] STRADLING, *La Armada de Flandes...*, p. 40 para la opinión de ambos personajes. Respecto al segundo, sus consideraciones sobre la importancia de la marina de guerra quedaron plasmadas en numerosos escritos *Consulta hecha al Rey sobre las proposiciones que mandó hacer a las Cortes en 6 de Julio de 1623 para formar escuadras de navíos, mantener corsarios en el mar y aumento de comercio*. También *Ayuntamiento para el Consejo de Estado, en que se proponen varios medios para el remedio de la Monarquía de España*. Otro escrito era *Recuerdo hecho a S. M. en audiencia reservada sobre la guerra con los rebeldes, y la necesidad de Armada marítima para ofenderles*. Otro más *Memorial al Rey D. Felipe III sobre materias de Estado para la conservación de los reinos de España*. También *Parecer, contradiciendo el casamiento del Príncipe de Gales con la Serma. Infanta Doña María y proponiendo varios puntos para el restablecimiento del comercio marítimo de España*. Más, *Representación sobre la guerra contra los rebeldes y de la necesidad de fuerzas marítimas para sujetarles* e igualmente *Representación proponiendo los medios de señorear la mar con el aumento de las fuerzas marítimas*. De estos dos últimos textos el primero estaba dirigido al rey y el segundo al Conde-duque de Olivares.

Carlos de Coloma (1567-1637), su primera acción militar fue en la campaña de anexión de Portugal. Posteriormente sirvió durante varios años en las galeras del Tercio Viejo de Sicilia, siendo destinado después a Flandes y en otras campañas como la invasiónde Francia, etc. Entre 1622 y 1624 fue embajador en Inglaterra.

William Semple, nacido en escocia y exilado en España, entrando al servicio de la monarquía en los inicios de la década de 1580 como asesor sobre las islas británicas en los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV. Casado con una noble española, en 1627 fundó el Real Colegio Escocés en Madrid.

[104] *Ibidem*, p. 35. Véase BMN CVP, 3, ff. 42-43 y 49 y ss. *Cif.*, *ibidem*, p. 35.

Federico Espínola (1571-1603), mantuvo una escuadra de galeras en el Mar del Norte asaltando el comercio naval de los Paises Bajos y presentó al duque de Lerma un proyecto, desechado, de invasión de Inglaterra.

> *estados que tienen costa de mar para esperar mayor acrecentamiento y grandeza...*»[105]

De forma intuitiva considera cúales son las funciones de una fuerza naval:

> «*...y entretener gruesas armadas de ordinario, proporcionando las fuerzas de ellas a las de tierra, que es con lo que se asegura más la conservación de los imperios, señoreando la mar, y el fundamento para durar, según razón humana, su grandeza por la necesidad que las más provincias tienen de respetarse para mantener sus tratos y comercios por la facilidad con que se pueden ofender en diferentes partes a un mismo tiempo el que es poderoso en la mar.*»[106]

Como hemos dicho, de forma intuitiva, pero también muy moderna, como se puede comprobar comparando sus palabras con los elementos características y funciones del poder naval, que reflejamos en el capítulo siguiente de este trabajo.

En las décadas de 1580 y 1590 aparecieron o se volvieron a reeditar numerosas obras que trataban los aspectos bélicos de la Monarquía Hispánica a cargo de autores como Diego de Salazar[107], Marcos de Isaba[108], Martín de Eguiluz[109], Bernardino de Escalante[110], Sancho de Londoño[111], Francisco de Valdés[112], Bartolomé Scarión[113] o Luis Valle de la Cerda, esta ya en el reinado de Felipe III[114].

[105] Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, p. 127. En esta obra destinada a la formación militar de futuro rey Felipe III, las últimas páginas están dedicadas a la guerra por mar, como el propio autor indica «*Aunque no he hecho profesión de marinero, el haber sido soldado en algunas jornadas que se han ejecutado por mar /.../ me disculpará del haber tratado de su gobierno y manera de combatir sin alargarme a lo que es marinería por no ser mi profesión...*», p. 137.
Bernardino de Mendoza (1540-1604), entre 1560 y 1576 participó en los combates que se desarrollaban en los Países Bajos. Entre 1578 y 1584 fue nombrado embajador en Inglaterra y entre 1584 y 1590 en Francia.

[106] *Ibidem*, pp. 127-128.

[107] *Tratado de Re Militari*. Hay una edición en Alcalá de Henares en 1536, se volvió a publicar en Bruselas en 1590. Se trata de una traducción y adaptación del tratado de Nicolás Maquiavelo Hay una edición actual a cargo de Eva BOTELLA ORDINAS, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000.

[108] *Cuerpo Enfermo de la Milicia Española*. Se publica en Madrid en 1594. Hay una edición actual a cargo de Enrique Martín MARTÍNEZ RUÍZ, Madrid, Ministerio de Defensa, 1991.

[109] *Milicia, discurso y regla militar*. Editada en Amberes en 1595. Hemos empleado el texto existente en la Biblioteca Histórica Marqués de Valdecilla de la Universidad Complutense.

[110] *Diálogos del Arte Militar*. Se edita primero en Sevilla en 1583 y se vuelve a publicar en Bruselas en 1595. Hay una edición actual a cargo de Raquel MARTÍN POLÍN, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.

[111] *Discurso sobre la forma de reducir la Disciplina Militar a mejor y antiguo estado*. Se publicó en Madrid en 1594. Existe una edición actual de Madrid, Ministerio de Defensa, 1993.

[112] *Espejo y Disciplina Militar. Por manera de un Diálogo Militar del Maestre de Campo Francisco de Valdés, En el cual se trata el Oficio de Sargento Mayor*. 1596. Según el texto de la obra, la misma fue finalizada de escribir en 1571. Existe una edición actual a cargo de Joaquín RODRÍGUEZ DE ARZÚA, Madrid, Ministerio de Defensa, 1989.

[113] *Doctrina Militar*. Aparece en 1598.

[114] *Avisos en materia de Estado y Guerra para oprimir rebeliones o hacer paces con enemigos armados, o tratar con súbditos rebeldes.* Aparece editada en 1599 pero se había escrito en 1583.

De todas ellas, la única que hace un tratamiento más exhaustivo de los aspectos navales es la de Bernardino de Escalante[115] y en mucha menor medida la de Diego de Salazar. Este último indica que el capitán de la mar, por el hecho de serlo suele ser también buen capitán en tierra, lo que no suele suceder en el caso contrario[116]. Bernardino de Escalante, a la hora de tratar, en su Diálogo Cuarto, a los oficiales mayores del ejército, se aproxima a la figura de los almirantes de forma escasa para decir que no se ejercita dicho oficio como se debiera[117]. En el Diálogo Quinto vuelve a hablar, con más extensión, de cuestiones navales, pero en función de los que denomina *Jornada de la Isla Tercera*, reduciéndose el texto a una somera narración de los acontecimientos de dicha campaña.

Personaje significativo fue Martín Padilla Manrique, conde de Buendía y de Santa Gadea. Participó en 1571 en la batalla de Lepanto. En 1585 fue nombrado capitán general de las galeras de España y adelantado mayor de Castilla mientras que en 1596 fue nombrado general del mar Océano. Igualmente fue miembro del Consejo de Estado[118]. Participó en numerosas acciones navales tanto contra los turcos, los ingleses o los holandeses como contra corsarios. Desde su puesto de alta responsabilidad, cuidó el orden y la organización de la escuadra de galeras y abogó siempre por el mantenimiento de una fuerte marina de guerra por parte de la Monarquía Hispánica como elemento decisivo de la acción política de los soberanos de la misma. Por desgracia en sus últimos años presencia el inicio de la decadencia de la Marina y también de la Monarquía Hispánica[119].

Concepción distinta era la que tenía Giovanni Botero en su obra *Della Ragion di Stato*. En España se publicó en 1593 una edición traducida a cargo de Antonio de Herrera y Tordesillas, impulsada por Felipe II y bajo el título *Diez libros de la razón de estado*[120]. El éxito general de la obra fue tal que se realizaron seis ediciones en treinta años, con un total de 40 desde su publicación inicial en Venecia en 1589 hasta finales del siglo XVII.

---

[115] Bernardino de Escalante (1537-hacia 1605), se embarcó en la flota que llevó a Felipe II a Inglaterra para su matrimonio con María Tudor. Es también autor del segundo libro escrito en Europa sobre China y el primero que alcanzó difusión más allá de Castilla. Entre 1555 y 1558 estuvo combatiendo en los Paises Bajos.

[116] *Tratado de Re Militar*, p. 119.

[117] *Diálogos del Arte Militar*, p. 230.

[118] La documentación relativa a su actividad al mando de la escuadra de galeras de España se conserva en la colección Sanz de Barutell, articulo 4º. de la BMN. Como dato curioso, también se conserva en la BNM Mss. 12856, fol. 51r. a 54v una copia de la carta que envió a su hijo cuando este entró a servir como soldado. Se encuentra inscrita en otra carta que envió a Luis Portocarrero, conde de Palma, el capitán de infantería Suárez del Castillo. El texto de Martín Padilla Manrique está fechado el 1 de mayo de 1596.

[119] Notas sueltas que nos acercan a su biografía las podemos encontrar en FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española*, vol. III. Madrid, 1897. La obra entera se compone de nueve volúmenes que salieron publicados entre 1895 y 1903.
Martín de Padilla (1540-1602), dirigió los intentos de invasión de Inglaterra de 1596, 1597, así como en 1601 la dirección de la escuadra con la que se pretendía dar apoyo a una rebelión anti-inglesa en Irlanda. Ese mismo año derrotó a una escuadra holandesa frente a las costas de Almería. Con anterioridad había participado en 1571 en la batalla de Lepanto, por lo que es uno de los hombres más versados en la mar y la actividad naval de la Monarquía Hispánica del momento.

[120] Edición facsímil, *Diez libros de la razón de estado con tres libros De las causas de la grandeza y magnificencia de las ciudades*. Madrid, Senado, 2001. Los libros noveno y décimo, ff. 146v.-177r. y 177v.-188r. respectivamente, están totalmente dedicados a las cuestiones bélicas. En el décimo, encontramos el epígrafe *Qual es mayor potencia la maritima o la terrestre*, entre los ff. 184v.-186r.
Botero (1533-1617), se opuso a las tesis de Maquiavelo no solo por su falta de moralidad cristiana, sino porque, según arguía, las tesis de Maquiavelo no funcionaban en su aplicación práctica.

Y decimos que se expresa de forma contraria ya que casi empieza haciendo una declaración de intenciones al mencionar la idea expresada ya por Tucídides, modificada en:

> «*Quien es señor del mar es señor también de la tierra*»[121]

De hecho, en la obra de Botero lo que se indica es una cosa con sentido completamente distinto:

> « *...si no fuesse por lo que vulgarmente se dize, que quien es señor de la mar lo es de la Tierra, que es cosa manifiestamente contraria a la razón y a la experiencia /.../ Y por tanto muestra la experiencia, que ningun Imperio maritimo se ha jamas dilatado y acrecentado dentro de tierra.*»[122]

Ponía para tal aseveración una serie de ejemplo, de entre los que destacamos:

> «*...y por el contrario todos los que han sido poderosos en tierra, siempre que han querido han señoreado la mar. Los Romanos por ser poderosos en tierra, echaron en la mar en cuarenta dias una poderosa armada, y otras, con la que quitaron el* ***dominio del mar*** *a los cartasgineses. Y aunque Cesar no tenia fuerças maritimas en dos inviernos tuvo tantas, que soguzgò a los Venetos, y hizo tributaria la gran Bretaña: y en venciendo a Pompeyo, que era poderoso en tierra, no hallo resistencia en la mar.*»[123]

Botero sigue con otros ejemplos, deteniéndose especialmente en el caso portugués. Sin embargo, parece realizar un punto de inflexión progresivo:

> «*Pero es verdad que las fuerças de mar ayudan mucho a las de tierra, porque cuanto mayor es un Imperio terrestre, es mas espacioso, y tanto es mas lento para moverse /.../ y assi, las armadas facilitan las empresas por la conduta, porque en poco tiempo llevan mucho, y a tierras muy lexos, y el que es poderoso en la mar, en muchas partes puede de repente molestar a su enemigo. Y por tanto dezia Cosme de Medicis, que no se podía llamar Príncipe poderoso, el que con las fuerças de tierra no tenia otras de mar.*»[124]

El mensaje que encerraban dichos autores, condensados en la última frase, fue exitoso en ámbitos hispanos.

---

[121] Esta expresión ha hecho fortuna y así, también ha sido puesta en boca de Temistocles, del que lo tomaría Tucídides, en el siglo V a. de J. C. o el caballero francés Razilly, inspirador de la política naval del cardenal Richelieu, quien en el siglo XVII manifestó «***Aquel que domine el mar tiene un gran poder sobre la tierra***». Citado por Hervé COUTAU-BÉGARIE, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. París, Fayard, 1985. Hay traducción española, *El poder marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988. Traducción del contraalmirante Fernando A. Milia.

[122] *Razón de Estado*, f. 184v.

[123] *Ibidem*, ff. 184v.-185r.

[124] *Ibidem*, f. 186r.

De esta forma, en 1616 el conde de Gondomar, que era embajador en Londres, manifestaba que quien era señor del mar también lo era de la tierra[125]; o más tarde, en 1636, cuando Bartolomé Anaya aconsejaba a Felipe III que venciera en el mar y tuviese una poderosa armada; igualmente el marqués de Gelves manifestaba que poseer el poder naval era la única vía por la que se podían evitar los peligros para la Monarquía[126]. Pero en la propia corte había un destacado personaje, Diego Brochero de Anaya, que murió en 1625 y fue uno de los bastiones principales de los asuntos marítimos de la Monarquía desde su labor en la Junta de Guerra, mientras que dejó plasmado su visión en una serie de escritos[127]. En 1598 escribió a Felipe II y le indicaba que tanto para la conservación de sus reinos como para la lucha contra infieles y herejes lo que necesitaba el soberano por encima de todo eran marineros, ya que:

> «*...por que es muy bien sabido que cualquiera que es amo del mar, tendrá el dominio de la tierra.*»[128]

No obstante a principios del siglo XVII la situación económica de la Monarquía Hispánica no permitía muchos dispendios y de hecho había un sector de la corte, que estaba encabezado por Juan de Idiáquez, que era favorable a la negociación[129]. Pero también había quienes pensaban justamente lo contrario, como Juan de Gauna, quien propuso un bloqueo económico -lo que implicaba un *dominio positivo del mar* que sería ejercido por medio de una nueva marina- o el marqués de Velada -que de esta forma proponía el *dominio negativo del mar*-, con el castigo económico de las provincias rebeldes mediante el hostigamiento de la pesca de arenque[130].

Así pues, en los primeros años del siglo XVII se organizó una flotilla que hostigó la actividad económica del adversario[131]. Incluso más tarde el Consejo de Guerra indicó al soberano Felipe III, cuando ya se estaba negociando con los holandeses la que luego fue la Tregua de los Doce Años, que había que continuar manteniendo la fortaleza naval, debido a que no se podía consentir ninguna

[125] Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar (1567-1626). Su embajada en Inglaterra fue entre los años 1613 y 1622 durante el reinado de Jacobo I, liderando una faccción procatólica y pro española en la corte inglesa. Inició su experiencia militar precisamente contra los ingleses entre 1585 y 1604, repeliendo una incursión inglesa y participando en la defensa de La Coruña contra el intento de asalto inglés de 1589. Era también hombre con gran acervo cultural e inquitudes intelectuales.

[126] *Ragion di Stato*, 1589, *cif*., GOODMAN, *El podería naval*..., pp. 30-32.

Diego Carrillo de Mendoza y Pimentel (fallecido hacia1636), marqués de Gelves. Fue nombrado virrey de la Nueva España en 1621, cargo que ocupó hasta 1625.

[127] *Discurso de Don Diego Brochero sobre la Marina*; *Memorial de Diego Brochero*, AGS CG, marzo de 1605 *cif*. *Ibidem*, p. 32 y pp. 56-57.

Diego Brochero de Anaya (fallecido en 1625), fue superintendente de las armadas reales, así como embajador de la Orden de Malta en España. Como marino, intervino en actividades corsarias, primero contra los turcos en el Mediterráneo y después en las costas de la Bretaña francesa en apoyo de la Liga Católica. En 1596, impidió un desembarco inglés en Lisboa, estando al mando de una flota de galeras que desarrollaba su actividad en la desembocadura del Tajo. A lo largo de su vida continuó participando en numerosas campañas navales, en los intentos expedicionarios a Irlanda, o en la guerra en los Paises Bajos. Es, como Martín Padilla, otro gran hombre de la mar y la actividad naval de la Monarquía Hispánica.

[128] GOODMAN, «El dominio del mar...», p. 366. Para el texto, AGS GA, legajo 517, documento 137, Diego Brochero a Felipe II, 16 de julio de 1598, La Coruña. *Cif*. *Ibidem*, p. 366. El texto no está cogido del documento sino que es traducción mía del artículo de Goodman.

[129] STRADLING, *La Armada de Flandes...*, p. 37.

[130] *Ibidem*, pp. 36-37.

[131] *Ibidem,* pp. 37-38.

debilidad en las negociaciones ni permitir una debilidad que favoreciera la ruptura de la tregua[132]. Dicha circunstancia fue aceptada por el soberano, quien manifestó al Consejo de Hacienda que de todos los gastos los más necesarios eran los que afectaban a la Armada[133].

Igualmente de forma sucesiva tras la caída de Lerma y la muerte de Felipe III, que ocurrió en 1621, el gobierno primero de Baltasar de Zúñiga y después su sobrino Gaspar Núñez de Guzmán, el conde-duque de Olivares como privado de Felipe IV, reiniciaron la guerra contra Holanda y en ella el factor marítimo volvió a ser inicialmente más significativo que el terrestre. Volviendo a la figura de Olivares, durante toda su vida política, que finalizó en 1643, el conde-duque se distinguió por la promoción del poder naval español en dos facetas, la militar y la comercial.[134]

Sin embargo a partir de la década de 1630 la situación sería desfavorable para la Monarquía Hispánica. Pero fue en esa época, en concreto en 1632, cuando se publicaron las *Ordenanças del buen govierno de la armada del mar océano*[135]. Cuando cayó Olivares y poco a poco fue sustituido en sus funciones por su sobrino Luis Méndez de Haro, la importancia que se daba a los aspectos navales no fue menor, tal y como manifestó a Felipe IV el Consejo de Guerra[136]. Igualmente el valido indicó, respecto a la campaña de Portugal, que la misma fracasaría sino era apoyada por fuerzas navales, pero como no se disponía de las mismas, la campaña resultó efectivamente un fracaso[137]. Aún así Luis de Oyanguren, que era secretario de Marina de Felipe IV, le manifestaba al rey en 1662, de forma poco realista debido al estado de la Real Hacienda, que debía ser el señor del mar para así proteger sus posesiones[138].

Con el reinado de Carlos II la política naval de la monarquía parecía que había dejado de existir. Esta tuvo que adaptarse a la nueva situación de la Monarquía Hispánica, que había perdido ya cualquier atisbo de hegemonía en Europa. En la mar, esto se reflejó en que naciones como Inglaterra, los Países Bajos o Francia superaron a las embarcaciones hispanas, tanto desde la perspectiva comercial como desde la militar.

[132] AGS GA, 689, CG, de 27 de junio de 1608, *cif*., *Ibidem*, p. 36.

[133] Manifestación realizada por Felipe III el 26 de enero de 1608, *cif*. , *Ibidem*, p. 37.

[134] *Ibidem*, pp. 40-42. Para el autor, al menos para el traductor, la distinción entre el poder naval y el marítimo no es el mismo que el que manifestamos en la introducción.

[135] Las mismas fueron emitidas el 24 de enero de 1633. Empleamos la edición de A. GONZÁLEZ DE PALENCIA, Barcelona, Francisco Cornellá, 1678 y reeditadas en Madrid Instituto Histórico de la Marina, 1974.

[136] STRADLING, *La Armada de Flandes*..., p. 47. La expresión exacta del Consejo fue «...***el dominio del mar es lo más respetado y temido***» AGS, GA, 3473, CG, 27 de marzo de 1665.

[137] *Ibidem*, p. 51.

[138] *Ibidem*, p. 52. Tal manifestación la hizo en un discurso que estaba fechado el 24 de enero de 1662.

3. 2. El siglo XVIII[139]

Si, en general, la Edad Media es el período de los tratados sobre la figura del guerrero y los siglos XVI y XVII son los de los tratados sobre la organización militar en general, el siglo XVIII será el de los primeros tratados específicos sobre las cuestiones navales.

En este siglo el pensamiento central sobre el poder naval en Inglaterra, Francia y España era la posesión del mayor número de embarcaciones y la mejora en la calidad de las mismas. Así, en una Real Cédula de 18 de octubre de 1737, Felipe V declaraba que las flotas eran:

«*...el nervio que sostiene la gloria y opulencia de las naciones*»

En España Bernardo Tinajero de la Escalera era secretario del Consejo de Indias y en 1714 el nuevo monarca de la dinastía borbónica, Felipe V, le nombró Secretario de Despacho cuando aquel presentó en 1713, ante una junta específica que era presidida por el duque de Veragua, un proyecto de construcción naval, el primero del siglo y de la nueva dinastía[140]. En el mismo se incidía en que era en el Atlántico donde se encontraba el punto principal de atención en la política internacional, por lo que mantener las comunicaciones entre América y la Península debía ser la principal misión de la Armada y por ello se relanzó a la denominada Armada de Barlovento, cuya misión principal no era la adquisición del *dominio del mar* sino la defensa de las comunicaciones y la eliminación de piratas y bucaneros. Sin embargo, la persistencia de la Guerra de Sucesión en tierras catalanas y baleáricas, impidió la realización completa de tal plan, aunque se tuvieron que adquirir embarcaciones con las que se llevó a cabo tanto el cierre del cerco a la ciudad de Barcelona, como la conquista de Ibiza[141].

Las gestiones políticas del cardenal Alberoni y de Ripperdá no condujeron a mejor término el posible desarrollo de la marina y de hecho en 1715 y hasta 1721 fue suprimida la Secretaría de Marina.

Aún con la situación descrita en el párrafo anterior, esto no impidió que en 1723, Andrés de Pez, realizara un *Informe sobre la navegación en España*. Pocos años antes, en enero 1721 fue nombrado Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, siendo el mencionado informe

[139] Para el siglo XVIII: Pablo Emilio PÉREZ MALLAINA, *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715*. Sevilla, CSIC, 1982; Antonio RUMEU DE ARMAS, "Política Naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Bilbao, Marinves, 1989. José Patricio MERINO NAVARRO, *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, F.U.E., 1981. Hugo O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, «Desafío en El mar (La Real Armada española en el siglo XVIII» En *Revista Historia 16*. Año XV, n°.172. CERVERA PERY, *La Marina de la Ilustración (Resurgimiento y crisis del poder naval)*. Madrid, San Martín, 1986 y del mismo autor «La guerra naval en el siglo XVIII. Aspectos sustanciales» En *Encuentros Históricos España-Suecia. Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1740-1870)*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 2001, pp. 399-412; Enrique MANEIRA REGUEYRA «La época de Felipe V y Fernando VI» En VV. AA., *El buque en la Armada española*. Bilbao, Silex, 1981, pp. 169-199. Del mismo autor y obra «El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV.)» Pp. 201-231.

[140] *De lo que se ha de observar y regla con la que se ha de hacer fábrica de diez bajeles y dos pataches que S. M. Ha resuelto se construyan en el puerto de La Habana*

[141] MANEIRA REGUEYRA «La época de Felipe V...», pp. 176-178.

una aproximación a la situación de la vida marítima española, que a su juicio dejaba mucho que desear[142].

En 1724, un año después del informe de Andrés de Pez, G. de Uztariz fue quien escribió una obra *Teórica y práctica de comercio y de marina en diferentes discursos que se procura adaptar a la Monarquía española para su pronta restauración*[143]. El autor realizó su actividad política en las secretarías de Guerra y Hacienda y brevemente en la de Marina. En lo que podemos considerar como una especie de introducción, fechada en Madrid a 20 de diciembre de 1724, manifiesta el autor:

> «*...dirigir mis esfuerzos a que este dilatado y noble Imperio sacuda el letargo, que inhabilita sus fuerzas naturales, y desfrute la substancia y robustez, que por su falta de Comercio, y Marina, le usurpan lastimosamente otras Naciones.*»[144]

Por si fuera poco, de forma más expresa indica:

> «*...al servicio de la gloria de V. Mag. No solo por lo que esta se aumentará desde luego con la bien concentrada planificación de los Comercios, y de la Marina, si tambien por lo que sus importantes progressos podrán vincular su permanencia, pues produciendo estas providencias copiosos frutos dentro de breve tiempo, se assegurará V. Magestad del* ***dominio de la mar****...*»[145]

En la obra, entre otras cuestiones, se ponen ejemplos de las labores desarrolladas en Francia, Inglaterra y Holanda para mejora del comercio y la marina, e igualmente antecedentes históricos de lo mismo en España. Además, hay un gran número de capítulos dedicados a la marina de guerra, en los que igualmente se informa de lo que sucedía en otras potencias europeas y se empleaban ejemplos históricos hispanos, incluidos los medievales[146].

Con el esfuerzo realizado por parte de algunos políticos y tratadistas, en 1726 se volvió a la existencia de la Secretaría de Marina y se puso a su cabeza a José Patiño. No obstante, Alberoni reconoció la importancia de la posesión de una flota y en el tiempo que duró su influencia política, se encargaron un número significativo de navíos y otras embarcaciones. Con ellas se hizo girar el interés político español desde el Atlántico hasta el Mediterráneo, en concreto hacia Italia[147].

Para intervenir en dicha península se hizo imprescindible la existencia de una flota que llevara a las tropas españolas hasta la misma. Patiño realizó un nuevo programa naval en el que se

[142] Datos biográficos en F. de PAULA, *Galería Biográfica de los Generales de Marina*. Madrid, 1873, vol. III, pp. 161-163. La obra completa se compone de cuatro volúmenes.

[143] Empleamos la edición de 1742.

[144] *Ibidem*, p. 4

[145] *Ibidem*, pp. 8-9.

[146] Los capítulos dedicados a la armada son del LXV al LXXVII, pp. 169-237.

[147] MANEIRA REGUEYRA «La época de Felipe V...» p. 178. No estoy conforme con que la obtención y el mantenimiento de la seguridad en las rutas comerciales y la eliminación de bucaneros y piratas no pueda incluirse dentro de las misiones que se deben realizar para la obtención del dominio del mar.

hizo hincapié en dos necesidades. Por un lado estaba la necesidad estructural de organizar la protección de las líneas de comunicación con las posesiones de la Monarquía Hispánica tanto en América, en el Atlántico y el Pacífico, como en Asia, con las islas Filipinas. De otro, la necesidad, puntual, de crear escuadras destinadas al combate naval decisivo con el que se ganara el dominio del mar a los rivales de la Monarquía. Con estos dos puntos, se escogió la realización de barcos de porte inferior a los que por la época se construían en otras potencias de Europa. Se mantuvo así el dominio de las líneas de comunicación con los diversos territorios ultramarinos, que era el objetivo principal de la política naval de la monarquía, auque se perdieron batallas puntuales con las que se pretendía lograr un definitivo *dominio del mar*[148]. Cervera Pery sintetizó todo esto cuando indicó que los objetivos estratégicos eran, uno de tipo defensivo, que era la protección del tráfico atlántico, y otro de tipo ofensivo, que era la reconquista de los territorios españoles en Italia[149].

Un ámbito en el que sí se buscaría el *dominio del mar*, en concreto el *dominio positivo del mar*, fue en aguas del Mediterráneo, en la lucha contra la actividad corsaria de las regencias norteafricanas, actividad en la que se asolaba tanto a las embarcaciones que realizaban navegación de cabotaje como a las costas del levante peninsular. Para esa lucha se habilitó tanto a la escuadras de galeras de Cartagena como la de jabeques[150].

Llegados a este punto permítaseme hacer una disgresión. Como ya he comentado en una nota anterior, la consideración de que la búsqueda y la obtención de la seguridad de las rutas comerciales por vía marítima no supone la obtención del *dominio del mar*, me parece equivocada. De hecho, en la aportación de Cervera Pery, parece claro que sí se obtiene. Creo que el error estaría provocado por la identificación entre la obtención del *dominio del mar* con la victoria naval en lo que se denomina *combate decisivo*, que supone la eliminación física en una batalla de las fuerzas navales del rival al que se disputa el *dominio del mar*.

Una vez finalizada la aclaración y volviendo a la evolución histórica, la obra de Patiño fue continuada por su sucesor, Zenón Somodevilla y Bengoechea, marqués de Ensenada. El pensamiento estratégico continuaba siendo el mismo, el aumento del número y calidad de las embarcaciones con la finalidad de mantener las líneas de comunicación entre las diversas posesiones de la Monarquía. Se buscaba alcanzar a la marina francesa para hacerse respetar por la misma y juntas poder ofrecer una significativa oposición a la británica[151].

[148] *Ibidem*, p. 180.

[149] CERVERA PERY, «La guerra naval...», p. 404. Según el autor, en el primero de los objetivos el éxito que se alcanzó fue total. Respecto al segundo, fue total hasta que se entrometió Inglaterra. *Ibidem*, pp. 404-405.

[150] José Patiño no preveía inicialmente la construcción de galeras, pero la política mediterránea de Felipe V y la presencia corsaria le hizo cambiar de opinión. Ildefonso PULIDO BUENO, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Huelva, 1998. Sobre este aspecto, p. 275. Respecto a los jabeques, los mismos fueron construidos a partir de 1750 y hasta 1779 cuando la amenaza corsaria ya había prácticamente desaparecido. MANERA REGEYRA, «La época de Felipe V...», p. 196.

[151] F. ABAD LEÓN, *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*. Madrid, Editorial Naval, 1985. Tomo I, pp. 271-329. Estas ideas están contenidas en una representación fechada en 1751 y recogida en esta obra.

Como consecuencia de todo ello, en la segunda mitad del siglo XVIII apareció una gran cantidad de marinos magníficamente preparados científica e intelectualmente hablando. Ello dio lugar a que desempeñasen puestos no solo relacionados con la actividad naval, sino muchas veces de carácter político y diplomático. El mejor ejemplo de lo que indico viene dado por tres figuras señeras, Jorge Juan, Antonio Ulloa Santacilla y José de Mazarredo. Todos ellos produjeron obras científicas de gran valía, a la vez que se preocuparon de fomentar lo naval dentro de la administración de la monarquía.

Jorge Juan escribió un tratado eminentemente técnico conocido generalmente como *Examen Marítimo*, pero cuyo título completo es *Examen marítimo theórico práctico o tratado de mechánica aplicado á la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones*[152]. Se trata de una prolija obra de carácter eminentemente técnico que nos sirve para ilustrar el gran nivel científico alcanzado por la oficialidad de la Real Armada. Con su importancia técnica, muestra el interés por obtener ventaja práctica mediante la más adecuada construcción y gobierno de las embarcaciones, en especial del *buque de combate principal* de la época, el navío.

Una obra más interesante para nuestro trabajo es la que Antonio Ulloa Santacilla escribió. Se trata de *La marina: fuerzas navales de la Europa y costas de berbería*[153]. La misma fue elaborada entre 1755 y 1773, aunque debido a la censura nunca se publicó[154]. Es interesante puesto que al autor propugna en el prólogo de la misma un desarme naval internacional, cuando la había iniciado veinte años antes como seguidor de la política de Ensenada[155]. Y ello como consecuencia de que los planteamientos del marqués de la Ensenada sobre la flota española habían fracasado, como ponía de manifiesto el propio Ulloa[156]. Para nuestro fín, es interesante ver qué definición realiza de lo que son potencias marítimas:

> «*...deben sólo comprenderse aquellas que, ya sea por tener una parte de sus Dominios ultramarinos, o ya por mantener un comercio crecido con Provincias distantes, están precisadas a tener Armada de Mar, para socorrer y fomentar a los (Dominios) Dependientes, manteniendo una correspondencia regular con ellos, fomentar las embarcaciones de comercio y ponerlas al resguardo de los insultos de Piratas, o de las Naciones que se declaran por enemigas.*»[157]

Pero más interesante fueron los seis puntos en los que indicaba con anterioridad cuáles son los fines de una flota de guerra:

> *«1º Los fines de las Armadas Marítimas consisten en ocupar los mares para proteger el propio comercio, y destruir el de la Potencia con quien se disputa derechos con las armas.*

[152] Madrid, 1771. Reproducción facsímil, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 1992.

[153] Edición y estudio preliminar de Juan Helguera. Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995.

[154] *Ibidem*, pp. VIII-X.

[155] *Ibidem,* pp. X-XV.

[156] *Ibidem*, p. XI.

[157] *Ibidem*, p. 25.

> *2º Convoyar las embarcaciones mercantiles, o las que sirven de transporte para las expediciones en que interviene tránsito de mar.*
> *3º Introducir socorro de tropas en alguna plaza marítima que se halle sitiada por tierra.*
> *4º Bloquearla por mar para embarazar la introducción de socorros.*
> *5º Batir alguna fortaleza que esté en la Marina para franquearle algún paso. Operación difícil, que pocas veces tiene el éxito que se apetece, porque las fortalezas de la Marina se disponen con tales precauciones, que suelen ser más el daño que causan a los navíos, que el que reciben.*
> *6º El caso del bombardeo es consecuente al 4º punto de bloqueo, cuando la disposición de la plaza es tal, y la de la bahía o rada segura, que las bombas alcancen desde el paraje del fondeadero; siendo éste tan seguro que puedan permanecer sin riesgo de los peligros que causan los vientos de travesías, y los mares.»*[158]

Es indudablemente un esquema más completo que el indicado por Bernardino de Mendoza en 1595 y que podríamos definir moderno, como tendremos ocasión de comprobar en el capítulo siguiente.

Datado entre el 12 y el 19 de noviembre de 1766, Manuel Zalvide y Julián de Arriaga realizaron un *Informe sobre el dominio del Mar*[159]*.* Dicho informe contiene varios documentos. De interés para nosotros es una *Revisión histórica sobre los pueblos que han ejercido este dominio y razones en que basan los ingleses sus pretensiones a este dominio*[160]*.* El motivo del informe, como se indica en el propio texto del mismo es:

> «*A dos puntos se reduce el argumento que son si en la naturaleza y orden de las cosas, la mar esta sujeta a dominio y supuesto que lo está, si la Gran Bretaña tiene dicho asi este dominio y hasta donde se extiende.*»[161]

Lo más interesante es la definición de lo que considera dominio del mar:

> «*Por dominio entendemos la facultad de interrumpir o proteger a los extranjeros que vienen a traficar en nuestros mares, o pasan por ellos dentro de ciertos limites; y nosotros reclamamos al otro de su interrupcion por el mismo hecho de su proteccion delos insultos de enemigos; y la señal de reconocimiento que pedimos en forma de tributo no sale de la linea de una reverencia o demostración honoraria de la Vandera Nacional, que lleva cada Barco de Guerra.*»[162]

[158] *Ibidem*, p. 10.

[159] BMN, Colección Zalvide, vol. 6, doc. 50, ff. 109r-155r.

[160] *Ibidem*, ff. 112-141.

[161] *Ibidem*, f. 112r.

[162] *Ibidem*, f. 112v.

Es decir, el dominio del mar estaría estrechamente relacionado a la capacidad o no de comerciar con embarcaciones propias en territorios a través de mares foráneos. El autor pasa después a considerar varios aspectos navales de este dominio del mar. Para ello indica que el mar:

> «*...circunda la tierra y por consecuencia depende de la seguridad de esta del poder que para su defensa tengan los que la habitan: de que se supone: que si los ocupantes de la tierra carecen de dominio maritimo; estara el terreste* (sic) *precisamente expuesto a infinitos riesgos de los que se hallen con competente fuerza para perturbarlos*»[163]

Sigue indicando:

> «*Las Naciones o tierras limítrofes con las otras, guardan su dominio por castillos y otras defensas; y las que estan circundadas de mar usan de Navios...*»[164]

Y añade:

> «*Pero es cierto que las Potencias maritimas no pueden guardarlas por mar sin fuerzas competentes adecuadas; y estas constituyen y conservan en todo evento el dominio en tierra y mar...*»[165]

Sin entrar más en detalle sobre el texto del manuscrito, se aprecia que los autores son conscientes de la necesidad de una flota de guerra para lograr el *dominio del mar* y de esta forma poder tanto proteger el tráfico comercial propio e impedir el de un hipotético enemigo, como impedir los asaltos navales contra territorio propio o el poder efectuarlos contra el ajeno.

José de Mazarredo Salazar y Gortazar llegó al cargo de Teniente General de la Real Armada. Logró prestigio internacional con su participación en la guerra de Independencia de los Estados Unidos de América[166]. Su gran obra fue la elaboración de las *Reales Ordenanzas de la Armada Naval*, que inició en 1784 y finalizó en 1792, promulgándose oficialmente el 8 de marzo de 1793[167]. En la misma había una parte dedicada al *uso de sus fuerzas en la mar*. Pero su pensamiento naval queda reflejado en una serie de cartas que escribió a Manuel Godoy, a bordo del navío *Purísima Concepción*, como por ejemplo la fechada el 13 de junio de 1796:

---

[163] *Ibidem*, f. 112v.

[164] *Ibidem*, ff. 112v.-113r.

[165] *Ibidem*, f. 113r.

Manuel Zalvide (1733-1787). Como casi todos los de su generación, entró en las filas de la Armada desde muy joven. Fue, entre otras cosas, Comisario Real de Guerra y Marina y también Contador Principal del Departamento Marítimo de Cartagena.

Julian de Arriaga (1700-1776). Entró en la Real Armada ya algo mayor, con 28 años. Ostentó los cargos entre otros, de gobernador interino de Venezuela, presidente de la Casa de Contratación, Secretario de Estado, de Marina e Indias y consejero de Estado.

[166] Indalecio NÚÑEZ, *El Teniente General de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortazar*. Bilbao, Junta de Cultura de la Excelentísima Diputación de Vizcaya, 1945. P. 35. También empleamos la obra de Enrique BARBUDO DUARTE, *D. José de Mazarredo. Teniente General de la Real Armada*. Madrid, Ediciones Fragata, 1945.

[167] NUÑEZ, *Op. cit.*, p. 46. Para la edición de las ordenanzas, Madrid, Imprenta Ibarra vol I e Imprenta Real vol. II, 1793.

> «*La Marina debe ser indisputablemente la fortaleza de su poder, con que, provisto racionalmente cada punto, se amparan todos por extraordinario, de modo que el enemigo natural no los pueda invadir o se frustren sus ideas de ambición si lo intentare...*»[168]

Con poder se refiere a la Monarquía, mientras que los puntos son las diversas partes del imperio Español, siendo el enemigo natural Inglaterra. No obstante, Manuel Godoy -hombre de interior y vocación militar terrestre- despreciaba completamente las indicaciones de Mazarredo, pese a lo cual sus planteamientos alcanzaron gran influencia en la marina desde finales del siglo XVIII hasta comienzos del XIX[169].

4. El pensamiento naval de Edad Contemporánea

Se comentó en la introducción que no se harían divisiones cronológicas y que cuando se hicieran, se explicaría el motivo. En esta ocasión, hemos realizado una división del pensamiento naval español contemporáneo en el que se ha puesto como línea de separación el año 1953. Considero que antes de esa fecha la evolución del pensamiento naval español había sido más o menos independiente, aunque lógicamente, en especial en el siglo XX, se tomaba en consideración lo que sobre el mismo se hacía en las otras potencias navales. A partir de esa fecha, con los acuerdos hispano-norteamericanos, la armada y con ella el pensamiento naval, pasó a una casi total dependencia doctrinal estadounidense, que afectaba a la composición misma de las unidades de la flota, pero conviene no avanzar acontecimientos.

4. 1. En pensamiento naval de 1805 a 1953

4. 1. 1. Política naval hasta la Restauración

Si en épocas anteriores, en especial entre los siglos XVI y XVIII inclusive, España era una potencia naval y como tal existía un pensamiento naval que enraizaba con las más altas esferas de la organización estatal, durante los siglos XIX y XX las circunstancias cambiarán. La derrota de la flota franco-española contra la británica frente a las costas gaditanas de cabo Trafalgar en 1805 inició la cuesta de la potencia marítima española, que cuando estaba nuevamente en una fase de recuperación y expansión, conforme a las posibilidades que poseía entonces el país, se cayó nuevamente con la derrota de las escuadras de Cuba y Filipinas en 1898[170]. Ambas derrotas fueron consecuencia de la subordinación de la estrategia naval bajo la terrestre. La primera como consecuencia de la visión terrestre del genio militar, pero no naval, Napoleón Bonaparte, quien puso

[168] *Ibidem*, p. 63.

[169] BARBUDO DUARTE, *Op. cit.*, p. 6.

[170] La producción historiográfica sobre este período es vastísima. Destaquemos a Ramón de AULLÓN Y VILLALÓN, *Estado de la Marina Militar en España en el primer cuarto del siglo XIX*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1912. Se trata de una conferencia. BORDEJÉ MORENCOS, *Crónica de la Marina Española del siglo XIX, (1800-1868)* Tomo I, Madrid, Editorial Naval, 1993. Jorge PÉREZ LASSO DE LA VEGA, *La Marina Real de España a finales del siglo XVIII y principios del XIX*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 2 vols. 1856-1863. José CERVERA PERY, *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, editorial San Martín, 1979.

al mando de la escuadra a un antiguo militar reconvertido en marino que hizo caso omiso de las opiniones de los excelentes marinos españoles. La segunda derrota no es achacable a ninguna circunstancia externa, sino que ha de verse en clave interna, con un ejército sobredimensionado, que había ejercido y ejercía un papel significativo en la política nacional y que impuso su criterio sobre cualquier otra consideración[171].

Pese a todo, el pensamiento naval hispano se mantuvo, mal que bien, aunque fue más notable en otras potencias de la época. Fue en el marco del segundo enfrentamiento donde ha de ubicarse el hito en el pensamiento naval mundial de manos de un oficial de marina de una, hasta entonces, potencia emergente y prácticamente poco considerada en las cuestiones navales. Volviendo a nuestro país, pese a la importancia del mar como medio condicionante y protagonista de nuestra historia como Nación, el pensamiento estratégico marítimo no tuvo mucha importancia tras el hito de 1805, es más, la marina prácticamente desapareció entre 1805 y 1834[172]. Aunque la situación mejoró entre 1834 y 1868[173].

Para el período inmediatamente posterior al final del conflicto de la Independencia, destacaron los escritos de José Vázquez de Figueroa, que fue secretario de Marina en 1811, entre 1816 y 1818 y finalmente en 1834. En sus *Memorias* quedaron reflejados diversos escritos sobre la situación de la marina[174]. Bastarreche en uno de estos escritos mostraba que la flota se debía dividir en una parte principal que tenía la misión de obtener el dominio del mar, una segunda que lo mantenía y una tercera para misiones varias. Dicha división indica que el concepto de *dominio del mar* vuelve a estar relacionado con el *dominio positivo del mar* y éste a su vez con el *combate decisivo*, ya que esta parte de la flota, en España, debía estar compuesta por dos o tres buques de

[171] Sobre el papel del Ejército en la política española durante el siglo XIX y el primer tercio del veinte Carlos SECO SERRANO, *Militarismo y civilismo en la España contemporánea*. Madrid, Instituto de Estudios Económicos, 1984. Una visión más reciente, y reducida, del mismo autor fue «El Ejército y la política en la España contemporánea, 1808-1936» En *Los 98 Ibéricos y el mar* Vol. III, *El Estado y la Política*. Sociedad Estatal Lisboa '98, Madrid, 1998, pp. 409-420. En el mismo volumen Miguel Ángel MATEOS RODRÍGUEZ, «España entre dos siglos: Ejército e Iglesia en el sistema de poder del régimen político de la restauración (1890-1914)», pp. 79-99.

[172] Rafael GÓNZÁLEZ ECHEGARAY, «De la vela al vapor» En *El buque en*..., pp. 257-273. Indica que entre 1795 y 1825 las bajas de embarcaciones fueron setenta y nueve, mientras que las altas fueron once. Igualmente, en 1834, el Estado General indicaba que solo había tres navíos, cuatro fragatas y cinco corbetas. 259. Fernando FERNÁNDEZ BASTARRECHE, «La organización del Ejército y la Armada en España (1750-1870)» En *Encuentros históricos España-Suecia*..., pp. 45-68. En especial los apartados *El abandono de la Marina*, pp. 59-67. En la nota 32, de la página 61, se indica que «***En los veinticinco años del reinado de Isabel II, la cartera de Marina cambió cincuenta y un veces de mano. Algunos años, como ocurrió en 1847, llegaron a pasar por ella hasta seis titulares.***» Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *La Armada Española, La Campaña del Pacífico, 1862-1871. Estaña frente a Chile y Perú*. Madrid, Agualarga, 1999. Este autor sigue manteniendo las numerosas bajas de embarcaciones y el escaso número de nuevas embarcaciones. También indica la sucesión de ministros de Marina e indica que, sin negar los efectos perniciosos de tal cantidad de cambios, estos fueron menores de los que se podría esperar debido a la continuidad tanto de propósitos como de proyectos, siendo determinante la figura del ministro de Marina Maríano Roca de Togores, quien lo fue entre 1847-1849, 1849-1851 y 1853-1854. Todo ello en p. 23.

[173] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *La Armada Española*..., pp. 20-29.

[174] FERNÁNDEZ BASTARRECHE, «La organización...», p. 60.

José Vázquez de Figueroa (1770-1855), gaditano que ingresó en la Real Armada como guardiamarina en El Ferrol en 1789. Fue como hemos visto, secretario de Marina en tres ocasiones. En su juventud participó en numerosas acciones navales desde 1793. Antes de la invasión napoleónica, participó en Madrid en la comisión que se formó para la reforma de las Ordenanzas de la Marina. Su producción bibliográfica fue extensa, con más de una treintena de publicaciones.

línea, navíos, mientras que la segunda parte estaba compuesta por seis fragatas[175]. Más tardíamente, en 1849, en un dictamen que realizó la comisión preparatoria al proyecto presupuestario de ese año se decía:

> «*...la nación española no será respetada como la seguridad de nuestros intereses reclaman en tanto que las fuerzas navales españolas no sean suficientes para proteger nuestra navegación, nuestras costas y los inapreciables restos que aún nos quedan de nuestro, en otro tiempo, vastísimo imperio colonial...*»

Aunque casi inmediatamente se decía que dicha circunstancia:

> «*...no exige solución perentoria...*»[176].

Durante la década de 1860 la Armada española vivió un cierto renacer y con él las misiones que se le encomendaron. Fue en esta época cuando se desarrolló una política exterior más agresiva, de corte nacionalista, que desembocó en acciones en Extremo Oriente, -acción franco-española en Conchinchilla entre agosto de 1858 y enero de 1863-, África, -entre octubre de 1859 y abril de 1860-, pero sobre todo América. En este último continente se desarrollaron acciones en las Antillas, -con la "reincorporación" de la República Dominicana a soberanía española entre marzo de 1861 y abril de 1865-, en el Caribe, -con la fallida intervención en México entre diciembre de 1861 y abril de 1862- y en el Pacífico -con la guerra contra Bolivia, Chile y Perú entre enero de 1865 y mayo de 1866[177].

Todas las intervenciones mencionadas anteriormente hicieron que la Armada española realizara misiones en especial de proyección en tierra del poder naval, bien sea mediante intervenciones anfibias o mediante el bombardeo de puertos y fortificaciones costeras, acciones que supusieron el efectivo *dominio positivo del mar* entre otras cuestiones ya que no había oposición naval alguna por parte de los contrincantes. Pero dicha política activa tuvo su base teórica en obras como la de Justo Gayoso, en la que se hacía un breve recorrido histórico antes del reinado de Isabel II, la decadencia de la marina a partir de ese reinado, mientras que el grueso de la obra era todo un programa teórico-práctico sobre los que existía y lo que debería existir y hacerse para potenciar la fuerza naval española[178].

---

[175] *Ibidem*, p. 60. Dichas ideas estaban contenidas en la *Exposición a las Cortes Generales del Reino*, de 1834.

[176] *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Legislatura de 1848 a 1849*, Ap. 1° al n°. 86. *Cif*. FERNÁNDEZ BASTARRECHE, «La organización...», p. 63.

[177] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *La Armada Española*..., pp. 26-27. Indica también como antes se había producido, en 1842 la primera expedición efectiva en Guinea, en 1845 el establecimiento de la Estación Naval del Río de la Plata, que pervivió hasta 1900, en 1847 la expedición a Portugal en el que la armada española bloqueó algunos puertos portugueses, en 1848 la toma de posesión de las islas Chafarinas frente a la presión francesa, en 1849 el envío de un cuerpo expedicionario a Italia en apoyo del Papa. Ya se saltaría a la expedición de la Conchinchilla desde 1858.

[178] *Estudios sobre la Marina Militar de España*. Ferrol, 1860.
Justo Gayoso, autor civil fallecido en 1913. Alcalde de El Ferrol, fue correspondiente en El Ferrol de la Real Academia de la Historia. Dicha obra tuvo un notable éxito fuera de España.

Con el Sexenio Revolucionario (1868-1874) y en especial con la Restauración (1874-1902) la Armada volvió inicialmente a la situación entre 1808 y 1834, es decir, escasez presupuestaria y continuo cambio en la cabeza del Ministerio de Marina[179].

Respecto al período revolucionario, tras la eliminación de la monarquía isabelina, subió a la cartera de Marina el almirante Juan Bautista Topete y Carballo, quien inició un renovador programa naval que afectaba principalmente a la estructura y organización de la Armada, pero que no se pudo llevar a cabo por su escasa permanencia en el tiempo y el cambio de régimen que se produjo en 1870 con la llegada del monarca Amadeo I de Saboya[180].

Con la Primera República, proclamada el 11 de febrero de 1873 y de menos de un año de duración, se hace prácticamente imposible determinar la existencia de una política naval concreta, sucediéndose los problemas. En el exterior, como el denominado incidente del *Virginius* o apresamiento por parte de la corbeta *Tornado* de este vapor estadounidense que llevaba armas a los rebeldes cubanos. En el interior, el levantamiento carlista que se desarrollaba desde el 14 de abril de 1872 y también los levantamientos cantonalistas de Cartagena y San Fernando. En definitiva, durante esos seis años, la complicada situación política interior impidió no ya la consolidación, sino casi la creación de pensamiento naval alguno. Pero además no se podía establecer un programa de construcción de nuevas unidades y repuestos de las viejas, con lo que el esfuerzo que se hizo en la década de 1860 se vio languidecer. Esto supuso un fuerte lastre para el resto de la centuria.

4. 1. 2. Política naval de la Restauración

A lo largo de este período la constante estratégica naval fue por un lado la creencia de que no habría que enfrentarse con poder europeo alguno, y por lo tanto no serían necesarias las grandes embarcaciones. Por el otro se intentaba mantener y potenciar, en la medida de lo posible, el territorio colonial bajo soberanía hispana, para lo cual eran más efectivas embarcaciones de pequeño y medio porte con las que se intentaba solventar las dos principales amenazas que existían en los territorios ultramarinos, la actividad de los piratas y la de los contrabandistas.

En referencias más concretas a la política del período restaurador, la sucesión de los continuos cambios ministeriales repercutió a su vez en la sucesión de diversos planes navales, tantos como ministros. A saber:

-Durán y Liria fue ministro entre entre diciembre de 1879 y febrero de 1881. En 1880 vio la luz el denominado programa Durán. Este estaba orientado por la conflictiva situación en Filipinas y

[179] José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *España en la Mar. Una Historia Milenaria*. Lunwerg, Barcelona, 1998, p. 118. Para la Restauración emplearemos otras obras de Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZALEZ, *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín, Madrid, 1988. Del mismo autor hay obras más concretas, como *El plan naval de Rodríguez Arias (1887)*.

[180] CERVERA PERY, *Marina y política*..., pp. 95-103.

Juan Bautista Topete y Carballo (1821-1885). Ingresó como guardimarina en San Fernando en 1836. Participó en las campañas de los Estados Pontificios, en Cuba, África y la campaña del Pacífico. Fue ministro en varias ocasiones y también Presidente del Consejo de Ministro en tres ocasiones, todas ellas de forma interina.

frente a una doble amenaza, una, menos probable, de piratas en el Sur del archipiélago y otra, que se tenía como más certera, de un posible ataque, por separado o en combinación, de fuerzas sino-niponas.

-En 1883 el programa de Pavía.

-En 1884 el programa de Antequera. De los tres ministros anteriores, dos lo eran de gabinetes conservadores y uno de liberales, pero ninguno de sus planes fueron ni tan siquiera iniciados.

-En 1885 el programa de Moret.

-En 1886 el programa Berenguer.

-Finalmente, en 1887, el programa de Rodríguez Arias[181].

Durante la regencia de doña María Cristina, entre 1885 y 1902, renació la conciencia de la importancia de una política naval nacional, sobre todo tras la crisis por el archipiélago de las Maríanas contra Alemania en 1885[182].

Igualmente las cuestiones navales fueron adquiriendo cierta significación en los ámbito sociales y económicos, tal y como queda reflejado cuando Joaquín Costa presentó una memoria ante el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil de 1883[183]. Muchos de los aspectos contemplados en el mismo fueron intentados en la Restauración, pese a que no tenía un carácter oficial[184]. En él se propugnaba reequilibrar los presupuestos entre los ministerios de Guerra y Marina para plantear un programa naval que incluía la realización de numerosos nuevos buques en diez años, la reducción de los arsenales, recortes en personal y que se pusiera frente a los asuntos navales a un civil que estuviera libre de ataduras coorporativas[185]. La finalidad de todo ello era la aspiración a un nuevo poder naval y a que España estuviera al frente de los países latinos frente a los de origen anglosajón. Un año después, se publicó una obra de Federico Ardois y Casaus que podía haber proporcionado algún elemento novedoso de discusión, sin embargo se limitó a una serie de consideraciones generales y a la descripción de tácticas y órdenes de marcha para escuadras concretas, sin profundizar en el tema del poner naval. Por otra parte dicha obra iba a quedar rápidamente obsoleta ya que consideraba el despliegue de las escuadras en función del sistema de baterías corridas en los costados de las embarcaciones, cuando en poco tiempo la implantación de las torres artilladas en las embarcaciones iba a revolucionar la táctica naval[186].

En general, y por lo que respecta a las cuestiones prácticas de poder naval, fue un momento de auge pero también de contrastes entre quienes, no solo en España sino también en Europa y las nuevas potencias navales mundiales, eran defensores de los grandes barcos de guerra, el «buque

[181] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*. Pp. 158-179 y pp. 233-320.

[182] *Ibidem*, pp. 215-232; GONZÁLEZ–ALLER HIERRO, *España en la Mar*, p. 119, 124, 126 y 130.

[183] *Estado de la Marina y medios para fomentarla*. Información recogida en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*. Pp. 149-158.

[184] *Ibidem*, p. 152.

[185] *Ibidem*, pp. 155-157.

[186] *Nociones de Táctica Naval*. Madrid, 1884.

Federico Ardois y Casaus (1846-1891) era oficial de la Armada.

principal» y los que lo eran de las nuevas embarcaciones de menor tamaño, en especial los cruceros pero sobre todo los torpederos.

Entre los defensores del primer tipo de embarcación se encuadraba la marina británica, que tras un gran debate interno y la maduración de ideas al respecto, logró que en 1889 se promulgara la *Naval Defence Act* que indicaba que Gran Bretaña no se iba a dejar quitar el dominio del mar, tal y como habían estado proponiendo los pensadores agrupados bajo la que se conoció como *Blue Water School* cuando indicaba que las fronteras marítimas británicas debían estar en las aguas territoriales de los enemigos[187].

Frente a estos planteamientos estaban los defensores de embarcaciones menores y más rápidas, defensores que estaban al hilo de la *Jeune École* francesa y que era firme partidaria de la implantación masiva de las nuevas armas navales y de las embarcaciones con ellas relacionadas, en especial el torpedo y las lanchas torpederas. Dicha política se basaba en una concepción mixta ofensiva-defensiva, que daba la iniciativa del ataque a un teórico bloqueo británico de la costa francesa, pero que sería respondido por el contraataque de las rápidas y efectivas lanchas torpederas, entre otros medios[188].

La “victoria” final en España de estos segundos, propició el programa naval que se reflejó en la Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887, el que hemos visto someramente bajo la denominación de programa Rodríguez Arias, cuyos nefastos resultados fue la derrota de la Armada española en Cavite y Santiago de Cuba. La misma se debió, entre otras causas, a que se carecía de embarcaciones adecuadas con las que enfrentarse a las potentes embarcaciones estadounidenses, y disputarles el *dominio del mar*, debido a que no se preveía la participación de España en ningún conflicto naval contra potencias europeas pero sí conflictos coloniales que se consideraban de baja intensidad en las posesiones de ultramar[189].

Debido a la circunstancia mencionada, los tratados españoles de la época continúan con un esquema clásico que se basa principalmente en el movimiento de las embarcaciones en el combate o sus prolegómenos. Esto se aprecia en la obra de Manuel Montero y Rapallo, que fue escrita en

[187] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*, p. 59.

[188] *Ibidem*, pp. 62-65.

Los principales escritos de la *Jeune Ecole*, fueron: del almirante y Ministro de Marina Hyacinthe Laurent Théophile AUBE, -AUBE, H. L. Th. *A terre et à Bord*. París, Berger-Levrault, 1884 y *De la Guerre Navale*. París, Berger.Levrault, 1885; G. CHARMES, *Le Torpilleur Autonome et l'Avenir de la Marine*. París, Berger-Levrault, 1885 y *La Reforme de la Marine*. París, Calman Lévy, 1886; Z. P. F. y H. MONTÉCHANT, *Les Guerres Navales de Demain*. París, Berger-Levrault, 1891 y *Essai de Stratégie Navale*. París, Berger-Levrault, 1893; A. GUIERRE, *L'Avenir de la Torpille et la Guerre Future*. París, Berger-Levrault, 1898. También, P. FONTIN, *Guerre et Marine.* París, Berger-Levrault ,1906.

[189] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*, pp.118-119, 124 y 126. Para el análisis del marco en el que se encuadran los desastres navales españoles de 1898, la reciente conmemoración del centenario dieron pie a numerosas aportaciones. Una de las más interesantes fueron las reuniones, que ya hemos mencionado, que bajo el epígrafe *Los 98 Ibéricos y el mar*, se celebraron en la Torre de Tombo de Lisboa entre el 27 y el 29 de abril de 1998 aprovechando los actos de la Expo'98 de Lisboa. Las aportaciones se reunieron en cinco volúmenes. Sobre la política de ultramar en detrimento del enfrentamiento con grandes potencias, véase RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*. P. 236.

1892[190]. En la misma, se llega incluso a diferenciar entre lo que se denomina *La Gran Guerra* de la *Pequeña Guerra*[191], en lugar de considerar a las operaciones navales como un todo. Son eso si algo más "modernas" sus consideraciones sobre las operaciones combinadas, entre las fuerzas navales y las fuerzas terrestres. Y esto a pesar de que leyendo la obra llego a la conclusión que el autor pone el acento en las operaciones en alta mar que en dichas operaciones combinadas y desde luego, no llega a considerar la actividad naval como un elemento integrado por varios factores, políticos, económicos, sociales, etc. sino que aparece aislada en sí misma. Se puede decir que pese al título, no deja de ser un tratado de diversas tácticas para según qué acciones.

Pero frente a todas estas ideas destacó finalmente la de un estadounidense del que ya hemos hablado, el capitán de navío Alfred T. Mahan[192]. Su obra más conocida, ya reseñada, no era especialmente sobresaliente respecto a otras de su época. Sin embargo tenía dos cosas que las demás no tenían, era clara y sistemática[193]. En ella consideraba al poder naval como un elemento indispensable para el desarrollo de las naciones e igualmente un indicador del estado general de las mismas. En consecuencia propugnó, entre otras cosas la creación de una gran escuadra de alta mar, la obtención de bases en el Pacífico y la de la hegemonía en el Caribe[194]. En esos dos puntos el choque contra España se veía como inminente. Aún así, aquí sus aportaciones pasaron desapercibidas en ámbitos políticos e intelectuales hispanos, excepto por escasas referencias en medios especializados como la *Revista General de Marina*[195].

Aún con todo, desde ámbitos civiles de la sociedad, se mantenía un pensamiento naval y se intentaba concienciar a la sociedad y a los políticos de la importancia del mismo. Así queda reflejado en la obra de Angel Ganivet, *Idearium Español*[196]. En la misma se hacían una serie de consideraciones de las que destacamos aspectos relacionados con el mar:

> «*...nosotros nos hemos creido que somos insulares, y quizá este error explique muchas anomalías de nuestra historia. Somos una isla colocada en la conjunción de dos continentes, y si para la vida ideal no existen istmos, para la vida histórica existen dos: los Pirineos y el Estrecho: somos una "casa con dos puertas", y, por lo tanto, "mala de guardar"...*»[197]

> «*...la hegemonía ha de apoyarse principalmente sobre el poder naval...*»[198]

[190] *Ensayo de Estrategia Naval con algunas consideraciones sobre organización, movilización y composición de las escuadras*. Madrid, Establecimiento tipográfico de R. Álvarez, 1892.
Montero Rapallo (1845-1907), había nacido en Cádiz y entró a servir a la marina muy joven.

[191] Para la primera, pp. 77-239 y la segunda pp. 345-391.

[192] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Política naval*, pp. 65-71.

[193] *Ibidem*, pp. 66-67.

[194] *Ibidem*, pp. 67 y 70.

[195] *Ibidem*, p. 70.

[196] OrIginal de 1896. Nosotros empleamos la reedición en Madrid, Espasa-Calpe, 1966.

[197] *Ibidem*, p. 37.

[198] *Ibidem*, p. 90.

Es interesante este último párrafo por el empleo del concepto *poder naval*. No creo coincidencia que lo emplee y esto significa que Ganivet o había leído la obra de Mahan o sabía de su existencia y de los nuevos aspectos que introducía para la orientación de la política naval.

> «*Entre todas las supremacías que España pudiera ejercer en el mundo, ninguna debería de halagarnos tanto como nuestra supremacía en el mar civilizador de la humanidad /.../ Pero una política mediterránea necesitaría estar apoyada sobre un fuerte poder naval, y hay que ver si*
>
> «*Los barcos no van tripulados solo por hombres: van tripulados por las ideas nacionales, y una nación que carece de la fuerza expansiva de un ideal bien cimentado, no hará nada de provecho con un poder marítimo ignorante de los derroteros a seguir...*»[199]

Pero en la víspera de la derrota contra los Estados Unidos la situación de la Armada española era tan lamentable, que el 26 de mayo de 1898 el diputado Llorens decía en el Congreso:

> «*Nuestros presupuestos nos habrían permitido conseguir una escuadra como la italiana, si el desorden no hubiera sido la musa de nuestra Administración. Cantidades consignadas para buques han servido para construir paseos en determinadas poblaciones*»[200]

Además el desastre vino por la inexistencia de un estudio que determinase las necesidades estratégicas del país, así como del posterior análisis de las mismas. Esto hubiera permitido establecer las líneas de acción y por lo tanto los objetivos de fuerza que se pretendían para las mismas, cuestiones ambas que hubieran posibilitado la existencia de planes de campaña metódicos y meditados[201].

4. 1. 3. Política naval desde 1898[202]

Tras el final del conflicto y la firma de la Paz de París, la situación política y económica no fue muy propicia para la marina y se llegó, como se había hecho en época de Fernando VII, a solicitar su desaparición, lo que finalmente no sucedió. Sin embargo, lo que no se pudo evitar fue el fuerte recorte presupuestario y de personal[203]. Hasta la finalización de la Guerra Civil de 1936-1939, se sucedieron nuevamente en España los planes navales, igualmente casi tantos como ministros. La increible sucesión fue de veintiocho planes en cuarenta y un años[204].

---

[199] *Ibidem*, p. 106.

[200] BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.

[201] *Ibidem*, p. 24.

[202] Para esta parte emplearemos principalmente la obra mencionada en las dos notas anteriores. En la misma se contempla la política y el desarrollo naval entre 1898 y 1936. También es interesante la obra de Agustín Ramón RODRIGUEZ GONZÁLEZ, *La Reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, 2010.

[203] BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes*..., pp. 25-68.

[204] Para mayor detalles véase el apéndice IV «PROYECTOS Y PROGRAMAS NAVALES 1898-1936», De la obra de BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes*..., p. 689.

Pero si duro fue el camino de la reconstrucción material, mucho más lo fue el de una idea estratégica sobre los aspectos navales. Inicialmente y en contestación a las teorías de Mahan, tenemos la obra de Joaquín Sánchez de Toca[205], quien tras el desastre del 98 sería Ministro de Marina entre diciembre de 1902 y julio de 1903. Había demostrado gran conocimiento tanto de la estrategia marítima como de la política internacional y que en contraposición con lo expresado por Mahan respecto a España, sí creía que se disponía de las características necesarias para ser una potencia en el mar[206]. Sánchez de Toca, junto con Maura, fundaron la Liga Marítima, en 1900, que tenía como objetivo fomentar la propaganda del mar y de los temas navales.[207] En los inicios del siglo XX el desastre del 98 actuó como verdadero impulsor de una gran movimiento de edición de trabajos referidos a la marina y a la vida marítima española tanto en medios especializados, civiles y militares, como en la prensa o la literatura, cuestión que por motivos de la política internacional se extendió hasta los albores de la Primera Guerra Mundial y durante la misma[208].

De entre todas las obras y autores, destacarían Pedro Novó Colson y Salvador Carvia y Caravaca, quien más tarde llegó a ser ministro de Marina en el gobierno del general Berenguer, el último de la dictadura y de la monarquía[209]. De hecho, Carvia y Caravaca fue considerado posteriormente, junto con Mateo García de los Reyes, como el único marino español de su época con mentalidad moderna[210]. También tenemos la visión de un regeneracionista sobre el tema, como lo fue Joaquín Costa, del que ya hemos hablado y que no hizo más que ahondar en sus planteamientos. Un poco más adelante la obra de Adolfo Navarrete[211]. Se trata de la publicación de

[205] *El poder naval en España y política económica para la nacionalidad Ibero-Americana*. La Coruña, 1898. Del mismo autor *Del Poder Naval en España*. Se trata de la recopilación de una serie de artículos que en mayo de 1900 publicó en *El Correo* y *La Época* bajos los títulos de «Las reformas de la Marina» y «El programa de reformas»

[206] BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes*..., pp. 29-30.

[207] *Ibidem*, pp. 39-40

[208] Además de las obras que analizaremos con más profundidad, tenemos otras muchas. Avanzamos solo algunos ejemplos del vivo debate que se vivió: Ramón AUÑÓN Y VILLALÓN, *Marina barata*. Madrid, Dirección de Hidrografía, 1901; MADRAZO, *La cuestión de la Escuadra*. Santander, Imprenta Blanchard y Arce, 1903; Luis de TERÁN, *La España Naval*. Desglosado de *Nuestro Tiempo*, nº. 113, mayo 1908, pp. 203-217; José BARBASTRO Y SEMPER, *Ideales marítimos*. Cartagena, Sociedad Levantina de Artes Gráficas, 1911; Eliseo SÁNZ BALZA, *Marina*. Madrid, Imprenta de la Revista Técnica de Infantería y Caballería, 1913 o *Los patriotas pedimos defensas navales. La escuadra española y "La Monarquía"* Madrid, 1914. Recopilación de artículos periodísticos aparecidos en el periódico *La Monarquía* con motivo de botarse los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I* y que reunidos se regalaban a los lectores del mismo.

[209] Del primero ya hemos hablado de su obra *El poder naval. Discurso de recepción. Real Academia de la Historia, 14 de febrero, 1909*. Madrid, 1909. Del segundo tenemos la obra *Táctica Naval*, Madrid, 1904.

Pedro Novó Colson (1846-1931). Ingresó en la Escuela Naval Militar de Cádiz, su ciudad natal, con 16 años. Alcanzó el empleo de teniente de navío y fue también, desde 1915, académico de la Real Academia de la Lengua y previamente lo era de la de la Historia, tal y como hemos comentado. También fue diputado en cortes en 1896.

Salvador Carvia y Caravaca (1871-1946). Nacido en Valencia, alcanzó el empleo de contraalmirante. Fue director de la Escuela de Guerra Naval, que se fundará, como veremos, en 1925.

[210] Mateo García de los Reyes (1872-1936) Nació en Montevideo, donde su padre era cónsul y falleció asesinado por los comunistas en Paracuellos del Jarama. Ingresó en la Armada con 14 años y su primer mando fue de una cañonera en Filipinas. Fue impulsor y primer jefe del arma submarina española creada por el programa Miranda de 1915.También fue ministro de Marina durante la dictadura de Primo de Rivera.

[211] Para el primero *Marina Española o la Cuestión de Escuadra*. Huesca, Leandro Pérez, 1912. Del segundo la obra *El problema marítimo de España*. Madrid, Sociedad Española de Artes Gráfica, 1917.

Adolfo Navarrete (1859-1925). Nació en Cartagena y murió en Barcelona. Alcanzó el empleo de almirante y su prestigio como marino hizo que diera el salto a la política siendo diputado por Tortosa en 1907 por el Partido Conservador.

dos trabajos y una información ante la Junta Central de la Liga Marítima Española bajo los títulos *El Poder Naval en España*, efectuada en abril de 1915 en Madrid; *La Marina que Necesita España*, de Noviembre de 1916 en Bilbao y *Preparación necesaria*, en Madrid en diciembre de 1916. En su interior se denota la influencia de las teorías de Mahan, al indicarse de forma expresa:

> «*El poder naval suelen definirlo los historiadores y publicistas marítimos, especialmente los ingleses, como el poder de todos los elementos que en el mar, ó á través del mar, puede desarrollar y utilizar una nación.*»[212]

Es decir, aunque luego matiza, se hace ya únicamente referencia al pensamiento naval anglosajón y se asume la definición de poder naval que hacen. Aunque el mismo autor manifiesta que es más significativo el poder marítimo que el naval, del que diferencia a su vez naval militar y naval civil[213]. En todo caso es ya un planteamiento plenamente integrado en las corrientes más avanzadas y de mayor prestigio -podríamos decir que bajo el marchamo de probado en combate-, del momento. Incide igualmente, entre otros aspectos, en el necesario respaldo político eficaz, así como del conjunto de la nación[214]. Es interesante también en este primer texto, la recensión histórica que realiza sobre la evolución del poder naval en España, comenzando desde el siglo XIII y culminando con la obra reformadora de Maura pocos años antes del momento en el que escribe el autor[215].

Del segundo texto destacamos el epígrafe titulado *La política anti-marítima*[216], donde se hace un repaso a las causas que históricamente han hecho que el poder naval español fuera a trompicones, manifestando el autor que la responsabilidad principal ha recaído en los poderes políticos, en concreto se ha debido a:

> «...*el apartamiento y desconocimiento del poder público.*»[217]

Justo antes del estallido de la Primera Guerra Mundial escribió su obra Amalio Gimeno[218]. El autor, ministro de Marina que lo fue por dos veces, escribió originalmente la obra como artículo para la revista *Etudes diplomatiques*. Tras realizar una visión del panorama naval europeo en el Mediterráneo, analiza la posición española, con la influencia económica de la guerra hispano-norteamericana de 1898. No hay ninguna aportación de análisis naval interesante, salvo las referencias a alianzas estratégicas que podría desempeñar España y su influencia en el marco mediterráneo con una moderna flota. A este respecto lo más interesante es cuando destaca:

[212] *Ibidem*, pp. 6-8. Dentro del primero de los tres textos reunidos.

[213] *Ibidem*, p. 8.

[214] *Ibidem*, p. 9.

[215] *Ibidem*, pp. 17-24

[216] *Ibidem*, pp. 49-56.

[217] *Ibidem*, p. 49. En la página 50 hace referencia a que esa situación no se daba en el conjunto de España en el siglo XII, en el que las actividades marítimas fueron impulsadas por la acción política, hasta finales del siglo XVI.

[218] *El factor naval de España en el problema mediterráneo*. Madrid, Juan Pueyo, 1914.

> «*Finalmente convencido el gobierno liberal, que presidió últimamente el ilustre conde de Romanones, de que la obra de reconstitución de nuestra marina es una obra nacional que exige una acción de continuidad en los partidos gobernantes...*»[219]

También de 1914 es la aportación, de la que ya hemos hablado, de Concas y Palau. En la misma este autor, de gran experiencia naval, indica que:

> «*Toda operación por mar es contra tierra y lo único que puede impedirlo es la flota contraria /.../ la escuadra debe tener por único fin fundamental el de "combatir contra otra" todo lo demás /.../ es posible dentro de ciertos límites, si no hay por mar quien lo estorbe...*»[220]

En los años veinte aparecieron algunas obras interesantes. Así, en 1920 Joaquín María Gámez Fossi escribió una obra que, pese a que era un tratado práctico sobre las tácticas y maniobras de navegación, hace una serie de consideraciones sobre el dominio del mar, dentro del capítulo referido al combate naval[221]. Se indicaba en la misma:

> «*El objeto de los combates navales es conseguir la supremacía a dominio del mar. Las fuerzas adversarias solo en muy raros casos serán de igual poder ofensivo y defensivo: lo corriente será que una de ellas tenga poder superior a la otra y que por este hecho adquiera aquella el dominio del mar, mientras la segunda, con acciones parciales o de desgaste, trata de anular este dominio /.../ el dominio del mar no puede ser hoy día absoluto, como era antiguamente, puesto que los objetivos perseguidos con este dominio (que son como hemos dicho, impedir flote sobre el mar la bandera enemiga, asegurando al mismo*

[219] *Ibidem*, pp. 40-41.

Amalio Gimeno (1852-1936), nació en Valencia, además de ministro de marina, también lo fue de Instrucción Pública y Bellas Artes, de Gobernación, de Fomento y de Estado.Licenciado en Medicina, se afilió al Partido Liberal, siendo diputado por Valencia en 1886, senador en 1893 y senador vitalicio desde 1908. El ministerio de Marina lo encabezó por vez primera entre el 31 de diciembre de 1912 y el 27 de octubre de 1913 y por segunda vez entre el 3 de noviembre de 1917 y el 22 de marzo de 1918.

[220] *El proyecto de escuadra al Senado*, p. 14.

Víctor María Concás y Palau (1845-1916). Nació en Barcelona e ingresó en la Armada en 1860. Participó en la campaña del Pacífico de 1866, siendo posteriormente destinado en Cuba y Filipinas. Elegido senador por Tarragona en la legislatura de 1905-1907 y por las Balearesen la legislatura 1907-1908, recibió el nombramiento de senador vitalicio en la legislatura 1908-1909. Fue ministro de Marina por dos veces, la primera entre Diciembre de 1905 y Julio de 1906, la segunda ocasión entre Octubre de 1909 y Febrero de 1910. No fue un hombre que rechazase ni la aventura ni la polémica. Así, respecto al primer aspecto navegó hacia Nueva York en 1893 con una reproducción de la Nao Santa María. Respecto al segundo aspecto, dio en el Ateneo de Madrid una conferencia acerca de los Estados Unidos, que dio como consecuencia una queja diplomática por parte del gobierno de los Estados Unidos. En la Guerra de Cuba, fue Jefe del Estado Mayor del Almirante Cervera y al mando del crucero *Infanta María Teresa* combatió en la funesta batalla naval de Santiago de Cuba, en la que fue herido por metralla. Falleció en Baños de Fuentemayor, Cáceres.

[221] *Elementos de Táctica* Naval. San Fernando, Iris, 1920.

No he podido localizar muchos datos de este autor salvo la toma de posesión del mando del destructor *Bustamante* el 5 de Noviembre de 1926. Procedente de familia con tradición naval, un hermano, Ramón María Gámez Fossi, está en la nómina de los ejecutados por los extremistas de izquierdas en el acorazado *España*, siendo sus cuerpos arrojados al mar en las cercanías de Cartagena en los inicios de la Guerra Civil. Otro, José María Gámez Fossio alcanzó en empleo de Almirante

tiempo la libre circulación de la propia) son mas o menos contrastados por el enemigo.»[222]

Como se aprecia, se están tratando los términos del *dominio del mar*, tanto positivo como negativo, así como el del *combate decisivo* o el de *mar de batalla*.

En 1923 José Mas Casterad, que además y curiosamente era teniente coronel de Infantería, escribió su obra *Consideraciones que atañen a España sobre la marina de Guerra*. En la misma se hacía un análisis de la situación estratégica internacional y de las posibles alianzas de España con otras potencias, consecuentes a impulsar la presencia hispana en el protectorado de Marruecos. Realiza además previamente una revisión histórica de acciones navales y tras todo esto indica que lo más ventajoso sería una alianza con Inglaterra, y por ello también con Portugal, como nación eminentemente naval. De cara a tal alianza se hacía imprescindible la consecución de una flota, y aquí surge implícito el concepto de *flota en potencia*, de capacidad suficiente para que Inglaterra considere atractiva una alianza con España[223]. Es interesante que un oficial del Ejército de Tierra llegase a escribir:

«*El dominio del mar influye en el triunfo de las contiendas internacionales y para conseguir dicho dominio no hay más remedio que poseer una flota de guerra que /.../ permita concentrar sus fuerzas en aquellos puntos desde los cuales pueda atender a la defensa de las costas propias, hacer frente a las escuadras enemigas y defender /.../ los territorios de su nación.*»[224].

La instauración del gobierno del general Miguel Primo de Rivera y la consiguiente, aunque momentánea, estabilización política y económica, permitió una mayor continuidad en los planes navales. Esta situación contribuyó a la creación, en 1925, de la Escuela de Guerra Naval, lo que influyó así mismo en la continuidad de las concepciones estratégicas del poder naval español. Con el advenimiento de la República, la situación de la marina volvió a ser de un caos casi absoluto, como en muchos otros ámbitos de la vida nacional, donde las tensiones política se impusieron sobre cualquier otra consideración, situación que impidió el desarrollo de una política naval coherente.

Retornando a la situación en la época de Primo de Rivera, la escuadra vio como aumentó el número y calidad de sus embarcaciones, se realizaron multitud de reformas que afectaron a cuerpos y servicios, pero respecto a lo que nos interesa, el rumbo político no estuvo inicialmente claro y por ello la orientación estratégica del poder naval nacional. Se pensó inicialmente en una alianza

[222] *Ibidem*, pp. 193-195

[223] *Consideraciones que atañen a España sobre la marina de Guerra*. Guadalajara. 1923. Se trata de un trabajo realizado en 1921 y que recibió un premio oficial.

Tampoco he podido localizar mucha información de este autor que alcanzó el empleo de general de brigada honorario de Infantería en 1932.

[224] *Ibidem*, p. 19. No obstante, se ve una concepción eminentemente defensiva y no se hace consideración alguna a la proyección del poder naval en tierra.

estratégica con Italia, que permitiera el *dominio positivo* del Mediterráneo Occidental frente a Francia, el gran rival de Italia en el Mediterráneo[225].

Sin embargo, la decisión de Primo de Rivera fue la contraria, la de un acercamiento hacia Francia, debido principalmente a tres motivos: la indefensión de la costa Norte de España ante un ataque francés; el papel de Francia en el conflicto de Marruecos y, sobre todo, el desconocido, aunque seguramente en contra, papel británico ante una alianza naval italo-española, que podría poner hipotéticamente en peligro el dominio del estrecho de Gibraltar[226]. Además, el acercamiento a Francia propició la espectacular acción militar española con la que se inició la solución al problema marroquí, el desembarco de Alhucemas. Dicha acción, pese a ciertos errores, fue planificada con tiempo y de forma detallada, contemplándose todos los aspectos posibles de una operación anfibia, de una forma que preludiaba lo complejo de las acciones navales de desembarco que los estadounidenses realizarían en al Pacífico y en menor medida en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. En la mencionada acción de Alhucemas se reflejaron dos de las tres misiones básicas de una marina de guerra, el ataque a la costa enemiga y la ayuda a la realización de ataque anfibios. El resultado, pese a alguna contrariedad, puede considerarse como de un éxito rotundo[227].

En el plano internacional, en este período fue también significativa la influencia que ejercieron las conferencias navales internacionales sobre desarme, especialmente la de Washington de 1921, en la que participaron Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia. Esta reunión fue seguida por la convocada por la Sociedad de Naciones en 1924 en Roma y en la que el resto de naciones debía amoldarse a lo acordado por las cinco mencionadas anteriormente. En dicha conferencia de Roma se otorgaba a España un máximo de 81.000 toneladas para el conjunto de sus barcos de guerra, cifra que fue rechazada por el gobierno español.

Dicho rechazo no fue el único caso y ello llevó a los estadounidenses a la convocatoria de una nueva reunión de las cinco potencias que se habían reunido en Washington. La convocatoria se hizo para reunirse en 1927 en Ginebra y solo asistieron estadounidenses, británicos y japoneses. Un nuevo intento se hizo en Londres en 1930 pero nuevamente fracasó[228].

Las repercusiones en España no afectaron tanto a la política estratégica cuanto a la de nuevas construcciones, en la que destacó la de un nuevo tipo de cruceros polivalentes a partir de programa naval de 1926, realizado por el ministro de Marina, almirante Cornejo[229]. En el mismo, la directriz fundamental era:

[225] En el siguiente capítulo veremos más en profundidad la terminología específica sobre los aspectos estratégicos navales. Por el momento y respecto al *domino positivo* y al *dominio negativo*, bastará con indicar que el primero permite el uso del mar para las fuerzas propias y se lo niega a las rivales, mientras que el segundo es el que intenta negar a un rival la obtención del primero mediante acciones corsarias.

[226] BORDEJÉ MORENCOS, *Vicisitudes*..., pp. 400-403.

[227] *Ibidem*, pp. 430-464 para una exhaustiva explicación del componente naval de la campaña.

[228] *Ibidem*, pp. 464-475.

[229] *Ibidem*, pp. 478-498.

«*La libertad y seguridad de las comunicaciones marítimas de España y de sus intereses insulares y colonias...*»[230]

Para lo cual el programa incluyó la fabricación de doce submarinos, lo que finalmente no se realizó del todo por presiones externas, en este caso británicas[231]. Era este un claro intento de, sabida la imposibilidad de obtener el *dominio positivo*, intentar lograr el *dominio negativo*, en la consecución de unos objetivos previamente establecidos. Igualmente el programa era ambicioso en la infraestructura y obras terrestres, con el objetivo de dar un soporte logístico adecuado a la flota.

Pero la situación política, cada vez más tensa, finalizó en abril de 1931 con un cambio total de régimen político, período en el cual la cartera de Marina estaba ocupada por el entonces contralmirante Salvador Carvia y Caravaca, del que ya hemos hablado y que realizó una gran aportación con la creación en octubre de 1930, del Estado Mayor de la Armada[232]. Dicho organismo permitió por vez primera la existencia de un órgano dedicado a preparar la guerra con garantías, dedicándose el jefe del mencionado Estado Mayor a las circunstancias de tipo estratégico y operacional[233]. Igualmente el ministro realizó un Programa Naval que se había iniciado mucho antes con los estudios de la Escuela de Guerra Naval, sin embargo no pudo llevarlo a cabo aunque fue tenido en consideración en los diversos programas de la República. En el mismo se partía de la imposibilidad de conflicto contra Gran Bretaña, tras lo cual había dos opciones, que remitían a la época del inicio del gobierno de Primo de Rivera.

Estas opciones eran o bien un número de barcos que sumados a los de Italia permitiese combatir contra Francia, o por el contrario un número de barcos que sumados a los de Francia permitiese combatir contra la alianza italo-germana. Igualmente se consideraba que fuera cual fuese la elección política, no se podía pensar únicamente en unidades defensivas, ya que con solo este tipo de embarcaciones no se podría evitar la destrucción de centros económicos, el ataque a plazas costeras o incluso la invasión de España[234]. Es decir, la marina no podría efectuar la acción de defender la costa propia, para lo cual se buscaba la obtención, frente al programa naval de 1926 del almirante Cornejo, del *dominio positivo del mar* de tal forma que se impidiese al hipotético enemigo, la capacidad de proyectar su fuerza naval sobre nuestra costa y territorio. Una novedad destacable del mencionado plan es que por vez primera contempló la construcción de dos portaaviones convencionales para la Armada, cada uno con un desplazamiento de unas 15.000 toneladas y con misiones diferentes. Uno estaría adscrito a la fuerza de combate junto con los acorazados. El otro lo estaría a las fuerzas de exploración[235].

No obstante, tal y como dijimos, el plan no pudo llevarse a cabo ya que el 14 de abril de 1931 se instauró nuevamente una república en España.

[230] *Ibidem*, p. 491.

[231] *Ibidem*, p. 492.

[232] *Ibidem*, p. 536. La creación se hizo mediante Real Decreto de 15 de octubre, número 233.

[233] *Ibidem*, p. 540.

[234] *Ibidem*, pp. 542-556 para mayor detalle.

[235] *Ibidem*, pp. 546-547.

Durante la Segunda República y hasta el 18 de julio de 1936, la situación de la Armada fue, como hemos avanzado, de caos, lo que tuvo también su reflejo en el papel estratégico de la Armada y del poder naval y con ello el de la producción literaria sobre el tema.

Como marco general merece la pena recordar que el primer gobierno republicano estuvo bajo la influencia de Manuel Azaña, quien fue impulsor de grandes reformas tanto militares como navales, pero quienes fueron encargados de llevarlas a cabo en el segundo de los ámbitos, fueron Casares Quiroga y José Giral, los dos primeros ministros de Marina de la República[236]. Las reformas navales estaban orientadas hacia el cumplimiento del artículo 4° de la nueva constitución, que indicaba:

> «*España renuncia a la guerra por lo que solo dispondrá de un ejército defensivo*»

No se indicaba nada explícitamente sobre la armada, pero no cabe duda que el ideal podía interpolarse. Por ello tampoco extraña que ni Casares Quiroga, a parte de ser gallego, ni José Giral no tuvieran ni conocimiento del medio ni formación militar alguna. El balance final sobre su gestión, Giral fue por segunda vez ministro de Marina en 1936, no podría ser más funesto para la Armada y el poder naval español. Por otro lado, se inició nuevamente la sucesión de fugaces ministros por la cartera de Marina, y se llegó al récord en 1933, año que conoció a cinco ministros de Marina, aunque entre enero de 1935 y febrero de 1936, existieron siete ministros de Marina.

Respecto a las reformas iniciadas tras el advenimiento de la República, una de las primeras medidas tomadas por el gobierno atentó además contra una de las grandes tradiciones de la Armada, el cambio de la bandera nacional, que había nacido con Carlos III como bandera de la Real Armada y que fue respetada por la Primera República como bandera nacional, por otra que era considerada extraña. Las reformas de todo tipo fueron muchas y no vamos a entrar en todas, solo analizaremos las que influyeron en la concepción estratégica del mar y del poder naval[237]. Sin embargo, merced al ya mencionado artículo cuarto de la Constitución, la producción y el pensamiento sobre el poder naval se verían afectados[238]. Aunque las pocas que hubo fueron en cierta medida muy significativas, sobre todo si se tiene en cuenta que las Fuerzas Navales permanecieron prácticamente sin operatividad la mayor parte del tiempo, excepto para las maniobras que se realizaban en primavera o en otoño, debido a la insuficiencia presupuestaria. No obstante en 1934 sí que se empleó a la Armada para dos operaciones reales. Una fue la ocupación efectiva del territorio de Ifni y la otra fueron las acciones navales que se realizaron en Asturias dentro del marco de la anulación del movimiento insurreccional que allí se había dado, dentro del levantamiento subversivo generalizado en España. Pese a todo en 1935 nuevamente la situación fue de práctica inmovilidad[239].

---

[236] *Ibidem*, p. 559.

[237] Para mayor detalle sobre las reformas, véase la obra de F. Bordejé, entre las páginas 557 y 675, en el último capítulo de su obra, «LA MARINA BAJO LA REPUBLICA 1931-1936)»

[238] Según indicaba Bordejé en su obra, la República careció de planes político-estratégicos. *Op. cit.* p. 622.

[239] *Ibídem*, pp. 653-654 sobre las acciones navales de 1934 y la inmovilidad den 1935.

A pesar de todo lo expuesto, se efectuaron alguna obras teóricas sobre el poder naval. Una de las primeras sobre el tema fue la del capitán de navío Enrique Pérez y Fernández Chao, profesor que era de la Escuela de Guerra Naval desde los comienzos de esta en 1925 y uno de los oficiales de mayor prestigio de la Armada[240]. Era una obra especializada y de hecho era una conferencia que se había impartido en el curso de Coroneles del Ejército de Tierra.[241] Aún así, desde una perspectiva de oficial naval, los planteamientos sobre la importancia de la guerra en el mar eran significativos, como cuando, por ejemplo, indicaba:

> «*...podemos decir que el dominio* [del mar] *ha de referir al control virtual de esas comunicaciones; es decir, a la seguridad de las nuestras y a la anulación de las contrarias*»[242]

Entroncaba este planteamiento general con el del Programa Naval de 1926 del almirante Cornejo, que ya hemos visto. Pero además, la conciencia de la importancia del dominio del mar venía dada por:

> «*...en todos los grandes conflictos armados de la humanidad la palma de la victoria acompaña /.../ al beligerante cuyas comunicaciones marítimas estaban salvaguardadas por el dominio de sus flotas de guerra*»[243]

Y añadía:

> «*Dominan, pues, los ejércitos de tierra los objetivos políticos, pero radica la más de las veces en el dominio del mar la posibilidad de aquellos objetivos»*[244]

Finalmente indicaba:

> «*Tres son los objetivos de la flota*
> *a) Sobre la masa de choque contraria*
> *b) Sobre las comunicaciones*
> *c) Sobre el litoral*»[245]

Es la primera vez que en una obra española se sistematizaban los puntos de acción del poder naval, aunque en este caso venía reflejado únicamente por la acción de la flota. El resto de la obra es un desarrollo sobre el tercer punto.

---

[240] *Ibidem*, p. 611.
Como tantos otros oficiales de la Armada, y pese a tener un destino en el interior, fue fusilado al poco de comenzar la Guerra Civil de 1936-1939, a la que en un principio se sumó al bando sublevado por lo que fue arrestado. Junto con Carvia y Caravaca, del que ya hemos hablado, fue comisionado para los estudios preparatorios que dieron lugar a la creación de la Escuela de Guerra Naval, de la que el anterior fue el primer director.

[241] *La guerra naval. La batalla naval. Operaciones combinadas con las fuerzas terrestres*. Madrid, 1931.

[242] *Ibidem*, p. 9.

[243] *Ibidem*, p. 11.

[244] *Ibidem*, p. 12.

[245] *Ibidem*, p. 12. Compárese con lo indicado en el Capítulo II.

Como se puede comprobar, estaba muy clara, dentro de ciertos ambientes del mundo castrense, cuál era la importancia del poder naval y los objetivos del mismo. Sin embargo dicha claridad se tornaba espesura en los ámbitos políticos del momento, que, todo hay que decirlo, tenían otras preocupaciones más acuciantes. No obstante, en el Plan Naval de 1935, desarrollado por el ministro de Marina Abad Conde, se manifestaba la importante posición estratégica de la Península y los dos principales archipiélagos, aunque después indicaba que debido a la imposibilidad de poder hacer frente a las inversiones económicas necesarias para el éxito en su salvaguarda, se manifestaba que lo más indicado era la protección del archipiélago balear mediante la existencia de medios que impidiera una acción naval continuada a un hipotético enemigo, así como el desembarco anfibio hostil en las mencionadas islas, de esta forma el poder naval español se concretaba en el Mediterráneo Occidental y a la costa del Norte de África[246]. La concreción de esta política naval se debía realizar, a tenor de la propuesta de construcción de nuevas unidades navales, mediante la obtención del *dominio negativo del mar*, ya que se primaba la construcción de submarinos, torpederos y motolanchas, así como de una gran cantidad de minas[247]. Sin embargo, de todo el plan de nuevas construcciones de embarcaciones, solo se llevaron a cabo la de dos minadores, como las únicas embarcaciones que podían:

> «*amparar eficazmente la legítima e inexcusable libertad de su dominio* [el del mar] *y lograr éste*»[248].

Nuevamente se buscaba un *dominio negativo del mar*, esta vez mediante la imposibilidad del tráfico seguro por el mismo a través del uso de zonas minadas, pero dicha acción, que se lograría con un total de cuatro minadores, no deja de mostrar el desconocimiento del poder político republicano sobre los temas navales.

Volviendo a los escritos teóricos, de forma más concreta, ese mismo año se realizaron dos obras en español. Una de Carlos Martínez del Campo, reducida y generalista[249]. En la misma había alusiones a la época medieval, en concreto a la conquista de Sevilla por parte de la flota castellana, aunque entroncaba con su tiempo cuando dicha referencia se hacía ya que:

> «*...a pesar de tanto cambio y tanto tiempo transcurrido, la velocidad de los barcos y su potencia ofensiva siguen siendo los factores predominantes de la táctica naval*»[250]

Se refería con ello a la disputa que existía entre los partidarios de embarcaciones con peor armamento pero más rápidas, en especial los cruceros, frente a aquellos que según la tradición

[246] *Ibidem*, p. 663.

[247] *Ibidem*, p. 664. Aquí se aprecia de forma más concreta el tipo y número de unidades de nueva construcción que se tenían previstas según ese plan.

[248] *Ibidem*, p. 666. La cita está ya entrecomillada en la obra de Bordejé y se extrae del Decreto de 6 de junio de 1935, en el que se autorizó la presentación de un Proyecto de Ley que autorizó la construcción de ambas embarcaciones, Decreto y Proyecto de Ley que ya se hicieron bajo el mandato de un nuevo ministro de Marina, Royo Villanova.

[249] *El dominio del mar*. Madrid, Cruz y Raya, 1935.

[250] *Ibidem*, p. 5.

defendían el empleo de los acorazados, más protegidos, con mayor armamento pero más lentos. Realmente la obra no aportaba nada significativo a la teoría y práctica del poder naval.

La otra obra era la de Julián Sánchez y de Erostarbe[251]. En el momento en que escribió la obra el autor era capitán de corbeta y profesor de la Escuela de Guerra Naval. En lo que podemos considerar como una introducción, el autor comienza la obra indicando:

> «*El objetivo de la guerra naval debe ser siempre, directa e indirectamente, al asegurar el dominio del mar e impedir al enemigo que haga uso de él*. /.../
> *El dominio del mar no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas para lograr objetivos militares o comerciales. La finalidad de la estrategia naval es poseer ese control, no la conquista de un territorio, como ocurre en tierra.*»[252]

También recalca un hecho sabido:

> «*No hay que olvidar que la victoria en tierra es la única verdaderamente decisiva /.../ El dominio del mar, repetimos, es necesario para llegara a la victoria final, pero no suficiente, salvo casos excepcionales;...*»[253]

Vuelve a insistir cuando manifiesta que:

> «*La realidad es que el dominio del mar debe ser explotado pensando siempre en la cooperación del ejército y la marina...*»[254]

Posteriormente, en la primera parte de la obra explica en un primer capítulo el concepto de *poder naval* y los componentes del mismo para posteriormente, en un segundo capítulo, indicar cuáles son las diferencias entre la guerra marítima y la terrestre. Es ya en la segunda parte de la obra cuando trata específicamente el tema de las operaciones combinadas.

En 1936 se efectuó un nuevo Programa Naval, el último de la República, conocido como el Programa Salas-Azarola, de, como indicaba el propio Decreto, motivación política con el fín de mantener abiertos los astilleros[255]. Nuevamente un fracaso.

Como conclusión sobre el pensamiento naval en esta época, podemos indicar cómo la orientación política «pacifista» hizo que, en el aspecto naval, se confundiera dicha opción con acciones navales defensivas. En estas predominaban la búsqueda del *dominio negativo del mar*, bien

[251] *Apuntes de estrategia naval. Operaciones combinadas*. Toledo, Sucesores de Rodríguez, 1935. Es un gran seguidor de la obra del almirante francés Castex, de la que hablaremos más adelante, ya que lo menciona y cita en numerosas ocasiones.
El caso de este oficial es el de uno de los pocos de la Armada que se mantuvo en el bando gubernamental durante la Guerra Civil, alcanzando el empleo de capitán de corbeta de la Armada como jefe de Estado Mayor en Cartagena en febrero de 1939.

[252] *Ibidem*, p. 3.

[253] *Ibidem*, pp. 4-5.

[254] *Ibidem*, p. 5.

[255] BORDEJÉ MORENCOS, *Vicisitudes*..., pp. 667-668.

sea por acciones de tipo corsario, para lo cual se pensó en la acción de submarinos o de embarcaciones rápidas armadas con torpedos, o bien mediante la obstrucción del tráfico marítimo, esencialmente militar, para lo cual se pensó en el uso de minadores. Esto hizo que no se potenciase la construcción de grandes unidades navales, de las que solo se botaron las que estaban en construcción en virtud de los últimos programas navales de la monarquía durante la dictadura de Primo de Rivera[256]. Respecto al pensamiento naval, no deja de ser significativo que del escaso número de obras se refiriesen a la aplicación del poder naval en operaciones de desembarco, es decir, a una de las formas de proyección sobre la costa del mismo.

La Guerra Civil de 1936-1939, supuso, como en otras muchas cosas, una ruptura tanto en la construcción de nuevas embarcaciones como en la realización de obras sobre pensamiento marítimo. Las energías de quienes debían idear, impulsar y realizar tales cuestiones estaban ocupando su vitalidad en causas más destructivas. No obstante ya en 1938 desde el bando que sería vencedor en el conflicto, se propugnaba una gran importancia a las cuestiones marítimas y navales. Así, el punto quinto de la Falange Española Tradicionalista de las JONS manifestaba:

> «*España volverá buscar su gloria y su riqueza por las rutas del mar. España ha de aspirar a ser una gran potencia marítima, para el peligro y para el comercio. Exigimos para la patria igual jerarquía en las flotas y en los rumbos del aire*»

En consonancia con dicho pensamiento, en 1938 se publicaron, en una misma obrita, dos textos. Uno era un discurso que pronunció en Santurce el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan Cervera Valderrama. El otro era un texto taquigráfico de una conferencia radiada del ministro de Industria y Comercio, Juan Antonio Suárez Fernández[257]. Dejando a un lado la motivación político-religiosa de ambos textos, así como la orientación política que se quería dar al desarrollo de la marina y de las cuestiones navales, no cabe duda que en el bando vencedor existe una clara vocación marítima y naval frente al bando gubernamental.

Cabe destacar que en el último, espero, conflicto civil español, de forma incluso actualmente poco difundida, jugó un papel significativo la marina, dividida también entre los dos bandos. De hecho, nuevamente, como otras tantas ocasiones anteriores y posteriores en la historia, el bando que obtuvo finalmente el control del mar fue el que obtuvo también la victoria militar definitiva en tierra.

Pero para que se reiniciara de forma moderna el pensamiento naval hispano hubo que esperar muy poco y, desde finales de los años treinta y en los años cuarenta, sobresalió la figura de un gran marino, Luís Carrero Blanco[258]. En su obra, *El arte naval militar* destacan aspectos muy

[256] GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, «La marina Contemporánea» En VV. AA., *El Buque en la Armada Española*. Bilbao, Silex, 1981. P. 359.

[257] *La Marina Nacional*. Bilbao, Editora Nacional, 1938.

[258] *España y el mar*. Madrid, 1941; *Arte naval militar*. Burgos, 1943 y reeditada en Madrid, 1950; también *Ideas básicas sobre la guerra marítima*. Madrid, 1945.
No vamos a entrar a describir la vida de este gran marino cántabro nacido en 1904, que llegó a ser presidente del gobierno bajo la jefatura de estado del general Francisco Franco y que fue asesinado por la banda independentista vascongada de ideología socialista-marxista ETA en 1973.

interesantes. En ella nos vamos a detener más en profundidad debido a que por primera vez en los escritos españoles sobre pensamiento naval, se pone de forma escrita y estructurada los conceptos básicos del poder naval, con muchas de sus características y funciones. Empieza el autor haciendo un breve repaso histórico sobre el origen de las armadas de guerra:

> «*En la Edad Media, las Cruzadas dan lugar a una intensificación del tráfico marítimo. /.../ El tráfico marítimo tuvo una consecuencia lógica: la piratería /.../ La lucha contra la piratería es durante muchos siglos el leit motif de la guerra en el mar...*»[259]

Tras esto, realiza una breve síntesis de cuáles son las misiones fundamentales de una flota de guerra:

> «*...la misión fundamental de la fuerza naval en un país marítimo: asegurar la libertad de las comunicaciones marítimas propias e impedir las del adversario /.../ La segunda misión /.../ es garantizar la inmunidad del litoral contra todo ataque enemigo desde el mar /.../ Otra misión de la Marina es la cooperación directa con las fuerzas de tierra*.»[260]

De esta forma, se tendría que obtener el *dominio del mar*, que se logra:

> «*El dominio del mar se logra:*
> *- por la destrucción de la flota contraria mediante un combate naval decisivo /.../*
> *- por su inutilización, manteniéndola bloqueada*...»[261]

Pero para todo esto se hace necesario el concurso de una flota y el manejo de ciertas habilidades:

> «*...la flota /.../ necesita libertad de acción /.../ imponer su presencia en la zona de interés, para lo que debe estar en condiciones de impedir la presencia del enemigo. Esta /.../ se consigue cuando se puede destruir o apresar a los buques adversarios, de guerra o comercio, que se encuentren en la zona de interés /.../ La táctica naval, que es el arte de conseguir el máximo rendimiento a la acción de las armas al llegar al contacto con el enemigo /.../ la estrategia naval /.../ el arte de conseguir el máximo rendimiento en la actividad de la fuerza naval para el logro de los fines de la guerra,...*»[262]

Circunstancia que le lleva a la afirmación:

> «*...no es una flota militar verdad* [sic] *la que no está en condiciones de imponer su presencia en la zona que interese;...*»[263]

[259] *Arte Naval Militar*, pp. 23-25.

[260] *Ibidem*, pp. 41-44.

[261] *Ibidem*, p. 45.

[262] *Ibidem*, pp. 49-50.

[263] *Ibidem*, p. 127.

Para ello, la flota que se logre ha de reunir una serie de condiciones:

> *«La fuerza militar en el mar puede considerarse dividida en tres clases o naturalezas:*
> *1ª Flota de superficie, o /.../ flota de alta mar /.../*
> *2ª Flota submarina /.../*
> *3ª Flota de litoral /.../*
> *Si la nación es de condición marítima, es indispensable la fuerza de alta mar /.../*
> *La flota litoral /.../ queda reducida a la necesaria para defender las bases navales y algunos lugares de la costa especiales por su importancia /.../*
> *Si la nación es de condición continental, no necesita de las comunicaciones marítimas, y por ende sobra*, */.../ la flota de alta mar, que puede quedar reducida a buques rápidos que actúen como corsarios /.../ la flota del litoral debe tener la amplitud necesaria para defender la totalidad de este...»*[264]

Sobre el combate naval, afirma:

> «*Cuando, en la pugna por la libertad de acción en el medio mar, dos fuerzas navales llegan al contacto y se produce el choque entre las mismas, tiene lugar un combate naval, cuya trascendencia en el curso de la guerra es función no solo de los resultados del mismo, /.../ sino también de la importancia de las fuerzas que por ambas partes hayan intervenido.*»[265]

A continuación entra más en detalle sobre las funciones de las fuerzas navales de un estado:

> «*De todas las misiones que le corresponden a la fuerza naval /.../ para las naciones de condición marítima, es la fundamental la defensa del tráfico comercial propio y que si la nación es de condición continental, la preferencia pasa al ataque del tráfico enemigo.*»[266]

> «*...bloqueo marítimo, y por tal, la decisión de impedir que el adversario se aprovisione por vía marítima /.../*
> *Veamos como se realiza tal misión /.../*
> *1ª Interceptar el tráfico a la llegada.*
> *2ª Interceptar el tráfico a la salida.*
> *3ª Interceptar el tráfico durante el viaje.*»[267]

También hacía valoraciones sobre la actividad de los corsarios:

> «*El corsario /.../ es el medio clásico del que se ha valido siempre el beligerante que no domina el mar /.../ lo que exige:*

[264] *Ibidem*, pp. 130-131.
[265] *Ibidem*, p. 169.
[266] *Ibidem*, p. 245.
[267] *Ibidem*, p. 246.

Operar en zonas excéntricas con respecto a la principal actividad de las fuerzas contrarias

Asegurar la seguridad de las fuerzas propias por la velocidad o el enmascaramiento.»[268]

Las medidas a tomar en defensa del tráfico marítimo propio serían:

«*...la reacción de quien defendía su tráfico adquirirá dos formas /.../*
La protección indirecta consistía en cazar al corsario con fuerzas superiores y destruirlo /.../
...mientras se llevaba a cabo la protección indirecta, era preciso atender a la protección directa. El mercante /.../ tenía que hacer frente al corsario /.../ en la época de la marina a vela los buques de comercio eran siempre buques de guerra /.../
La solución era acompañar al mercante con buques de guerra /.../ así surgió la escolta /.../
Reunir varios mercantes, hacerlos navegar juntos y asignar a cada grupo una escolta única; y así apareció el convoy escoltado, tan frecuente en época de la marina vélica.»[269]

También realiza una serie de consideraciones sobre como las flotas realizan operaciones en las costas y territorio del enemigo:

«*Entre los litorales de dos países en guerra, el contacto queda establecido por el mar. /.../ disponga de libertad de acción en este medio, puede /.../ llevar a cabo operaciones ofensivas contra la costa del adversario /.../ pueden concretarse /.../ en: /.../ golpes de mano o desembarcos*.»[270]
«...con el golpe de mano se procura sorprender totalmente al enemigo /.../ para lograr los máximos efectos destructores debe aproximarse hasta el mismo objetivo,...»[271]

Pero no solo con lo que denomina como golpes de mano, sino también con operaciones más complejas:

«*El desembarco ha sido considerado en todas las épocas como operación siempre erizada de complicaciones de todo orden y en la que el riesgo es máximo a causa de la dificultad, prácticamente insuperable, que representa su suspensión una vez iniciada.*»[272]

«*Realizado el embarque con la máxima discreción y asegurado el transporte por mar /.../ queda la segunda parte: el desembarco en si. /.../ Un desembarco a viva fuerza, es decir, un desembarco en un punto en el que el enemigo tenga organizada una defensa seria, es prácticamente irrealizable /.../ siendo*

[268] *Ibidem*, p. 254.
[269] *Ibidem*, pp. 269-270.
[270] *Ibidem*, p. 281.
[271] *Ibidem*, p. 287.
[272] *Ibidem*, p. 295.

> *normalmente tan difícil neutralizar normalmente la defensa, hay que desembarcar donde ésta no exista /.../ para desconcertar a la defensa, es preciso desembarcar casi simultáneamente en el mayor número de puntos posible /.../ La hora clásica de realizar esto es la amanecida, que permite la aproximación en la noche sin ser visto, y /.../ al alborear el día, haya luz suficiente para maniobrar en tierra*»[273]

Ya hemos hablado en el capítulo del Estado de la Cuestión de la obra de capitán de corbeta Pedro Martínez-Avial[274]. En la misma se indicaba que había una estrecha relación entre las comunicaciones marítimas y la guerra y definía el poder marítimo como:

> «*...la capacidad de un Estado para el desarrollo y protección de sus intereses marítimos.*
> *Los elementos del poder marítimo son:*
> *La flota militar.*
> *La flota mercante.*
> *Los apoyos (bases, puertos) que el litoral ofrece a una y otra.*
> *Tales elementos sirven para garantizar la seguridad del país por la mar y sacar de él el máximo beneficio para la prosperidad del Estado.*»[275]

A lo largo de la obra se indica además que el final del poder naval es la destrucción de la flota del enemigo, para lo cual ha de buscarse el combate resolutivo[276]. En esto no atina a comprender que lo importante no es la destrucción de la flota enemiga, sino obtener el dominio del mar, por la destrucción de la flota enemiga o por otros métodos, como la inmovilización de la misma, aunque más adelante el propio autor indica:

> «*En la guerra sea de absoluta necesidad: 1°, mantener al menos un mínimo de tráfico* [marítimo] *que permita subsistir, y, 2° que se trate de evitar que el enemigo pueda hacer lo propio. Ambas cosas podrán ser conseguidas únicamente por una fuerza que con permanencia actúe en el medio mar; es decir, con una Flota Militar; ello constituye su primera y principal misión, siendo su verdadera razón de ser.*
> *También compete a la flota militar, en segundo término, la defensa del litoral /.../*
> *Por fin la cooperación con los ejércitos de tierra, activamente batiendo desde el mar concentraciones o comunicaciones enemigas, o fijando contingentes enemigos manteniendo la amenaza de desembarcos, constituye una tercera misión de una fuerza naval.*»[277]

[273] *Ibidem*, pp. 310-313.

[274] *Historia Naval*. En el volumen 1 se hace, en los capítulos I y II una serie de consideraciones sobre estrategia y pensamiento naval.

Pedro Martínez-Avial Bonaplata (1898-1985) Este barcelonés alcanzó el empleo de capitán de fragata. Fuen un gran difusor de cultura naval, como atestigua, por ejemplo, su participación como conferenciante en la Semana Naval que se organizó en Barcelona en en Junio de 1966.

[275] *Ibidem*, vol. 1, pp. 4-5.

[276] *Ibidem*, pp. 8, 16 y 19.

[277] *Ibidem*, pp. 22-23.

4. 2. El pensamiento naval desde 1953 a 2015

Más recientemente, en un proceso que se inició en 1953, el pensamiento estratégico marítimo español se hizo prácticamente nulo, siendo éste un apéndice de las necesidades estratégicas a escala mundial de los Estados Unidos de América. En este sentido son claras las palabras de Juan Luís Coello Lillo:

> «*...en general, las fuerzas armadas españolas no tenían más remedio que caer en una fuerte dependencia doctrinal y táctica de los EE. UU, como contrapartida de su modernización y puesta al día...*»[278]

Esta es la situación desde los años cincuenta hasta la década de 1990. Así en un escrito mecanografiado de Enrique Manera, para uso interno para la Escuela de Guerra Naval, sin fecha pero que por las menciones del interior debe ser de los años cincuenta, se menciona en las páginas iniciales que:

> «*Haciendo un análisis de todos estos factores, especialmente de la situación actual de nuestros buques, y el acuerdo defensivo de España con los EE. UU. y Portugal deduciremos, que nuestro papel será el de cooperación con dichas naciones en las aguas de nuestra zona de influencia, en operaciones de ejercicio de dominio del mar, y otras que se pueden desprender del equilibrio con las Potencias vecinas.*»[279]

En 1960 nos volvemos a encontrar con Luís Carrero Blanco. Su pensamiento viene condensado en una conferencia que realizó en, *La Marina en la Defensa Nacional*[280]. En las primeras páginas indica:

> «*La marina militar tiene una función básica, que constituye la principal y casi la única razón de su existencia: asegurar en tiempo de guerra las comunicaciones marítimas de su nación. /.../ Porque el mar es un camino; un medio de unión y no un obstáculo que separa...*»[281]

Como ejemplo del obtención del *dominio del mar* sin destrucción de la flota enemiga, tenemos dos ejemplos muy gráficos, los dos con sendas victorias de la Roya Navy. Por un lado, la inmovilización de la flota de alta mar alemana tras la batalla de Jutlandia de 1916 en la Primera Guerra Mundial. Por otro, la inmovilización de la flota argentina tras el hundimiento de una de sus embarcaciones en la Guerra de las Malvinas de 1982.

[278] *Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el programa de modernización*. Madrid, 1991.

[279] *Instrucciones tácticas de la flota*. Madrid, ¿1953/54?, p. 1.

Ciertos pasajes de la vida de este oficial de la Armada adquieren matices casi novelísticos. El inicio de la Guerra Civil aconteció estando destinado en Mahón, no adhiriéndose al bando sublevado. Debido a ello fue apresado y mandado fusilar en el castillo de la Mola. El fusilamiento se llevó a cabo pero sobrevivió a las heridas y al tiro de gracia. Una vez curado quedó preso en Cartagena. Tras la guerra y ante la escasez de oficiales en la Armada, fue rehabilitado y se le dio el mando del destructor *Alsedo*, alcanzando el empleo de contralmirante.

[280] Madrid, Imprenta del BOE, 1960. Se trata de la conferencia de clausura que realizó en el VIII Curso de la Cátedra de Cultura Militar “Palafox” de la Universidad de Zaragoza y que efectuó el 26 de marzo de ese año.

[281] *Ibidem*, pp. 6-7.

En los años sesenta, setenta y ochenta tenemos a Eliseo Álvarez-Arenas Pacheco. Este publicista naval fue autor de numerosas obras. Una de las primeras fue *El Español ante el mar*[282]. En la misma se analiza la situación estratégica naval hispana como desarrollo histórico. Dejando a un lado las consideraciones históricas, con las que en muchos casos no estamos conformes[283], desarrolla una serie de ideas interesantes. La primera es sobre la condición marítima de España. Tanto por cuestiones geográficas:

> «*Los dedos europeo y africano mantienen en realidad a Iberia, a España, en el mar.*»[284]

> «*Geográficamente, pues, España es marítima.*»[285]

Y también por referencias económicas:

> «*La más clara exteriorización viva de la condición marítima de una nación es su comercio exterior /.../ El mar, generalmente hablando, proporciona la ruta ideal al comercio internacional.*»[286]

A continuación resalta una serie de aspectos relacionados con la mentalidad y el pensamiento marítimo y naval:

> «*He aquí porqué también bajo un prisma estratégico es España nación de condición eminentemente marítima, por que no se concibe en modo alguno la estrategia española -amplia, elevada, sustancial- sin colocar al mar en primer plano.*»[287]

> «*Entiendo por mentalidad marítima la disposición de ánimo que en todo proceso mental coloca al mar en plano preferente y le presta la atención que este exige...*»[288]

> «*Quien detenta posesión tan valiosa mira a hacer de ella un santuario: zona sagrada explotada en beneficio propio y negada al enemigo.*»[289]

[282] Madrid, 1969.

Eliseo Álvarez-Arenas Pacheco (1923-2011) Almirante de la Armada nacido en Ceuta y miembro de la Real Academia de la Lengua desde 1996. Como marino, llegó a ser capitán general de la Jefatura Marítima del Cantábrico.

[283] Ni con el corto alcance marítimo que concede a Castilla, ni con las supuestas dificultades con las que se enfrentaros los castellanos para lograr el control de Estrecho, que según este autor se sustanció en el control de las costas, ni con la incapacidad para combatir a Granada porque esta se sustentaba en el mar.

[284] *Ibidem*, p. 82.

[285] *Ibidem*, p. 124.

[286] *Ibidem*, p. 118.

[287] *Ibidem*, p. 145.

[288] *Ibidem*, p. 154.

[289] *Ibidem*, p. 261.

«*Sabido es que, en teoría, el riguroso código de la estrategia naval pura impone como primer objetivo, como condición indispensable para llevara a cabo operaciones navales de objetivo distinto al primero, la destrucción o anulación de la fuerza organizada del enemigo. Hay veces en que /.../ las naciones conducen los esfuerzos navales /.../ hacia zonas generalmente alejadas en las que domina el adversario...*»[290]

Finalmente entra a valorar a grandes líneas cuáles son las funciones del poder naval, entendido como una conjunción de factores políticos y materiales:

«*Definiendo la política naval como "la actividad gubernamental que, utilizando el mar como medio, busca en última instancia la prosperidad de la nación y el bien del individuo"*»[291]

«*La segunda misión de las fuerzas navales en la guerra futura, pero no por ello menos importante que la primera, será destruir o desarticular las comunicaciones marítimas del enemigo, puesto que este depende en alto grado de ellas para hacer la guerra en los teatros terrestres de las operaciones militares"*»[292]

Posteriormente escribiría *Teoría bélica de España*[293]. De la misma destacamos las siguientes ideas:

«*...factores primeros /.../ prácticamente inmutables /.../*
Hay y ha habido siempre países de mar /.../ junto al mar y en el mar /.../ Otros ámbitos se caracterizan por su eminente radicación en la tierra, que excluye contactos próximos con la masa oceánica.»[294]

«*Las encrucijadas geográficas son y serán personajes con papel siempre apreciable /.../ Estrechos, zonas ribereñas, tierras pretuberantes hacia el océano, penínsulas, montañas, mesetas valles...*»[295]

«*España es, pues, península clásica adscrita a un mar cerrado, tierra que para el estratega se confunde en la costa oceánica /.../*
España, es un hecho positivo que ésta se encuentra rodeada por mar. El mar aglutina el archipiélago hispano y es por ello elemento tan vital para el país /.../ en el punto más crucial de dos de las mayores y más importantes vías de

[290] *Ibidem*, p. 266.

[291] *Ibidem*, p. 297. Cita al almirante Nieto Antúnez, en una obra de 1964. *El mar, escuela de juventudes*. Barcelona. Se trata del texto de la conferencia inaugural del II Salón Náutico de Barcelona.

[292] *Ibidem*, p. 347. Cita la obra *A first reaction to the new soviet book "Military Strategy"*. De Thomas Wolfe, Santa Mónica, the RAND Corporation, 1963, página 348. Se trata de la traducción al inglés de un documento soviético realizado por Vasilii Dani Sokolovskii.

[293] Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1972.

[294] *Ibidem*, pp. 161-162.

[295] *Ibidem*, p. 163.

comunicación del mundo /.../ enlazan a Europa con el Atlántico Sur y la que corre del gran Océano al Medio Oriente mediterráneo...»[296]

«*Mucha insensatez exhibirá quien discutiera o dudara de la veracidad de este aserto: la logística de guerra de la Península Ibérica está en la mar. La realidad es que tal cosa es así porque las condiciones de sus tierras es eminentemente marítima.*»[297]

«*El mar, aunque no se sepa ver con diafanidad suficiente, es indudable factor de trascendencia bélica hispana. ¿Por qué entonces no ha progresado la idea naval por debido derrotero?*»[298]

Una de sus últimas aportaciones fue la obra *Investigaciones estratégicas*[299]. De la misma rescatamos tres aseveraciones:

«*La estrategia naval ha de pensar generalmente un amplio espacio /.../ Para una guerra naval que verdaderamente lo sea, es decir, que se decida en la mar o que la mar sea en ella el elemento decisivo, no cabe prácticamente límites de teatro. El espacio estratégico naval /.../ es inmenso y teóricamente ilimitado /.../ Además, resulta también, por la naturaleza de la guerra que en él se hace, prácticamente inmodificable*»[300]

«*En la mar, /.../ el dominio es /.../ más uniforme en toda dimensión del amplio espacio /.../ el dominio del mar /.../ no puede ni por asomo pensarse en absoluto porque está sujeto constantemente al concepto de relatividad.*»[301]

«...la estrategia naval /.../ no agobia ni apresura tanto /.../ Las campañas, las operaciones de previsible duración /.../ se puede concebir, proyectar y plantear sin excesivas ni apresuradas sujecciones al tiempo»[302]

También en la década de los setenta tenemos una aportación interesante a cargo de Ricardo Cerezo Martínez[303]. Este autor, que ya hemos mencionado en el capítulo del estado de la cuestión con dos obras de historia naval medieval que realizó en 1985 y 1991. En la obra que aquí traemos, efectuó una serie de aportaciones basadas en los procesos históricos, especialmente medievales. Dejando este último aspecto a un lado, el trabajo versa sobre estrategia en general y estrategia naval en particular. Así, hace una primera anotación sobre como poder calificar una situación estratégica:

[296] *Ibidem*, p. 197.

[297] *Ibidem*, p. 199.

[298] *Ibidem*, p. 290.

[299] Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1985.

[300] *Ibidem*, p. 84.

[301] *Ibidem*, p. 85.

[302] *Ibidem*, p. 86.

[303] *España y el poder marítimo*. Madrid, 1975.

Ricardo Cerezo Martínez, ingresó en la Armada y desde muy joven mostró interés especial por la investigación histórica naval, en especial de época moderna y contemporánea. Así, fue director de la *Revista de Historia Naval* y ha participado en numerosos congresos y seminarios científicos y conmemorativos tanto nacionales como internacionales.

«*Clasificación de la estrategia*
Por su naturaleza: Ofensiva; Defensiva
En cuanto a su fin Positiva o Negativa; desgaste o aniquilamiento
En cuanto a su aplicación en el tiempo: Directa o Indirecta; en los medios o en el espacio.»[304]

Una vez indicadas las líneas generales, nos empieza hablar ya más propiamente de aspectos navales. Empieza glosando aspectos que podríamos denominar subjetivos o de mentalidad:

«*No es un azar que buena parte de los intercambios mercantil y cultural /.../ se hayan efectuado, y se realicen aún, a través de los mares; /.../*
La mentalidad marítima y la mentalidad continental se atribuyen a los pueblos en concomitancia con la primacía otorgada al empleo de la relación marítima o a la terrestre; de conformidad con la prioridad dada a los modos de proporcionarse poder, recursos de subsistencia, desarrollo nacional y mejora del nivel de vida.»[305]

«*Cuando la condición marítima de una nación surge como reflejo de la realidad natural del país /.../ al estado le basta orientar las facultades potenciales en él contenidas para hacer surgir el grado de poder marítimo que realmente le corresponde. Cuando se intenta crear políticamente la condición marítima de un país que no reúne los factores básicos para serlo, puede brillar transitoriamente como potencia marítima, pero se extingue como tal al desaparecer la voluntad rectora...*»[306]

«*Durante muchos siglos /.../ la importancia económica del mar radicó casi exclusivamente en ser una vía de comunicación y un inmenso vivero de peces*.»[307]

A continuación comienza con las apreciaciones propiamente bélicas referidas al mar:

«*...aunque comúnmente se admita que los conflictos bélicos se resuelven en los campos de batalla terrestre, no es aventurado afirmar que, en esencia, todas las guerras son guerras marítimas.*»[308]

«*Si el uso del espacio marítimo es vital en tiempos de paz, su importancia es mayor en período de guerra, /.../ la posición estratégica de un país respecto a las vías comerciales y la predisposición mercantil de un pueblo bastaban para convertir el estado en una gran potencia marítima.*»[309]
«*La prosperidad de una marina mercante se traduce también en la aparición de otras fuentes importantes de riqueza para la nación propietaria /.../ Al mismo*

[304] *Ibidem*, p. 53.
[305] *Ibidem*, pp. 62-63.
[306] *Ibidem*, p. 65.
[307] *Ibidem*, p. 66.
[308] *Ibidem*, p. 67.
[309] *Ibidem*, pp. 68-69.

> *tiempo /.../ representa una propiedad de valor /.../ y un factor de prestigio político*»[310]

> «*...el espacio marítimo /.../ presta un aspecto aplicativo del poder que extrapola de la base geográfica /.../ hacia regiones inasequibles con otras formas de actuación. Esta operatividad externa se exterioriza en un conjunto de funciones /.../ con /.../ tres componentes característicos: un componente móvil /.../ los buques encuadrados en las /.../ marina mercante, marina de pesca, marina de recreo y marina de guerra; un componente de apoyo /.../ a través de los puertos, bases, astilleros, arsenales y servicios; y un componente geográfico /.../ en el que destacan /.../ la posición y la forma geográfica del país, el perfil de costas y los fondos. La facultad aplicativa del poder emanado de todos estos componentes es, en definitiva, el poder marítimo de una nación.*»[311]

Analiza posteriormente un poco más en detalle cuáles son los componentes del poder marítimo y dentro de este, del poder naval:

> «*Contemplado el poder marítimo en cuanto facultad de defensa de su espacio natural /.../ aparece incluido en él un componente militar, de poder naval /.../ la estrategia marítima y la estrategia naval no pueden enjuiciarse por separado en el campo de la política /.../*
>
> *Como el poder marítimo, el poder naval, es también producto de tres componentes específicos /.../ fuerza naval /.../ las bases /.../ y el componente geográfico»*[312]
>
> «*...con el dominio del mar /.../ se trata de usar /.../ las zonas del mar /.../ que se consideran esenciales para los fines que persiguen la estrategia general y militar de la nación...*»[313]
>
> «*El poder naval puede /.../ ejercer la disuasión en su más alto grado /.../ intervenir rápidamente donde se considere necesario /.../ influir en las negociaciones diplomáticas sin provocar conflicto armado /.../ en fin, puede asegurar al país la comunicación y explotación marítima y evitar que el adversario se beneficie de la suya...*»[314]

Después de realizar una serie de consideraciones sobre el origen histórico del poder naval en la Península Ibérica, en especial en Castilla y Aragón, durante la Edad Media, comienza a analizar los aspectos geográficos que inciden en los aspectos navales hispanos.

> «*España domina geográficamente el Estrecho de Gibraltar, comunicación obligada entre el Atlántico y el Mediterráneo y umbral que separa Europa de África*.»[315]

[310] *Ibidem*, p. 71.

[311] *Ibidem*, pp. 76-77.

[312] *Ibidem*, p. 77.

[313] *Ibidem*, p. 80.

[314] *Ibidem*, p. 82.

[315] *Ibidem*, p. 156.

Respecto a la fachada atlántica:

> «*La península es, de antiguo, punto de convergencia de actividades comerciales marítimas con las islas Británicas y la Europa atlántica...*»[316]

Y sobre la mediterránea:

> «*El Mediterráneo, en su función de enlace entre Europa y el Extremo Oriente, se convierte en la vía comercial más importante del mundo.*»[317]

Entre los años ochenta y noventa existen tratadistas como Fernando Bordejé Morenco, autor con una obra muy interesante[318]. En la misma, otra vez junto con el papel relevante de las consideraciones y referencias a la historia, entre ella la medieval, destacan los aspectos de pensamiento naval puro. Así, manifestaba que, respecto a las características del combate en el mar:

> «*Ciñéndonos a la guerra marítima /.../ sus acciones quedan aún ligadas a la configuración de las costas, a las posibilidades hidrográficas, oceanográficas, batitérmicas, meteorológicas y climáticas de los diferentes mares, /.../ hoy como ayer, la geografía continúa proporcionando los elementos decisivos para el desarrollo de una guerra de corso /.../ para facilitar un bloqueo económico para preservar las comunicaciones de altura, para disponer de islas avanzadas que constituyen posiciones desde las que proteger el tráfico costero...*»[319]

> «*Realmente los mares, constituidos por un fluido extremadamente inestable, son unos enormes desiertos llanos y homogéneos /.../ De ahí que en este vacío las derrotas o caminos de circunvalación no puedan materializarse /.../*
> *Los únicos obstáculos que se presentan son los debidos a unas malas condiciones meteorológicas y a las características hidrográficas de sus fondos en las proximidades del litoral.*»[320]

También realiza una serie de consideraciones concretas sobre la Península Ibérica y el marco geográfico de la misma:

> «*...la Península Ibérica fue y sigue siendo una transición entre Europa y Africa y el Mediterráneo y el Atlántico...*»[321]
> «*Por otro lado, su singular configuración física nos puede hacer pensar que puesto que la tierra se proyecta sobre el agua /.../ la estrategia dominante debe ser terrestre, lo que no es correcto /.../ el valor de la región se fundamenta /.../*

[316] *Ibidem*, p. 166.

[317] *Ibidem*, pp. 169-170.

[318] *España, poder marítimo y estrategia naval*. Madrid, 1985.

[319] *Ibidem*, p. 22.

[320] *Ibidem*, p. 27

[321] *Ibidem*, p. 38.

en el paso de un importante tráfico marítimo que es necesario defender neutralizando las amenazas...»[322]

También sobre el Mediterráneo, donde nos interesa el hecho de que:

«*Por otro lado, esa reducida distancia entre la costa norte y sur permite sin muchos riesgos y esfuerzos el rápido traslado de fuerzas, material y equipos...*»[323]

A continuación manifiesta cuáles son las funciones principales de las acciones navales:

«*Adquirir y mantener la libertad de acción en la mar /.../ la noción de Dominio del mar se asocia a la idea de eliminar o neutralizar a las fuerzas navales enemigas. De ahí el concepto clásico que preconizaba la necesidad de maniobras hasta entablar la batalla naval /.../ misiones derivadas aparecen /.../ Defensa en las comunicaciones marítimas; Proyección del poder naval sobre la tierra en su doble vertiente, ataques puntuales sobre objetivos costeros y asaltos anfibios en el litoral enemigo; Presencia disuasiva y cooperación en acciones en las que participen unidades del Ejército de Tierra.*»[324]

Como se aprecia, frente al hecho de mantener las vías de comunicación abiertas al tráfico marítimo propio como misión principal, tal y como preconizan numerosos autores, en el presente trabajo se incide en el hecho de la eliminación de la flota adversaria, que al final y al cabo es deseable solo en función de poder mantener las líneas de comunicación marítimas a salvo.

Otras de las funciones que menciona son:

«*...Presencia Disuasiva...*»[325]
«Defensa Marítima del Territorio /.../
Proyección y Defensa de las fronteras marítimas /.../ tiene muchos puntos en común con las misiones /.../ para alcanzar la libertad de acción en el mar, aunque la diferencia radica en que ahora las operaciones tienen un marcado signo defensivo y deben ser contempladas tanto en tiempo de paz como de conflicto...»[326]

Pero también hay cabida a otro tipo de acciones:

«*Apoyo a nuestra política exterior /.../preservar la acción del Gobierno español y sostener aquellas iniciativas que éste tomase en cualquier esfera relacionada con el medio marítimo.*

[322] *Ibidem*, p. 88.
[323] *Ibidem*, p. 89.
[324] *Ibidem*, p. 178.
[325] *Ibidem*, p. 180.
[326] *Ibidem*, pp. 181.183.

Militarmente las misiones derivadas /.../ asegurar en la mar la libertad de acción del gobierno y las operaciones /.../ ligadas a la tierra o a nuestras áreas marítimas...»[327]

Otro autor procedente de la Armada, Jesús Salgado Alba, en su interesante obra *El buque de escolta en la Armada Española*[328], plasmaba también ciertas informaciones sobre el poder naval:

«*...su misión intrínseca tradicional* [la de la Marina]*: «La adquisición del dominio del mar y el ejercicio de tal dominio para asegurar las comunicaciones marítimas vitales» /.../*

El «dominio del mar» /.../ se obtiene con la destrucción de la flota enemiga o su forzado alejamiento de la zona o espacio marítimo que deseamos explotar en beneficio propio /.../ permite asegurar nuestras comunicaciones marítimas y estrangular las del enemigo. Las operaciones navales que tienen por objeto la obtención del dominio del mar se llaman de «adquisición»

Pero /.../ la amenaza /.../ esporádica de corsarios /.../ y la aún existente amenaza de la piratería, hace que la superioridad naval obtenida /.../ no se manifieste sino con la adopción de medidas tan onerosas o más que las necesarias para adquirir el dominio del mar. Estas medidas son llevadas a la práctica mediante otro tipo de operaciones navales llamadas de «ejercicio» o «explotación» del dominio del mar. Así pues lograr el dominio del mar que, por principio, nunca puede ser absoluto /.../

Resumen /.../ la clasificación de las operaciones navales en /.../ finalidad la adquisición del dominio del mar y las que tienen por objeto la explotación o ejercicio de dicho dominio. Si la inferioridad naval propia /.../ es tan grande /.../ existe un tercer tipo de operaciones que consiste en impedir que el adversario lo ejerza, lo que da lugar al concepto de «dominio negativo»,...»[329]

La década de los ochenta, con la incorporación de España en la OTAN, produjo cierto aumento de la producción española sobre estrategia naval. Así, en 1985, las conocidas como Aulas del Mar de la Universidad de Murcia, con sede en Cartagena, celebraron entre el 9 y el 12 de septiembre de ese año un ciclo de conferencias que aparecieron publicadas un año más tarde bajo el epígrafe de *Aula de Estrategia Marítima*[330]. En las mismas quedó patente la preocupación de los pensadores navales españoles por los aspectos relacionados con la salvaguarda de nuestras comunicaciones marítimas, siguiendo por lo tanto la estela de Corbett.

En 1988 apareció una obra del coronel García Calleja, en la cual se analizaba el conjunto de las necesidades y por ello de la orientación estratégica que se creían necesarias para la política de defensa en España. Para esto se realiza inicialmente un análisis de las tendencias estratégicas, en las cuales se da gran importancia a la estrategia marítima. En la misma destaca que pese a que se

[327] *Ibidem*, p. 184.

[328] Barcelona, Bazán, 1989. Otra obra del mismo autor es *El poder naval ante la realida política española*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1982. Se trata del texto de una conferencia que pronunció en el Club Siglo XXI el 14 de octubre de 1982.

[329] *Ibidem*, p. 301.

[330] Alicante, Ministerio de Defensa, Universidad de Murcia, Caja de Ahorrosde Alicante y Murcia, 1986.

consideraba la existencia de seis áreas estratégicas en España, cuatro de ellas eminentemente marítimas, la importancia que se concede a los aspectos navales no está en relación con las características de las mencionadas áreas estratégicas. No obstante, no deja de mencionar como la Armada es la única fuerza armada que puede defender los intereses de los países en el exterior sin necesidad de un conflicto bélico[331].

Desde la caída del muro de Berlín, y la integración española en los instrumentos de defensa europeos, el incremento de la participación militar de España en "misiones humanitarias" en el extranjero hace que se tome en consideración otras prioridades estratégicas a escala regional y, en la medida de las posibilidades españolas, mundial. Esta circunstancia ha hecho modernizar y potenciar la capacidad anfibia de la Armada y de los elementos de apoyo logístico de la flota, con el Buque de Aprovisionamiento de Combate, o el Petrolero de Flota, lo que permite la permanencia de:

> «*...las unidades de combate en zonas de operaciones muy alejadas de sus bases.*»[332]

Es lo que en el capítulo IV veremos que es una de las características del poder naval, *permanencia*.

En la elaboración del pensamiento estratégico naval en España, destacaba la labor de la Escuela Naval de Marín y la Escuela de Guerra Naval. Más recientemente el CESEDEN, realiza continuos estudios y valoraciones de múltiples aspectos, entre ellos los navales, que se publican en monografías[333]. Igualmente está la labor que realiza el Instituto Español de Estudios Estratégicos. Pero la síntesis del actual pensamiento naval español lo tenemos en un artículo que José María Peñaranda realizó en una revista especializada en temas de defensa y de divulgación general. En la misma se decía que:

> «*...los principales objetivos marítimos de la defensa nacional: proteger los intereses nacionales en el ámbito marítimo, participar en fuerzas multinacionales, ser un instrumento clave de la política exterior, proyectar el poder naval sobre tierra conseguir el control del mar en los espacios geoestratégicos de interés nacional, colaborar con otros organismos del Estado y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en situaciones de catástrofe y salvamento marítimo, y por último apoyar las misiones humanitarias y de paz*»[334]

En el siglo XXI dieron inicio los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, ya mencionados en el capítulo II, y que realizados por la Escuela de Guerra Naval salieron como suplementos de la Revista General de Marina. El primero de los mismos apareció en octubre de 2001 y en él apareció una

[331] *Hacia una estrategia militar de España*. Madrid, Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1988. Para las áreas estratégicas, capítulo 4, pp. 85-97. Para la valoración de la Armada, capítulo 5 en concreto, pp. 117-124.

[332] En Extras Defensa. *Izar. La construcción naval española ho*y, 61, p. 50.

[333] Un ejemplo de esto es *El mar en la defensa económica de España*. Madrid, Cuadernos de Estrategia, 1997. Más generales son las publicaciones bajo el título *Panorama Estratégico*

[334] «Equilibrio y eficacia. La flota española ante los retos del nuevo siglo» En *Defensa*. Año XXV, n° 291/292, julio/agosto, 2002, pp. 10-19. La cita en la página 10.

nueva aportación de Eliseo Álvarez-Arenas, difícil de seguir, muy general y que realmente aporta poca novedad[335].

5. El pensamiento naval foráneo desde principios del siglo XX

5. 1. La influencia directa de Mahan

Fuera de nuestro país la bibliografía sobre el pensamiento estratégico marítimo es muy extensa y me limitaré a realizar una pequeñísima reseña muy general, necesariamente falta de autores y títulos. Sin embargo pienso que los aquí incluidos son los más significativos, los que mayor influencia han ejercido y los que ofrecen un panorama general más amplio. En esta visión panorámica se puede comprobar la presencia de autores tanto civiles como militares y un abundante dominio, nuevamente, de la producción de origen anglosajón. Como no se trata de ver unas líneas evolutivas, sino de un muestreo en el que se aprecie el uso diverso que se hace de la historia para las consideraciones estratégicas navales, seguiremos un orden cronológico. En el campo militar, pero teniendo en cuenta que emplean muchas veces acontecimientos históricos para sus análisis, tenemos las obras el mencionado Mahan, del que no vamos a comentar nada más ya que ahonda en sus teorías mantenidas en su obra principal y más conocida[336].

En Inglaterra destacaron dos figuras. A quien vamos a ver ahora en primer lugar es a quien llegó a ser vicealmirante de la Royal Navy, Phillip Howard Colomb. Unos párrafos más adelante veremos la obra de Julien S. Corbett. Respecto a Colomb, en 1891 realizaría, antes que Mahan, una magna obra, *Naval Warfare*. En la misma indica, con el estudio de procesos históricos, que el objetivo principal de la guerra en el mar era la obtención del dominio del mar y este solo se obtenía por el dominio de las comunicaciones marítimas, mediante el empleo ofensivo de las fuerzas navales. Además indicaba que las normas del combate naval eran más o menos fijas, con independencia de las innovaciones que se introdujeran[337].

En Alemania la influencia de la obra de Mahan llegó tanto a la generalidad de la población como a las clases dirigentes, incluido el Kaisser Guillermo II. Esto propició la aparición de una estrategia naval que fue teorizada y puesta en práctica por el almirante Alfred Von Tirpitz, impulsor del desarrollo naval alemán desde 1897 hasta la Primera Guerra Mundial. Su labor se reflejó legislativamente en las cuatro leyes navales de 1898, 1900, 1908 y 1912 respectivamente y que convirtió a la flota alemana en la segunda mayor después de la británica.

En su concepción estratégica, aparecía Gran Bretaña como el enemigo a batir, desarrollando la que se denominó como teoría del riesgo, en la cual, los británicos evitarían enfrentarse a los

[335] «Teoría del pensamiento Naval», pp. 7-18. Hasta el momento se han editado tres números en octubre de 2001, octubre de 2002 y noviembre de 2003.

[336] En este caso, *Naval Estrategy*. Boston, Low, 1911.

[337] Nosotros hemos encontrado una edición posterior, corregida y aumentada, realizada bajo las lecciones de la guerra hispano-norteamericana de 1898, se trata de *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*. Londres: W. H. Allen, 1899.

alemanes debido a que la pérdida de embarcaciones pondría en riesgo el control del Imperio. Así, si se producía un combate naval en el que la flota alemana fuese destruida, las pérdidas para los británicos serían mayores. Se necesitaba por ello buscar un enfrentamiento contra los británicos. Esto ocurriría si se entraba en guerra y los británicos enviaban su flota a bloquear las costas alemanas. Para ello se potenció la construcción naval, de forma que no tanto como enemigo efectivo, sino bajo la posibilidad de flota en potencia, supusiera una amenaza a la armada británica e hiciera que estas contase con la alemana como elemento estratégico contra el que combatir.

Así, entre 1899 y 1909, el presupuesto naval alemán se incrementó en un setenta y tres por ciento Además, Von Tirpitz era consciente del inmenso poderío naval británico, por lo que junto con el plan de potenciación de la escuadra alemana de superficie, inició un ambicioso plan de construcción de submarinos, que tendrían el objetivo no de atacar el tráfico marítimo británico, sino las fuerzas navales de superficie, para así lograr un equilibrio entre las dos flotas de combate. Esta consideración cambió a lo largo de la guerra, dimitiendo en 1916 cuando se le impusieron restricciones a su política de ataque total de los submarinos incluso a embarcaciones neutrales.

El problema general de tal concepción radicaba en que los objetivos estratégicos alemanes se aplicaban a una política continental centrada en Europa y que, en efecto, la flota británica bloqueó a la alemana. Pero lo hizo desde el canal de la Mancha, cuando en 1916 se enfrentaron ambas en la batalla de Jutlandia, el desarrollo de la misma, que puede considerarse un empate, favoreció a los británicos, pues la flota de superficie de los alemanes no intentó volver a salir de sus puertos.

Posteriormente, en 1912 vio la luz una obra británica clásica que se ha convertido en obligada referencia y que estuvo a cargo de Julien S. Corbett[338]. Su visión es enormemente crítica, aunque en ella nuevamente el empleo de elementos históricos es determinante y debido a la fecha en que fue escrita la obra, se centra sobre todo en la última gran campaña de las fuerzas británicas, la que los británicos llaman Guerra Peninsular, nuestra Guerra de la Independencia y el reconocimiento explícito del duque de Wellington al componente naval del conflicto cuando indicó:

> «*Si alguien desea saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima la que me da el poder de mantener a mi ejército mientras que el enemigo no puede hacer lo mismo*»[339]

No hay solo referencias a España en este conflicto, sino también a la guerra hispano-norteamericana de 1898, que se realizan, no obstante, en la segunda parte de la obra, donde el autor expone su teoría de la guerra naval, donde las referencias históricas retroceden como máximo hasta el siglo XVI[340]. En otro nivel de cosas, el inicio de esta segunda parte es más que esclarecedor:

---

[338] Julian S. CORBETT, *Some principles of maritime Strategy*. Longmans, Green, 1912. Traducido al español, *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Madrid, Escuela de Guerra Naval, 1963, aunque la traducción se realizó en 1934. Su uso es restrictivo y no se le puede dar difusión pública, según una nota del entonces Vice-almirante director de la Escuela. No obstante, en la misma biblioteca de la Escuela de Guerra Naval existe una traducción del año 1936 realizada en Buenos Aires por la Escuela de Guerra Naval argentina, edición que es la que empleamos.

[339] *Ibidem*, p. 75. Nota al píe.

[340] *Ibidem*, pp. 97-165.

> «*El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo*»[341]

A lo que añade:

> «*El dominio del mar, por lo tanto, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. El objeto de la guerra naval es el control de las comunicaciones y no, como en la guerra terrestre, la conquista de territorio*»[342]

Como conclusión a su obra, se puede indicar que, como manifiestan los textos mostrados, era contrario a la búsqueda del combate para obtener un resultado decisivo, lo que vimos en el capítulo primero como *combate decisivo*, lo que entraba en contradicción con la visión oficial imperante en el almirantazgo británico de su época. Corbett, que fue jefe de la sección de Historia del Comité de Defensa Imperial, influyó desde su puesto en la realización de obras en las que se tomó en consideración los aspectos históricos, como la de Calwell, quien mostraba un mayor interés por las operaciones combinadas entre las fuerzas navales y las tropas terrestres[343].

En 1916, en pleno desarrollo de la Primera Guerra Mundial, Archibald Hurd realizó una aportación que bajo el título de *Sea power*, no dejaba de ser una somera historia naval inglesa[344]. Por otro lado el autor declara, explícitamente, que realiza su trabajo desde una perspectiva Mahanista[345].

Italia también tuvo entre finales del siglo XIX y principios del XX un buen número de tratadistas navales. Entre los más notables se encuentran quizás Roncagli y E. Bollati di Sain-Pierre[346]. Aunque sin duda el más destacado fue el almirante Sechi, quien realizó su gran aportación cuando era teniente de navío[347]. Su obra en conjunto fue el modelo que más tarde, en la década de los treinta, se tomó para el auge del poder naval italiano bajo el gobierno fascista.

El capitán de fragata francés Develuy realizó dos obras, una en 1905 y la otra el año siguiente[348]. Autor que muestra en sus obras la influencia de las teorías de Mahan en la marina francesa y efectuaba su visión también a través de estudios históricos, examinando de esta manera diversas formas de combate naval.

---

[341] *Ibidem*, p. 99.

[342] *Ibidem*, p. 102

[343] C. E. CALWELL, *Effect of maritime command on land campaings since Waterlloo 1815*. Edimburgo-Londres, 1897. Hay edición española en La Coruña, 1901.

[344] Londres, Constable and Company, 1916.

[345] *Ibidem*, p. 2.

[346] Del primero destaca «Il Dominio del Mare dal Punto di Vista Italiano» En *Rivista Marítima*, 1900. Del segundo, *Preparazione Política e Strategia Navale*. 1902.

[347] *Elementi di Arte Militare Marítima*. 2 vols. 1903-1906.

[348] La primera, *Etude sur la Stratégie Navale.* La segunda *Lutte pour l'Empire de la Mer*. Es también autor de una tercera obra significativa, *L'espirit de la guerre navale*.

En Italia, Romeo Bernotti continuó los pasos de sus antecesores con la obra *Fondamenti di Strategia Navale*, trabajo breve y en el que se mezclan aspectos puramente tácticos para los cuales usa una profusión de fórmulas matemáticas[349]. Este mismo autor escribió más tardíamente una nueva aportación, en la que intenta anticipar las posibilidades que para la guerra naval supone la introducción de nuevos medios técnicos, como, principalmente, el submarino y el avión[350]. Estos nuevos elementos tecnológicos serán prácticamente una constante en los estudios navales de entreguerras.

5. 2. El período de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial

La década de los treinta se abre con una magna obra realizada por el francés Raul Victor Patricio Castex, quien fue almirante, y profesor de la armada francesa en el período de entreguerras[351]. Esta obra fue originalmente publicada entre 1929 y 1935 y en ella se analizan todos los aspectos estratégicos de la guerra naval. Así mismo, a grandes rasgos, se vuelve a manifestar cuáles son las misiones principales de las fuerzas marítimas, el mantener las líneas de comunicación marítima, el impedir la actuación de las fuerzas navales enemigas y las actuaciones contra la costa.

A principios de la década de 1930 vio la luz una nueva obra producida por Fioravanzo un oficial italiano[352]. En la misma se atribuye una gran importancia a la estrategia naval como elemento primordial en el enfrentamiento con los países vecinos, en especial Francia.

En 1934 salió publicada la obra del prolífico autor británico en temas navales sir Herbert Richmond y conocida en el mundo de habla hispana como *Concepto moderno de poder naval*, en la que este almirante manifestaba ideas que chocaban contra la línea oficial mantenida por el almirantazgo[353]. En su obra analiza las causas, los elementos, las limitaciones y los cambios -que se producían en su época-, del poder naval, así como su relación con armas como el submarino, la aviación o la moderna tecnología. A nosotros nos interesan los tres primeros capítulos. Así, respecto a las causas del poder naval, una de las aportaciones más interesantes es cuando diferencia entre:

> «*…"natural" Sea Power, as opposed to the Sea Power artificially created for political purposes*»[354]

Por eso mismo, según él, surgiría el poder naval ateniense, el veneciano, el hanseático, holandés o inglés, en contraposición al romano, el turco o, para el autor, el español[355].

---

[349] Livorno, Rafaello Giusti, 1911.

[350] *La Guerra Marítima*. 1923.

[351] CASTEX, *Théories stratégiques*. VI tomos, París, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1929-1935. El último tomo se publicó de forma póstuma. Hay traducción al español *Teorías estratégicas*. 5 tomos, el último en dos volúmenes. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1938-1942. Es esta una magna obra y para su somero análisis nos ayudaremos de la obra ya mencionada de Hervé COUTAU-BÉGARIE, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. París, Fayard, 1985. y de su traducción española en Argentina. De ahora en adelante se mencionará, salvo indicación expresa, la edición en español. El autor indica que extrae de Castex lo que él considera válido para la estrategia naval en la era nuclear.

[352] FIORAVANZO, *La Guerra en el Mar y la Guerra Integral*. 2 vols., 1931.

[353] La edición original era *Sea power in the modern world*. Londres, G. Bell and sons Ltd., 1934.

[354] *Ibidem*, p. 17.

Pone el énfasis en que el desarrollo del poder naval navega parejo al del comercio por vía marítima, que beneficia no solo a quien los practica, sino al resto de los habitantes de la comunidad donde desarrollan su actividad los comerciantes por vía marítima. Por eso, el poder naval nace como consecuencia de defender dicha actividad comercial por vía marítima frente a agresiones a la misma. Llega así a la conclusión:

> «*Once that outlet was found, prosperity followed: and, as sea power grew in the making of that prosperity, so it was a necessity for its maintenance and for the life and liberty of the people.*»[356]

De los elementos podemos destacar como diferencia entre la capacidad de poder tener cierta capacidad naval para una zona restrictiva y determinada y aquella que proporciona influencia en la política internacional[357].

En el inicio del apartado dedicado a las limitaciones, se pone de manifiesto en qué consiste la aplicación efectiva del *poder naval* en caso de conflicto bélico:

> «*The interest of the belligerent must be to deny, to the very utmost possible, the use of the sea to the opponent.*»[358]

Lo que sí es interesante es nuevamente la constatación por parte del autor de que el poder naval por si solo no es útil sino viene acompañado de lo que denomina como *land power*[359].

La cita viene relacionada con la afectación que un conflicto tiene en su vertiente marítima para el tráfico de países o territorios neutrales, en especial en las acciones de boqueo marítimo, pero también en la actividad de los corsarios.

Unos años después, en 1937, se publicó la aportación del contralmirante italiano Oscar de Giamberardino, *L'Arte della guerra in mare*[360], de conocimiento extendido y de gran influencia internacional. Puede ponerse en relación con la concepción estratégica naval italiana que preconizaba un aumento de la flota que diese enfrentarse a la francesa por el *dominio del mar* en el Mediterráneo Occidental y Central y que a su vez, mediante el concepto de *flota en potencia*, supusiese una amenaza a tener en cuenta por parte de la marina británica en el Mediterráneo. Para todo ello se preconizaba un uso ofensivo de la flota.

[355] Sobre las consideraciones del origen del poder naval español, pp. 26-27.

[356] *Ibidem*, pp. 24-25.

[357] *Ibidem*, p. 36.

[358] *Ibidem*, p. 63.

[359] *Ibidem*, p. 71.

[360] Edición en español, *El Arte de la Guerra en el Mar*. Buenos Aires, Estado Mayor General del Ministerio de Marina, 1940. Traducción del capitán de fragata Rodolfo González Arzac. Entre las páginas 78 y 101 se desarrolla el apartado *El poder marítimo*, dentro del capítulo III, *Estrategia*.

En la obra se habla además explícitamente de la historia como fuente de enseñanza de cara a la consecución de una estrategia naval, aunque indica que por lo general la enseñanza se reduce en lo que se debe evitar en vez de lo que se debe hacer. Sin embargo, las contradicciones del autor son notables, cuando, por ejemplo, afirma:

> «*La política naval /.../ reduciéndose, en resumen, a las listas y a las estructuras de los buques y de los puertos que se tienen y que se construyen, a los programas y a las disposiciones relativas y derivadas.*»[361]

Posteriormente manifiesta que:

> «*Se llama generalmente poder marítimo a la posibilidad, por parte de un Estado, de usar el mar en beneficio de los propios intereses, lo que admite implícitamente que sea capaz de defender esta actividad, en forma más o menos segura, contra todo rival, y, por extensión del concepto de potencia con voluntad exclusivista, que pueda impedir análogo uso al adversario.*»[362]

Tras esta definición realiza un bosquejo histórico *grosso modo* en el cual se pone de manifiesto la importancia del factor naval en el devenir histórico. Sin embargo, las apreciaciones tan generales no hacen por menos que transmitir algunos errores, recurrentes desde Mahan, cuando se indica:

> «*La lucha por el predominio entre Inglaterra y España tuvo término con la destrucción de la "Armada Invencible" española; y después de esa derrota nuestra hermana latina no se ha vuelto a levantar, mientras que Gran Bretaña se ha ido afirmando siempre más en el mundo, valorizando en todas partes su poder marítimo.*»[363]

Dicha afirmación pone de manifiesto la reducción que hace el autor del *poder naval* a la consecución con éxito de un *combate decisivo* y no presta atención a otro tipo de circunstancias como las que permitieron el mantenimiento del Imperio ultramarino español hasta principios del siglo XIX, lo que no hubiera sido posible sin una política naval efectiva y exitosa basada en el mantenimiento y seguridad de las líneas de comunicación marítima entre la Península y los territorios en América. Dicho error no se comprende cuando el propio Giamberardino manifiesta que:

> «*La principal necesidad en el mar es el mantenimiento de las comunicaciones marítimas, que pueden ser de dos especies: ante todo las que unen a los varios territorios nacionales separados por el mar y las colonias con la madre patria, después las otras de tráfico marítimo, correspondientes a las necesidades de exportación e importación.*»[364]

[361] *Ibidem*, p. 32.

[362] *Ibidem*, p. 78.

[363] *Ibidem*, p. 80.

[364] *Ibidem*, p. 81.

Y es esta una idea recurrente a lo largo de la obra.

Muy importante fue igualmente el pensamiento naval alemán desde principios de los años treinta y durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial. Destacan las aportaciones de autores como Erich Raeder (Almirante Jefe de la Armada Alemana desde 1928 hasta enero de 1943) o Karl Dönitz (Almirante Jefe de la Armada Alemana desde enero de 1943 a abril de 1945)[365].

Raeder se formó en la armada Imperial, bajo la orientación de las doctrinas de Von Tirpitz. En su pensamiento estratégico se vislumbraba la idea de que la movilidad de las fuerzas navales, junto con la capacidad de poder efectuar operaciones continuadas en cualquier lugar, eran elementos decisivos para encauzar o no una adecuada política exterior[366].

Dönitz centraba toda su visión naval en el impulso del arma submarina[367]. Por lo tanto, consciente de la inferioridad naval de Alemania, su pensamiento naval se orientó hacia el *dominio negativo del mar*, que lograse obstaculizar el tráfico marítimo aliado, especialmente el británico y de esa forma llevar a la economía británica a una situación de colapso que le predispusiera a la rendición o al armisticio.

En el período de entreguerras y hasta la subida de Adolf Hitler al poder en 1933, las reformadas, por el tratado de Versalles, fuerzas armadas alemanas, intentaron obtener enseñanzas prácticas de la derrota. Aunque en el ámbito naval no parece que esto tuviera aplicación alguna, ya que se olvidó el papel primordial del poder naval incluso para una potencia como Alemania, eminentemente terrestre y continental[368]. Cuando Hitler subió al poder algunas cosas cambiaron. Sin embargo, lo que no aprendieron las fuerzas navales alemanas es que la guerra en el mar no se gana únicamente impidiendo la navegación al enemigo.

En el ámbito estadounidense, en plena Segunda Guerra Mundial aparecieron dos interesantes aportaciones a cargo de Bernard Brodie[369]. La primera de ellas, escrita antes de la entrada de los Estados Unidos en el conflicto, es un interesante estudio acerca de la importancia del factor tecnológico en el desarrollo de la estrategia naval desde la implantación de la propulsión a vapor en las embarcaciones y finalizando por la aviación embarcada. Para nosotros es más interesante la segunda de sus obras. Con una primera edición elaborada cuando los Estados Unidos estaban ya incorporados plenamente al devenir de la Segunda Guerra Mundial y su autor formando parte del Estado Mayor de la Armada como componente de la Reserva Naval de su país. Es un completo compendio sobre la estrategia naval, desde la consideración del *poder naval* en la entonces

[365] Consultar también el artículo de Herbert ROSINSKI, «German Theories of Sea Warfare» En ***Brassey's Naval Annual***, 1940, pp. 88-101. Igualmente el trabajo de Anthony MARTIENSSEN, *Hitler y sus almirantes*. Madrid, Escuela de Guerra Naval, publicación XV, 1948. Usamos esta última obra para nuestro estudio.

[366] *Hitler y sus almirantes*, p., 19.

[367] *Ibidem*, p. 21.

[368] *Ibidem*, p. 24.

[369] La primera, por orden cronológico, fue *Sea power in the machine age*. Princenton University Press, 1941. Nosotros usamos la segunda edición, de 1943. La segunda obra fue *A guide to naval strategy*. Princenton University Press, 1942. Empleamos la segunda reimpresión de la tercera edición, diciembre de 1994.

guerra moderna, hasta los hombres dedicados a la actividad naval. Ofrece además una visión del pensamiento naval estadounidense en la época en la que fue escrito[370].

En sus primeras páginas tenemos ya, además destacado por el autor, para qué se usa del *poder naval*:

> «*…which enable a nation to control transportation over the seas during wartime.*»[371]

En lo que se equivocaba era en su visión de que con el tiempo, el desarrollo tecnológico desplazaría el transporte marítimo a favor del transporte aéreo.

Pero además, volvía a incidir en la visión de Mahan:

> «*Without sufficient shipping, naval efforts can be only negative; one can keep the enemy from using the sea but cannot use it for oneself*.»[372]

En un nivel muy inferior a la función principal, este autor manifestaba que una segunda función del *poder naval* era:

> «*The only other important use of a navy is as a mobile heavy artillery (or aircraft base) in the direct assault against land objectives, either in covering a landing, in cooperating with armies alredy ashore but operating near the coast, or merely in the independent bombardment of enemy coastal installations.*»[373]

Dejando a un lado los dos siguientes capítulos, que habla de las embarcaciones y del armamento naval, los tres que continúan son muy interesantes, versando sobre el dominio del mar, la defensa de la navegación y las operaciones tierra-mar, respectivamente. Es de destacar que toma para su desarrollo y la defensa de sus posiciones numerosos ejemplos prácticos del conflicto bélico que se estaba desarrollando por aquel entonces.

Vuelve a dejar claro que el dominio del mar en un conflicto bélico es limitado y que es el que permite mantener las comunicaciones por vía marítima sobre ciertas áreas de interés, por lo que algunos tratadistas preferían hablar de *control de las comunicaciones* más que de *dominio del mar*[374]. Pero para la obtención del mismo, bien el *control de las comunicaciones*, bien el *dominio del mar*, es necesario una serie de acciones, como evitar una concentración de la flota enemiga o si se produce lograr la victoria sobre la misma, *capital combat*, acción preferible por su contundencia y situación de permanencia en el tiempo, a aquella que supone la negación del acceso al mar a las fuerzas navales opositoras. Por otro lado, es probable que en ocasiones sea conveniente la dispersión de la flota,

[370] El autor se declara seguidor de Mahan, de quien lamenta que es más criticado que leído, p. 2.

[371] *A guide to*..., p., 2. Vuelve a incidir en la misma idea en p., 13.

[372] *Ibidem*, p., 5.

[373] *Ibidem*, p., 14.

[374] *Ibidem*, p., 91.

dispersed fleet, propia para así provocar la del enemigo, que si es inferior en número, siempre perderá la ventaja numérica y permitirá más fácilmente el dominio del mar.

Pero si quisiéramos destacar una frase de toda la obra, esta sería:

«*Every navy's strategy is a national strategy,...*»[375]

Esta frase refleja que toda acción naval ha de verse respaldada por un política naval coherente, con claros objetivos, para lo cual es necesario a su vez una clara orientación política sobre lo que se quiere conseguir.

De un autor que ya hemos visto, Herbert Richmond, apareció una pequeña obra, *War at sea to-day*[376]. La misma se inicia indicando que:

> «*The ultimate object of war at sea is to obtain the command, and exercise the control, of the sea. He who achieves this is able to use the sea as route for his armies and his commerce and to prevent the enemy from doing so.* /…/
>
> *Command is the outcome of the possession of sea power, and sea power, in its material interpretation, has three principal constituents: sea fighting forces, position for bases of supply and operations of those forces, and merchant fleet sustained by healthy ship-building industry.*»[377]

Estos tres principios y otros cuatro elementos más, guerra naval ofensiva, guerra naval defensiva, invasión y operaciones anfibias, se desarrollan de forma muy sintética en las treinta y dos páginas del texto.

Es interesante la consideración que hace de que para una armada que actúe sola, la única posible acción estratégica naval posible es atacar lo que denomina *enemy's external communications*[378]. Por el contrario, en una acción defensiva, el papel de una armada es evitar la invasión por mar del territorio propio por parte de las fuerzas enemigas[379]. Respecto a las operaciones terrestres, manifiesta que el mando sobre el mar confiere la posibilidad de una alta movilidad de las tropas terrestres y su presencia en numerosos puntos a gran distancia desde sus bases principales[380].

[375] *Ibidem*, 131.

[376] En la colección *War at sea to-day* Oxford pamphlets on world affaire, nº 60, Oxford University Press, 1942. Posteriormente publicaría, tras la finalización del segundo conflicto mundial, *Statesmen and Sea Power.* Oxford, Clarendon Press, 1946.

[377] *Ibidem*, p. 3.

[378] *Ibidem*, p. 15.

[379] *Ibidem*, p. 19.

[380] *Ibidem*, p. 31.

Este período que hemos visto, hasta 1945[381] y que empezaría hacia 1890, constituyó el momento más prolífico de la producción teórica sobre el pensamiento naval. Después hay que dejar pasar muchos años, hasta finales de la década de los setenta y principio de los ochenta, para que volviese a resurgir un volumen de trabajos de calidad suficiente y con aportaciones significativas.

5.3. La Guerra Fría

Esta ausencia de un pensamiento naval claro, fue motivada a que tras el final de la Segunda Guerra Mundial y hasta el colapso de la Unión Soviética, la producción teórica estuvo dominada por el enfrentamiento entre dos grandes complejos de comprensión del mundo, democrático capitalista del libre mercado y el autoritario marxista de economía dirigida, encabezados respectivamente por los Estados Unidos y la Unión Soviética. En esta época, sobre todo en la segunda mitad de la década de los cuarenta y hasta casi los años setenta, el pensamiento naval cae en cierto estancamiento, e incluso retroceso, debido a que no se supo la forma en la que afrontar la aportación estratégica de las armas nucleares y su relación con el poder naval[382]. Igualmente, la gran masa terrestre convencional del ejército soviético, hizo que las estrategias se basaran en cómo contrarrestar tal peligro y que por ello no existiese una visión clara del papel de las fuerzas navales[383]. No obstante esto no quiere decir que no hubiese producción teórica, que la hubo y por lo demás relativamente abundante, aunque por lo general a partir de la década de los sesenta.

Así, la influencia del aspecto nuclear de los nuevos conflictos quedó reflejada en obras como la de John P. Cranwell, W. E. Strope, Samuel Hutington o el francés Lepotier[384]. Pero la más temprana y significativa aportación fue la del contralmirante estadounidense Daniel Gallery, quien ya en 1947 se enfrentó contra aquellos quienes, en especial desde la Fuerza Aérea, no veían clara la aportación naval en el conflicto de bloques en caso de una guerra nuclear. La Guerra de Corea (1950-1953 aunque en la actualidad sigue sin haber tratado de paz) puso pocos años después las cosas en su sitio, cuando la aportación naval estadounidense para las Naciones Unidas fue fundamental en las primeras fases del conflicto.

Por otro lado, en los cincuenta también tomó impulso una tendencia historicista, esencialmente francesa pero no solo, que está reflejada en obras como las de Bragadin[385], la colectiva *La puissance Navale dans l'Histoire*, o la de Mordal[386], estas dos últimas vistas en el capítulo segundo de este trabajo, que se continuaron en otros autores como Meirat[387]. Una

[381] Quedaría por ver, aunque fuera someramente, cual era el pensamiento naval japonés. Remitimos para ello al artículo de Stefan T. POSSONY, «Japanese Naval Strategy» En *Proceedings*, 70, 1944, pp., 515-526.

[382] Esto lo vio claramente COUTAU-BÉGARIE, *El poder marítimo...* Sobre el retroceso en los estudios navales, pp. 9-10.

[383] *El poder naval y la falacia*..., pp. 131-132.

[384] Del primero, «Sea power and the atomic bomb» En *Proceedings*, 72, Octubre, 1946, pp. 1267-1276. Del Segundo, «The Navy and the atomic bomb» En *Proceedings*, 73, Octubre, 1947, pp. 1221-1227. Del tercero, «National policy and the transoceanic navy» En *Proceedings*, 80, Mayo, 1954, pp. 483-493 y del autor francés, *La guerre moderne dans les trois dimensions*. París, Grandes Éditions françaises, 1949.

[385] M. A. BRAGADIN, *Histoire des Republiques maritimes italiennes*. París, 1955.

[386] Ya hemos hecho mención de su obra *Vigint-cinq siècles de guerre sur mer*. 2 vols. París, Marabout université, 1959.

[387] J. MEIRAT, *Marines antiques de la Mediterranée*. París, 1964.

aportación, que sin duda debe ser interesante, es de finales de la década de los cincuenta a cargo del chileno Santiago Díaz[388].

En los años sesenta, se escribió la obra del capitán de la marina británica S. W. Roskill[389]. En esta obra, también de carácter historicista, se realiza una revisión de las circunstancias que han propiciado la mayoría de los enfrentamientos que han tenido como marco principal el mar y se llega a la conclusión de que la mayoría han sido propiciados por rivalidades comerciales. Como ejemplos en la Edad Media de tal circunstancia, se mencionan, en el siglo XIII, dos circunstancias, el aumento del poder y la influencia de la asociación conocida como «*Cinque Ports*» y el segundo, el tráfico comercial de la lana inglesa. Además está la obra del entonces vicealmirante Peter Gretton[390]. En la misma realiza un estudio histórico de la teoría de la estrategia naval hasta 1945 y posteriormente se dedica al análisis de los principios de estrategia marítima para luego analizar las políticas de los estados comunistas, principalmente la Unión Soviética y China y posteriormente analizar las amenazas y los posibles conflictos. Es una obra interesante pero que acusa el momento en la que fue escrita, la Guerra Fría. Pese a eso ofrece algunas consideraciones de validez general sobre la estrategia marítima y con ella del poder naval. Otra característica que resalta en la obra es la importancia del mantenimiento de las líneas marítimas comerciales o de aprovisionamiento, para lo cual dedica un capítulo específico al sistema de convoyes.

Una aportación interesante fue la de Candlin A. H. Stanton[391]. En la misma, una frase indicativa era la valoración que hacía el autor de la existencia de lo que denominaba como el poder naval total e indivisible, que había existido desde la guerra del Peloponeso hasta la introducción de la impulsión mecánica en la navegación.

En el último tercio de la década de 1960 escribió su obra L. W. Martin[392] Obra interesante por cuanto, como se manifiesta en el Prólogo de la misma, hasta esa época, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, las obras sobre el pensamiento estratégico naval eran escasas. En la misma se indicaba que en la década de los sesenta se vislumbra que:

[388] *Estrategia Marítima*. Valparaiso, Imprenta de la Armada, 1959.Y digo que debe ser interesante ya que pese a las gestiones realizadas, no he podido consultarla. En España no he localizado ejemplar alguno. Por otro lado el servicio de préstamo interbibliotecario de la Biblioteca de Humanidades de la Universidad Complutense, localizó un ejemplar en la Universidad de Santiago de Chile. A día de hoy estamos esperando respuesta al requerimiento que se les hizo de presupuesto para fotocopiar y enviar la obra.

[389] *The strategy of sea power. Its development and application*. Londres, Collins, 1962.

[390] *Maritim Strategy. A Study of Brithis Defence Problems*. Londres, Cassel, 1965. Hay edición española de 1971. Empleo la edición inglesa.

[391] «The return of total sea power» En *Naval Review*. U. S. Naval Institute, 1964.

[392] *The sea in the modern strategy*. Londres, Institute for Strategic Studies, 1967. Hay edición española, *El Mar en la Estrategia Moderna*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1970. Traducido por el capitán de fragata Carlos A. Viñuales. Empleo ambas ediciones.

> «*...el papel específico que debían cumplir en el mar las flotas de las grandes potencias: intervención en guerras locales, disuasión y respaldo de la diplomacia en situaciones criticas.*»[393]

Frente a esto, estaba la desorientación que el armamento nuclear había creado en el empleo de las fuerzas navales y que llevaron, en los Estados Unidos, a un recorte sustancial en las inversiones para la marina, cuestión que tenía su reflejo en la Unión Soviética de Kruchef[394]. La obra analiza los distintos escenarios bélicos posibles en, la época, guerra nuclear, guerras de intervención, donde adquiere especial relevancia el asalto anfibio, y guerras esencialmente marítimas, en las cuales se suponen que:

> «*...las potencias locales podrían dirimir en el mar -con suficiente capacidad- el predominio de los referidos tramos estratégicos.*»[395]

Se incide en este punto en la característica del poder naval definida como *Influencia*, puesto que la misma posibilitaría a un determinado país enmarcar el conflicto con otro en el ámbito marino y así impedir que el mismo se desarrollase en su territorio. En definitiva es un intento de justificar el valor del empleo de fuerzas navales en un ambiente de guerra no declarada, la Guerra Fría, entre superpotencias, indicando cuál es el uso más efectivo de las mismas, destacando el de la lucha antisubmarina y, especialmente, y se le dedica un capítulo entero, su uso como elemento de presión político/diplomática en acciones de no beligerancia, lo que veremos en el capítulo siguiente, que se ha definido como *apoyo a la diplomacia* dentro de las funciones del poder naval aplicadas desde el mar.

También de ese año fue la obra del vicealmirante Brian Betham Schofield *Brithis sea power. Naval policy in the twenty century*[396]. Dicha obra está condicionada nuevamente por la influencia del armamento nuclear, dedicando a ello un capítulo entero, el último. Se indica cómo a finales del siglo XIX:

> «*...the Royal Navy was called upon to uphold the Brithis Govermment's policy.*»[397]

A lo largo del libro se muestra que es imprescindible el apoyo político a una política naval decidida, como mejor forma, en tiempos de guerra pero también en tiempos de paz, para poder mantener e incrementar los niveles de estabilidad política y económica de una sociedad, en este caso la británica. Es igualmente interesante el capítulo dedicado a la guerra y la marina mercante, donde pone de manifiesto que:

---

[393] *Ibidem*, p. 17, lógicamente de la edición en español y 10 para la inglesa. Mientras no indiquemos lo contrario, usaremos para las notas la versión en español.

[394] *Ibidem*, pp. 17-18.

[395] *Ibidem*, p. 98.

[396] Londres, Batsford, 1967.

[397] *Ibidem*, p. 20.

> «*...that shipping would again prove to be a vital factor in the prosecution of a war...*»[398]

Mientras que en el capítulo siguiente deja claro cómo la Segunda Guerra Mundial fue un claro triunfo del concepto de poder marítimo. Con ello da paso a la acción de dicho poder en la era nuclear, manifestando que la opción de equilibrio surgida de la mutua capacidad de aniquilación nuclear entre los dos principales contrincantes, los Estados Unidos y la Unión Soviética, hizo que aumentasen los conflictos convencionales y con ella la necesidad de mantener unas fuerzas navales acordes a dichos conflictos, como se demostraría en el caso del canal de Suez[399].

Posteriormente, en la década de 1970, la producción de este tipo de obras aumentó. Nuevamente tenemos una aportación que podría considerarse un tanto exótica por su origen geográfico, Chile, pero que no lo es para quienes conocemos la importancia de la tradición naval chilena, nacida antes de la independencia de España. Dicha aportación fue nuevamente realizada por al capitán de Fragata Hernán Ferre Fouga, al que ya mencionamos en el estado de la cuestión[400]. En la misma, desde la perspectiva chilena, se analiza cuáles son los fundamentos del poderío marítimo, basándose nuevamente en las teorías de Mahan. En el texto, en el que se indica que:

> «*Poder Naval. Fuerza Naval conjugada con posición geográfica. La voluntad estratégica permite gravitar a la flota, que es táctica, dentro del marco estratégico lo que en la guerra naval corresponde al control de las líneas de comunicaciones marítimas vitales de superficie. Cumple la misión de dar protección, tanto en paz como en la guerra, a la representación física de los intereses marítimos. Su gravitación militar tiene efectos políticos*»[401]

Adquiere, como queda reflejado, gran importancia los aspectos económicos. Estos quedan reflejados en la manifestación de la necesidad de una marina mercante poderosa y de un potencial económico industrial y tecnológico que permita la producción de bienes y el comercio con los mismos.

Igualmente fue en la década de los setenta cuando el poder naval soviético se revitalizó a través de las concepciones estratégicas del almirante Gorshkov[402]. Dicho oficial estaba profundamente convencido de que:

---

[398] *Ibidem*, p. 181.

[399] *Ibidem*, pp. 222-223.

[400] «Análisis de los Fundamentos del Poderío Marítimo» En *Revista de Marina*. N°. 5, Septiembre-Octubre, 1971, volumen 88, n°. 684, pp. 497-506. Incluida en la obra ya mencionada del mismo autor, *Ensayos sobre estrategia*...

[401] *Ibidem*, p. 499.

[402] Sergei G. GORSHKOV, *The sea power of the state*. Nueva York, Pergamon Press, 1979. La edición original rusa era de 1976. El propio autor colaboró en la publicación en inglés de su obra. Previamente, en 1976, existió una edición inglesa "no autorizada" a cargo del Naval Intelligence Support Center, de Washington. Para una visión sobre la estrategia naval soviética desde 1956 hasta 1991, FERRER FOUGA, «La Armada Soviética ¿Una estrategia Heterodoxa» En *Revista de Marina*. N°. 2, 1991, pp. 137-150. Incluida en la obra ya mencionada del mismo autor, *Ensayos sobre estrategia*...

«*La Historia muestra que los Estados privados de una fuerza naval apropiada no pueden mantener durante mucho tiempo su condición de gran potencia*»[403]

Debido a ese convencimiento, influenció en la clase política soviética a través de numerosos artículos y documentos que hicieron que la Unión Soviética realizara un cambio en la política naval. Este cambio la llevó a que de la constreñida marina dedicada a labores costeras como estaba tras el final de la Segunda Guerra Mundial, se pasara a tener una presencia global, oceánica, después de 1975, cuando puso en práctica la estrategia denominada *Batalla de la primera salva decisiva*. Dicha estrategia consistía en la supresión de las agrupaciones de combate aeronavales de la OTAN, principalmente de los grupos de portaaviones estadounidenses, mediante series de ataques masivos con misiles -algunos con cabeza de combate nuclear-, lanzados tanto desde barcos como desde aviones.

Respecto a la obra teórica de Gorshkov, para la realización de la misma, los aspectos históricos navales están presentes en los capítulos dos y tres. En el primero de ellos desde el siglo XVI y hasta la Segunda Guerra Mundial y en ella, sus prejuicios sobre España son exactamente idénticos a los que expresaba ya Mahan, y por lo tanto, equivocados[404]. En el segundo se estudiaba la evolución histórica desde la Segunda Guerra Mundial. El capítulo primero muestra su teoría sobre el poder naval. En el mismo incluye no solo las fuerzas militares, sino a las flotas de pesca, transporte e investigación científica, pero igualmente las posibilidades de explotación económica, sobre todo de minerales, de las plataformas continentales. Lo anteriormente indicado formaría un "todo" que serviría para engrandecer el poder del Estado marxista y con él su triunfo en la confrontación con el imperialismo capitalista y en la que sería cuestión imprescindible la presencia de una flota "civil", mercante, pesquera y científica, que permitiese la mejora de la capacidad económica del estado soviético. Lógicamente, como paraguas protector de las diversas flotas civiles se haría imprescindible la presencia de una poderosa marina de guerra.

Igualmente en los setenta la producción estratégica naval estadounidense vivió cierto auge, precisamente debido a la proyección que fue alcanzando la flota soviética. Así B. Mitchell Simson III, que era profesor del Colegio de Guerra Naval estadounidense, fue el editor de una obra conjunta, la cual era una recopilación de artículos y conferencias que habían sido publicados entre 1952 y 1974[405]. La tendencia de todos esos trabajos, que abarcaban un marco cronológico entre finales del siglo XIX y la década de 1970, excepción hecha de un trabajo, el primero, sobre Heródoto y Tucídides, era demostrar como el dominio del mar se ha mostrado imprescindible en las principales conflagraciones que han tenido lugar. Y a la vez, de como quien no lo tenía, o quien tenía una visión continental de la acción armada ha buscado ese dominio, tal era el caso de Alemania desde finales del siglo XIX. En uno de esos trabajos, de corte más general, se hace una visión general sobre la evolución de la estrategia naval y el poder marítimo y se dice:

[403] Extraído de la página 52 de la primera obra de La Coste mencionada más abajo en la nota 120 y traducido por mí del francés.

[404] Sobre España en el siglo XVI véase la página 63.

[405] *Guerra, estrategia y poder marítimo*. Buenos Aires, Instituto de publicaciones navales, 1983. La traducción fue realizada por el capitán de fragata de la A.R.A. Emilio T. H. L. Hems.

«*...el poderío en el mar significó prosperidad a través del comercio...*»[406]

Pero la idea más clara que permanece a lo largo del escrito es que toda política naval, tendente a la obtención del dominio del mar, ha de tener unos objetivos políticos claros y concretos, una estrategia definida, que permitan su máxima productividad. En esto, la concepción del poder marítimo que más tarde preconizó el soviético Gorshkov, no parece muy diferente.

Obra que es hija exclusiva de los años setenta es la del almirante estadounidense Elmo Rusell Zumwalt[407]. Fue comandante de las fuerzas navales estadounidenses en Vietnam y posteriormente jefe de operaciones navales desde el 1 de julio de 1970 al 1 de julio de 1974 bajo el gobierno Nixon. Desde este puesto, su labor marcaría la doctrina naval estadounidense durante más de veinte años. Escribió la obra mencionada cuando pasó a situación de retiro. En la misma advertía sobre la amenaza del creciente poderío naval soviético. Con anterioridad, había escrito numerosos trabajos técnicos sobre la armada estadounidense. Ferviente partidario del poder naval, incrementó las capacidades de combate de la flota estadounidense y revitalizó su papel en el conjunto de las fuerzas armadas de dicho país como medio de enfrentarse al poder continental con intento de proyección marítima que representaba la Unión Soviética.

Más tarde, las ideas de Zumwalt fueron sintetizadas por el también almirante estadounidense Turner, cuando manifestó los cuatro pilares básicos de toda fuerza naval que quiera obtener el dominio el mar: disuasión oceánica; dominio del mar; proyección de poder y presencia[408].

De finales de la década de los setenta es una obra, traducida al español por el CESEDEN, bajo el título de *El poder naval y la falacia nuclear. (Nueva evaluación de la estrategia global)*. De autor de nombre y nacionalidad desconocidos, puesto que no se indica en la traducción, pero que proviene del mundo anglosajón y sea probablemente británico. En la misma se manifiesta que el empleo de armamento nuclear por parte de occidente como parte de la estrategia de disuasión contra la Unión Soviética, pese a convertirse en un elemento destacado a tener en cuenta para la elaboración estratégica naval, no impide que se mantengan los principios básicos de la acción naval.

En la década de los ochenta se sitúa la obra del contralmirante francés Huber Moineville[409]. En su obra se realiza un análisis muy general y poco detallado, meramente descriptivo. Algo más tardía, la del vicealmirante, también francés, Pierre La Coste[410]. En la primera de ellas la evolución histórica, salvo unas reducidas indicaciones previas referidas a los siglos XVII y XVIII, parte de la Segunda Guerra Mundial. Igualmente se daba especial relevancia a la pujanza naval soviética, a la

[406] De James A. FIELD, *Los orígenes de la estrategia marítima y la evolución del poder naval*, pp. 95-114. Esta basado en una conferencia que dicho autor dio en 1954 en el mencionado colegio. Para la mención concreta, p. 99.

[407] *On Watch: a Memoir* Nueva York, Quadrangle-New York Times Book Company, 1977.

[408] Stansfield TURNER, «Missions of the U. S. Navy» En *Naval War College Review*, enero-marzo de 1974.

[409] *La guerre navale. Réflexions sur les affrontaments navals et leur avenir*. París, Presses Universitaires de France, 1982. Hay edición en español, *La guerra naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1985. Empleamos la edición francesa.

[410] Pierre LA COSTE, *Stratégie Navale. Guerre ou dissuasion?* París, Fernand Nathan, 1981. Posteriormente escribió, *Strategies Navales du Present*. París, Editions J. C. Lattes, 1985. De esta obra hay traducción al español, *Estrategias navales del presente*. Madrid, Ediciones Ejército, 1987. Traducción de Juan Guerrero Roiz de la Parra.

que se dedicaba un capítulo entero y en el que se mencionaba la importancia en dicho resurgir de la obra del almirante Gorshkov.

Robert W. Komer, realizó una aportación a mediados de la década de los ochenta en la cual se preguntaba, ya en el título, cuál era la mejor postura político/militar para los Estados Unidos, si una estrategia marítima propia o una política de defensa en coalición con otras potencias, así como un mayor desarrollo de las fuerzas terrestres[411]. La obra es igualmente interesante ya que realiza someramente una descripción de la evolución en la estrategia naval estadounidense desde la independencia del país hasta el momento en el que el autor escribe. Dicho último momento se caracterizaba por el concepto denominado "respuesta flexible", creado a mediados de los sesenta y que estaba en vigor hasta la caída del muro de Berlín. En el mismo la fuerza naval adquirió mucha importancia como elemento flexible que capacitaba tanto para ataques nucleares parciales contra la Unión Soviética y sus aliados, como el desarrollo en conflictos menores tendentes a impedir el avance soviético en el mundo[412]. Además, hacía hincapié en la confrontación en teoría estratégica que existía entre los que propugnaban la prioridad de la fuerzas terrestres, preparadas para conflictos continentales, y las posturas de quienes propugnaban una mayor atención a los aspectos estratégicos marítimos, siendo finalmente estos últimos los vencedores, en especial desde el advenimiento de Ronald Reagan a la presidencia[413]. La cuestión quedaba clarificada cuando se manifestaba que:

> «*...that the U.S. Navy is in fact moving toward a maritime strategy that "would go beyond controlling the sea and would use the seas to project maritime power against the Soviet Union.*»[414]

En el texto se aprecia un uso ofensivo de la fuerza naval, que se añade al uso tradicional de defensa de las líneas marítimas comerciales. A esta concepción ya se habían unido anteriormente otras voces, como la del almirante estadounidense Zumwalt[415], quien también había preconizado un uso más "agresivo" de las fuerzas navales, potenciando la característica de *proyección de fuerza*. Aún así, no dejaba de observar como la principal misión estratégica de la armada estadounidense era la de la protección del tráfico y comercio marítimo, en especial el del petróleo.

[411] *Maritime strategy or Coalition Defense?* La primera edición en 1984. Nosotros usamos la segunda, de University Press of America, 1986.

[412] *Ibidem*, pp. 6-9.

[413] *Ibidem*, pp. 39-50 para la comparación entre potencia terrestre-potencia naval. Aquí se emplea nuevamente la historia, en este caso Tucídides y su obra sobre las guerras del Peloponeso, donde se manifiesta como una potencia naval, Atenas, confió en sobremanera en su poder naval y finalmente perdió su supremacía en el mundo helénico. Pero el ejemplo que más se emplea es el inicio y auge del poder naval inglés, entre el siglo XVI y principios del siglo XX, como caso claro de una potencia naval con una gran expansión territorial por todo el mundo. Para la "victoria" de los impulsores estadounidense de la política naval, pp. 51-66 y concretamente sobre la administración del presidente Ronald Reagan, pp. 55-57.

[414] *Ibidem*, p. 59.

[415] Véase más arriba.

También en la segunda mitad de la década de los ochenta, otra obra característica fue la del británico Till[416]. Nuevamente se hace un análisis en el que las cuestiones teóricas vienen clarificadas con numerosos aspectos prácticos. Está muy presente, obviamente, la influencia de la Guerra Fría, con comparaciones entre las concepciones estratégicas occidentales, con predominio lógicamente de las anglosajonas, frente a las de la antigua Unión Soviética. Si hubiese que destacar algún aspecto, sería el de la consideración que se hace sobre los aspectos tecnológicos.

El autor civil Norman Friedman, realizó dos obras. Una, más divulgativa, en el año 1986 y otra, más científica en 1988[417]. En la primera obra se hace en la introducción y en el primer capítulo una serie de consideraciones político estratégicas, las cuales se hacen a la luz de la Guerra Fría, aunque se hagan referencia a la Primera Guerra Mundial. Así, lo que se hace es un repaso a la evolución de la capacidad conjunta anglo-estadounidense, para enfrentarse a la flota de la Unión Soviética. Y dicha capacidad se mide en función de los tipos y características de los buques existentes, así como de los programas de construcción de nuevas embarcaciones. En la segunda obra las referencias históricas son algo menos recientes, aunque no más allá del siglo XIX, con una mención a España que se limita a nuestra derrota frente a los Estados Unidos en la guerra de 1898.

Palmer realizó un estudio de la estrategia naval estadounidense una vez que finalizó la Segunda Guerra Mundial y hasta la conclusión de la Guerra de Corea[418]. Básicamente se nos cuenta cómo la marina hubo de adaptarse al nuevo escenario nuclear y a la amenaza submarina. Para ello se fomentó como función primordial, de carácter ofensivo la, *proyección del poder naval en tierra*, mediante el *combate contra objetivos terrestres*, en detrimento de la función defensiva de *defensa de las líneas de comunicación marítima*. Todo este pensamiento sería la base del programa de *Marítime Strategy*, explicitado por la armada de los Estados Unidos en 1982 e impulsada por la administración Reagan a través del Secretario de Marina John Lehman. Esta evolución en el pensamiento marítimo permitió finalmente imponerse a los Estados Unidos sobre su rival durante cuarenta años, la Unión Soviética, en la Guerra Fría.

5. 4. El Nuevo Orden mundial y las amenazas a la seguridad internacional

En la década de los noventa del siglo XX tenemos la obra del británico Colin Gray[419]. En la misma, el autor realiza un repaso general a la historia del poder naval. Previamente se dedica, en los tres primeros capítulos, a ver cuál es la naturaleza y el uso del poder naval, el ejercicio del mismo y el ejercicio del poder terrestre. Se trata de una obra imprescindible para cualquier estudioso del tema, no obstante su orientación es eminentemente anglosajona. Mucho más recientes y actualizadas desde el punto de vista de las consideraciones estratégicas son las aportaciones constantes de las

[416] Geofrey TILL, *Modern Sea Power*. Londres, Brassey's, 1987. El autor es un civil doctor en Historia pero que era professor del Real Colegio Naval de Greenwich, así como del Departamento de Estudios de la Guerra del King's College de Londres.

[417] La primera obra era *The Postwar Naval Revolution*. Annapolis, Naval Institute Press, 1986. La segunda obra fue, *The US Maritime Strategy*. Londres, Jane's, 1988.

[418] M. A. PALMER, *Origins of the maritime strategy. American Naval Strategy in the First post-war Decade*. Washington, 1988.

[419] *The Leverage of sea power*. 1992. Hay traducción al español, que es la que nosotros usamos. Se trata de *La pujanza del poder naval.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2001. Traducción de Bartolomé Bouza Abril.

academias navales como la de la Royal Navy en Portsmouth[420] o la Academia estadounidense de Annapolis[421]. La variedad de los estudios y análisis navales han hecho que aparezcan obras dedicadas a aspectos concretos. La aportación de 1999 de Milan V. Vego desde los Estados Unidos así lo manifiesta[422]. El autor, asumiendo el pensamiento existente en el estado mayor de la armada de los Estados Unidos, considera, muy acertadamente, que la mayoría de las acciones navales han tenido lugar en lo que denomina como aguas restringidas en comparación con los espacios oceánicos abiertos. A la vez y teniendo en cuenta, desde la caída del muro de Berlín, la ausencia de un rival oceánico que impida la libertad de movimientos en el mar, la flota ha de asumir un papel más significativo en la faceta de proyectar sus capacidades sobre tierra.

Por otro lado, con la derrota del bloque comunista y la inexistencia de un poder naval oceánico rival, como ya hemos mencionado, la marina de los Estados Unidos queda como la única con dicha capacidad, con doce grupos de portaviones. La excepción son algunos casos aislados como Gran Bretaña, Francia o España, todas aliadas, y que suman seis portaviones de bastante menor desplazamiento que los estadounidenses[423]. Así pues, en el nuevo marco internacional el tipo de operaciones a desarrollar está más relacionado con operaciones costeras que oceánicas. Se hace igualmente más imprescindible, ante el aumento del coste de los sistemas de armas, la interoperabilidad con los otros elementos de las Fuerzas Armadas para de esa forma aunar esfuerzos y reducir costes.

Pero si hay un hecho que marca un nuevo renacer en los estudios estratégicos navales, fue la lucha global contra el terrorismo iniciada con anterioridad pero acentuada tras los ataques del 11 de septiembre de 2001[424]. Teniendo en cuenta que la capacidad del enemigo queda reducida eminentemente a acciones dentro del ámbito terrestre, las fuerzas navales se dedican al control de zonas estratégicas y supervisión de que el tráfico marítimo no se vea atacado por acciones terroristas. Esto se apreció inmediatamente después de los ataques por el control del canal de Panamá, el de Suez o el estrecho de Gibraltar por parte de embarcaciones de marinas de guerras occidentales. Pero el papel principal de las flotas ha sido el convertirse inicialmente en los primeros elementos de presencia y respuesta en las aguas cercanas a los países hostiles, como el océano Índico contra los talibanes en Afganistán, el golfo Pérsico y el Mediterráneo Oriental contra el

[420] ROYAL NAVY, *The fundamentals of Brithis Maritime Doctrine*. Londres, 1995.

[421] VV. AA., *Naval operation analysis*. Annapolis, 1977. Traducido al español *Análisis de operaciones navales*. Academia Naval Militar, Marín, 1977. De autores españoles es la síntesis: VV. AA.: *La estrategia marítima y su evolución*. Madrid, 1992.

[422] *Naval strategy and operations in narrow seas*. 1999. Hay traducción al español, que es la que nosotros usamos. Se trata de *Estrategia naval y operaciones e aguas restringidas.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003. Traducción de Guillermo Fernández Pos.

[423] Esto era así hasta el 2011, cuando en el equivalente a la española lista oficial de buques de la Armada, dejó de existir portaeronaves alguno. Al menos hasta que entre en servicio el primero de la serie *Queen Elisabeth*, previsto para el 2014 y el siguiente en el 2016. Ambos con un desplazamiento de unas 60.000 toneladas, notablemente superior a los dados de baja.

[424] Todo ello sin perder de vista otros posibles escenarios, como nos muestra la obra de Thomas M. KANE, *Chinese grand strategy and maritime power.* Londres-Portland, Frank Cass, 2002. Preocupación existente incluso fuera de ámbito anglosajón, Timo KIVIMÄKI (Ed.), *War or peace in South China Sea?* Copenhague, NIAS, 2002. Y también la obra de Toshi YOHIHARA y James R. HOLMES, *Asia looks seaward: power and maritime strategy*. Praeger Security International, 2008.

régimen de Saddam Hussein en Iraq[425]. Otra labor desempeñada por las flotas una vez estabilizada la situación, fue convertirse en centros desde los que se realizaban ataques contra objetivos terrestres en las campañas de eliminación de los poderes políticos hostiles. En todo caso hay una preeminencia de la capacidad de atacar desde el mar cualquier objetivo situado en tierra. Esta situación es la que queda reflejada en los textos doctrinales españoles, como el que hemos visto en las páginas anteriores.

Este "protagonismo" ha hecho que las cuestiones sobre el poder naval tengan cada vez una mayor presencia en medios escritos periódicos especializados. En los mismos se trata multitud de cuestiones y entre ellas destacan los aspectos estratégicos y de pensamiento naval, bien sea de cuestiones puntuales o bien de generalidades, de tal forma que sirven de medio de expresión de tendencias o ideas sobre el poder naval.

En el ámbito hispanohablante destaca la labor de publicaciones como la española *Revista General de Marina*, que se inició en 1877 y tiene una periodicidad mensual o también la *Revista de Marina*, de la Armada de Chile, que se publica bimensualmente desde su aparición en 1885. En Europa, la *Revista Marítima* italiana, mensual desde 1868. En Francia *La Revue Maritime*. En América, destaca la revista *Proceedings*, de la Academia Naval Estadounidense de Annapolis. Estas revistas nos ofrecen las penúltimas aportaciones que sobre el poder naval desarrollan los respectivos estados mayores de las marinas de los países de publicación.

De carácter algo más divulgativo es la revista británica *Jane's Navy International*, del conocido grupo editorial en cuestiones de defensa, Jane's. Prácticamente en el cien por cien de los casos, los artículos relacionados con cuestiones de estrategia naval, reflejan acontecimientos históricos, más o menos cercanos, que sirven de base y justificación para la concepción que el autor o autores tienen de la estrategia naval.

Podríamos dar otros muchos títulos de publicaciones periódicas que se editan por todo el mundo y que estén decidas al mar y/o a la historia marítima y naval, sin embargo no es cuestión de abrumar con más títulos, remitiendo a las personas interesadas a, por ejemplo, el *Catálogo de publicaciones seriadas existentes en la Biblioteca del Museo Naval*[426].

6. Conclusiones

Una primera reflexión que surge es que el pensamiento naval ha sido una constante histórica, al igual que el pensamiento bélico en general. La puesta en escrito sobre la preocupación por el uso bélico del mar es tan antigua como sobre la guerra en tierra. No obstante, casi siempre se ha mantenido en un segundo orden respecto a la guerra terrestre.

[425] En ambos casos la Armada española ha participado en mayor o menor medida en las operaciones, desde el 2001 hasta hoy.

[426] El Museo Naval es el de Madrid. La obra está publicada por Luis MARTÍN-MEIRAS, Madrid, Ministerio de Defensa-Museo Naval, 1995.

Otra circunstancia que se aprecia es que inicialmente dicha preocupación se ha dividido en dos facetas. Una que podríamos considerar estratégica y otra táctica. Es decir, los grandes escritos teóricos sobre la importancia de lo naval en el desarrollo de los conflictos entre potencias rivales -de tipo estratégico, quedan completados con tratados que tienen un carácter más práctico sobre la aplicación efectiva de la guerra en el mar -de tipo táctico y sin confundir con tratados técnicos de navegación-. Cuando no, ambos aspectos suelen venir contemplados de forma conjunta en la misma obra, lo que de forma indirecta señala aún más la importancia de lo naval en la conducción de conflictos bélicos.

Por otro lado, el pensamiento marítimo, y con él el naval, bien sea instintivo bien sea producto de profundas reflexiones teórico-prácticas, ha mantenido una serie de constantes en sus resultados. La que pudiera ser para nosotros más significativa es, por ejemplo, que para ser útil en la consecución de objetivos ha de tener una influencia decisiva en los conflictos terrestres, por lo que no puede extrañar que existan obras dedicadas en exclusividad a dichos aspectos[427].

Otra de estas constantes es su empleo para mantener abiertas las líneas marítimas de comunicación o de cualquier otro tipo de actividad marítima. Únicamente tras el final de la Segunda Guerra Mundial y hasta la década de los setenta pareció que la aviación, pero sobre todo el armamento nuclear, habían asestado el golpe definitivo al *poder naval* y por ello a los estudios sobre el mismo. Por otro lado, la gran mayoría, por no decir la totalidad, de estos estudios, tienen una base histórica, mayor o menor, de mayor retroceso en el tiempo o de más cercanía al presente en el momento que fueron escritas. No obstante, tras la Edad Media, pocas son las que hacen referencia a este período en el que, sin embargo, dicho pensamiento se dio, aunque fuese de forma intuitiva.

Pero además, toda la literatura sobre el pensamiento naval fue generando una sistematización de los diversos aspectos navales. Dicha sistematización fue facilitada por la creación de una terminología propia que permitía denominar actuaciones y situaciones muy concretas que se daban en el ámbito naval. En el siguiente capítulo, el paso que demos será la visión sobre la sistematización de las actuaciones navales, surgidas del todo el *corpus doctrinal* sobre el pensamiento naval que hemos visto, entendiéndose por tanto lo naval como lo referido al uso bélico del mar.

[427] Por ejemplo, *The effect of sea power on land campaignes since Waterlloo*

CAPITULO IV

ELEMENTOS, CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES DEL PODER NAVAL

Toda actividad humana se refleja en un léxico que a menudo es muy específico de dicha actividad. Es lo que en lingüística se denomina como jerga.

En el campo marítimo tal circunstancia se acentúa, por dos motivos. Por un lado su antigüedad y tradición, que hace que muchos términos que se usan habitualmente tengan un origen muy lejano en el tiempo. Por otro su especialización, que hace que no se compartan mucho de esos términos con ninguna otra actividad humana. La ventaja está en que la atracción que las actividades náuticas han ejercido, ha hecho que ciertas expresiones y términos hayan pasado al lenguaje coloquial común, con palabras como "abarrotar" o expresiones como "viento en popa" o "a toda vela/máquina"[1]. Mayor complejidad supone la mezcla del lenguaje náutico con el militar, lo que dio lugar al lenguaje naval. Este último dio sus primeros pasos mezclados con el náutico. Sin embargo, la mayor complejidad, tecnificación y especialización de los temas navales, como hemos podido ver en el capítulo anterior, le han hecho acreedor de un lenguaje propio, moderno y de origen mayoritariamente, por no decir totalmente, anglosajón[2].

Veremos a continuación primero cuáles son los elementos constitutivos del poder naval, en segundo lugar, las funciones que se pueden desempeñar con el poder naval y finalmente las características que les son propias al poder naval y que se derivan tanto de los elementos constitutivos como de las funciones que se pueden desempeñar[3]. Después de ver estos elementos,

[1] Tal circunstancia ha motivado la existencia, al menos desde el siglo XVI, de obras específicas, diccionarios, en las que se ofrecían aquellos términos propios, específicos o no, del lenguaje marítimo. Un último ejemplo es la obra de MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*. En la misma se nombra una serie de obras que la anteceden y que se consideran como significativas. Así, Diego GARCÍA DE PALACIO, *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos*. México, 1589; Andrés de POZA, *Hidrografía*. Bilbao, 1815; Timoteo O'SCALAN, *Diccionario marítimo español*. Madrid, Imprenta Real, 1831; finalmente, José de LORENZO, Gonzalo de MURGA y Martín FERREIRO, *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, T. Fontanet, 1864. Pero en la bibliografía nombra otras obras como la de FERNÁNDEZ DE GAMBOA, *Vocabulario Marítimo*. Sevilla, 1696 o Pedro Manuel CEDILLO, *Vocabulario Marítimo*. Sevilla, 1728. Amén de otras, tanto nacionales como extranjeras, en especial francesas e inglesas.

[2] En tres de mis trabajos sobre cuestiones navales ya avancé algunos aspectos que se van a ver ampliados en el presente texto. Dichos trabajos eran: III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, *Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 18-20 de noviembre de 1999. «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» Actas, Jaén, 2000, pp. 253-268. También en «Fases del poder naval en la Edad Media Hispana» En *RHN*, 2° trimestre. Igualmente en el marco de una charla que dí en el seno de una mesa redonda que se organizó con motivo de una celebración sobre el milenario de la muerte de Almanzor y que ya he mencionado al hablar del estado de la cuestión. Nótese mi interés desde el inicio de este trabajo hasta ahora, por centrar este trabajo en las cuestiones navales, entendiéndose nuevamente lo naval, por lo explicado al principio de este trabajo y en las conclusiones del capítulo anterior.

[3] En este capítulo, la documentación bibliográfica empleada tiene un carácter eminentemente técnico y especializado. Básicamente se han empleado obras de origen anglosajón y en menor medida francés o hispano. Las obras utilizadas han

funciones y características, haremos una aproximación a cuales pudieran ser las limitaciones que para los mismos tendríamos en el marco cronológico general de nuestro estudio, la Edad Media..

1. Elementos

En primer lugar, el propio concepto «**poder naval**». Nació ajeno a los estudios históricos o al resto de las denominadas Ciencias Sociales, aunque se empleó en su elaboración hechos históricos y en la actualidad la historiografía asume este concepto para el estudio de ciertos acontecimientos. En segundo lugar, concebido, o al menos definido, a finales del siglo XIX en el mundo anglosajón y de carácter básicamente militar es el término conocido como «***sea power***». El término hace referencia a la importancia de la posesión de una flota de guerra tanto como a la voluntad política de usarla -con lo que conlleva-, de cara a la consecución de determinados objetivos considerados estratégicos y/o vitales. Los españoles tuvimos un doble papel significativo como sujeto paciente en el nacimiento de esta idea, así como en su puesta en práctica por parte de políticos y militares norteamericanos del siglo XIX. Alfred Thayer Mahan, en su obra ya vista y de quien hemos hecho tantas referencias, tomó en consideración elementos de la historia marítima española como ejemplo de lo que según él, *grosso modo*, era o fue un dominio incompleto del mar. Por otro lado, Mahan ideó el concepto del «*sea power*», mientras que los políticos y la marina estadounidense lo aplicaron pronto de manera práctica y contundente, en el corto pero intenso, y para España militarmente desastroso, conflicto Hispano-norteamericano de 1898.

Un acercamiento "filosófico" al tema del pensamiento sobre el poder naval lo realizó recientemente Eliseo Álvarez-Arenas Pacheco, del que ya hablamos anteriormente[4]. No obstante, en los años más inmediatos se ha ido abriendo paso un concepto diferente, el de «***sea control***» o «**control del mar**». Esto se debe a que el término «***sea power***» tiene un carácter más relativo y además puede ser objeto de numerosas matizaciones[5].

Diferente y abarcando una idea más amplia que este concepto es otro, el denominado «**poder marítimo**». Además de las cuestiones básicamente militares reseñadas en el anterior, engloba los aspectos civiles relacionados con una serie amplia de facetas de la vida marítima. Una de

sido: de ámbito francés, LACOSTE, *Estrategias Navales*... De origen anglosajón, ROYAL NAVY, *The fundamentals*…; VV.AA., *Análisis de*...; GRAY, *La pujanza*....; TILL, *Modern Sea Power*; VEGO, *Estrategia naval*... De procedencia portuguesa Rogerio DE CASTRO E SILVA, *Estrategia,* Lisboa, 1972. El punto de vista de la antigua Unión Soviética en GORSHKOV, *The sea* pow*er*… En cuanto a los autores españoles: PÉREZ CHAO, *La guerra naval*...; CARRERO BLANCO, *España y el mar*..., también *Arte naval militar*... y finalmente *Ideas básicas sobre la guerra marítima*...; MARTÍNEZ-AVIAL, *Historia Naval*. Vol. I; CEREZO MARTÍNEZ, *España y el poder marítimo*. Madrid, 1975; VV.AA., *La estrategia marítima*...; BORDEJÉ MORENCOS., *España, poder marítimo*... Se puede considerar una selección de autores y títulos más o menos aleatoria aunque en todos, los términos, ideas y concepciones estratégicas básicas sobre el poder naval son prácticamente coincidentes en su totalidad, pese al tiempo transcurrido entre unas y otras.

Para hacer más comprensibles algunos de las ideas que aquí trataremos, intentaremos poner ejemplos conocidos que permitan la rápida recepción de las elementos, funciones y características que vamos a ver. Trataremos de ceñirnos a ejemplos en los que participase la Armada española, cuando ello no sea posible, se hará con armadas foráneas.

[4] *Op. cit.*, «Teoría del pensamiento Naval.»

[5] Así lo pone de manifiesto Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ, «En torno a lo naval» En *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 3, nov. 2003, pp. 7-16. P. 14.

ellas sería con la navegación, ya sea de carácter pesquero, comercial o deportivo. También incluiría el desarrollo, avance y evolución científica tanto en la navegación como en la construcción naval. Un tercer aspecto de este «poder marítimo» es la propia consideración que una sociedad tenga respecto a las cuestiones marítimas y su tratamiento cotidiano, es decir, hace referencia a la mentalidad marítima o no de un país.

Pero sin embargo, la gran aportación de Mahan fue la clasificación de los factores que se hacían necesarios e imprimían carácter a una potencia marítima. Estos eran tres:

1.-Posición geográfica favorable.

Para ello considerable que la posición geográfica más favorable para que un país fuera potencia marítima era la insularidad o en su defecto, presentar una extensa fachada marítima, a ser posible abierta a dos mares.

2.-Factores económicos.

Era imprescindible la existencia de recursos naturales y la potenciación del comercio y el intercambio.

3.-Factores políticos.

En ellos estaría contenida principalmente la voluntad de los dirigentes, pero también a la mentalidad, ya mencionada, que las clases no dirigentes tengan sobre la importancia de lo marítimo y con ello de lo naval.

Refiriéndonos aquí únicamente al «**poder naval**», manteniéndose el concepto básico, éste ha sido desarrollado, matizado, puntualizado y sometido a numerosas elucubraciones teórico-estratégicas, cuya aplicación práctica final es obtener lo que se denomina «***Command of the sea***», «**Dominio del mar**», un tercer término que conviene conocer[6]. Se trata de la posibilidad del uso total del mar para las fuerzas propias en cualquier momento así como impedir el uso de barcos al enemigo. En el mismo están abarcados otros dos conceptos, el de «***Sea control***», «**Control del mar**», que a veces se confunde con el anterior. Supone la libertad de acción de las fuerzas navales propias en un área marítima determinada en cualquier momento y necesariamente, la negación del mismo al enemigo. Por ello, relacionado con este concepto, complementario del mismo y segundo componente del «**Dominio del mar**», es el concepto de «***Sea denial***», «**Negación** [del dominio] **del mar**». Este último supone la condición total o parcial que impide al enemigo el uso de una determinada zona del mar para su uso por parte de este.

Mediante el desarrollo de los conceptos anteriores, surgen nuevamente dos posibilidades que están íntimamente relacionadas. Una es la de «**dominio positivo del mar**». Hace referencia a la imposición clara sobre el enemigo o impedirle actuar de forma efectiva. La otra posibilidad es el «**dominio negativo del mar**». Consiste en que teniendo en cuenta la aceptación de la imposibilidad o limitación para obtener un dominio positivo, se efectúan acciones que impidan al adversario

[6] Los tratadistas franceses emplean el término poder marítimo para referirse a lo que los anglosajones denominan poder naval. Para estos, el poder marítimo implica una idea estratégica mayor.

obtenerlo, o al menos dificultándoselo lo máximo posible. Las acciones típicas de este dominio negativo son las de piratas y corsarios, más recientemente la guerra submarina.

Pero las operaciones navales se desarrollan dentro de un marco geográfico, que puede ser más o menos amplio y/o delimitado. Esta circunstancia nos lleva a un nuevo concepto, el de «***Battlespace dominance***», literalmente Dominio del espacio de batalla, y que nosotros trataremos como «**Mar de Batalla**». Es el grado de control sobre las dimensiones del campo de batalla, en este caso de la porción de mar sobre la que se realiza el combate, y que permite la realización de las acciones propias y la negación al enemigo de la libertad de acción. Conviene aclarar que la ausencia de dominio del mar por parte de uno de los contendientes, no significa que dicho dominio sea ejercido de forma automática por el otro.

El dominio del mar, tanto positivo o negativo, se suele alcanzar con barcos con capacidad para la guerra, siendo tres el tipo de misiones básicas a desarrollar por una marina de guerra. A saber:

-Asegurar las comunicaciones marítimas propias e impedir las del enemigo.

-Defender la costa propia y atacar la del enemigo.

-Ayudar en la realización de asaltos anfibios.

Por otro lado, tanto el ataque a la costa del enemigo como el auxilio en la realización de asaltos anfibios estarían incluidos en el concepto denominado «***Sea power projection***», «**Proyección del poder naval**». Supone el uso de fuerzas marítimas con capacidad de influir directamente en acciones terrestres.

Como se desprende de todo lo dicho anteriormente, el elemento de cultura material imprescindible necesario para la consecución del poder naval consiste en la posesión de barcos, es decir, de una flota o en la posibilidad de tenerla -concepto anglosajón de «***Fleet in being***», «**Flota en potencia**»-, cuya unidad mínima es el ya mencionado barco, elemento que hasta la invención del avión era el instrumento técnico más complejo fabricado por el hombre. Pero un barco, por lo tanto una flota, no surgen de la nada.

En la época preindustrial eran necesarios unos conocimientos artesanos que mediante una observación empírica de años permitió la lenta evolución de los diseños. De forma que se llegó, fuera ya del marco cronológico que nos interesa, a la existencia del «***Capital ship***» o «**Buque principal**», idea que hace referencia a la existencia de un tipo de embarcación de guerra cuya sola presencia hace inclinar la balanza de un combate hacia un bando u otro[7]. A parte de esto, los barcos necesitan mantenimiento y cuidados técnicos específicos, a la vez que el dominio concreto de las técnicas de navegación. Todo realizado por hombres que con actividades tradicionales de tipo familiar, como la

[7] A principios del siglo XXI este concepto recaía, según los autores, o bien en los grandes portaaeronaves estadounidenses o bien en los submarinos de propulsión nuclear, fuera el armamento de estos últimos convencional o nuclear.

pesca, la navegación de cabotaje o el comercio, han ido recibiendo la carga de conocimientos necesaria para el dominio de las actividades de navegación. Por lo tanto, otro aspecto que debe quedar claro, es que ni el componente material ni el humano de una flota se pueden improvisar, sino que han de ser fomentados, supervisados, cuidados -si se me permite la expresión, mimados al máximo-, para obtener su mejor rendimiento y su mantenimiento a largo plazo. La palabra clave a este respecto sería constancia. Referido nuevamente a las flotas, por tanto a los barcos, están las ideas de cómo deben emplearse tales embarcaciones, por lo que nació el concepto de «***Concentrade Fleet***», «**Flota concentrada**», en el que las embarcaciones se apoyan unas a otras en la consecución de sus objetivos defensivos u ofensivos, frente a «***Dispersión Fleet***», «**Flota en dispersión**», en la que las embarcaciones actúan de forma aislada para evitar la destrucción total de la flota, siendo este tipo de flota la más característica de las operaciones de corso.

Nuevamente ambos elementos referidos al tipo de flota están relacionados con un nuevo concepto que ha estado ligado tradicionalmente al de *dominio positivo del mar*, el «***Main combat***», que hemos traducido como «**Combate decisivo**». Refiere la obtención del *dominio positivo del mar* mediante la eliminación de la amenaza física, en una batalla o sucesión de las mismas, del rival. Ello no quiere decir necesariamente que se tengan que destruir todos sus barcos. A efectos del *poder naval* el mismo efecto sería que la flota enemiga no accediera a disputar el *dominio en el mar* y permaneciera en sus puertos y costas sin que representara ninguna amenaza[8]. Esto lleva a otra de las modalidades por las cuales se puede obtener el dominio del mar, mediante el «**Bloqueo**» de los puertos y por lo tanto de la flota del rival.

2. Características

Mediante el análisis de los elementos y teniendo en cuenta la actuación de las flotas de guerra, es posible determinar una serie de características propias del poder naval.

Una fuerza naval se puede desplazar por el mar a grandes distancias y sin ningún impedimento orográfico, es el «***Sustained Reach***», literalmente alcance ininterrumpido, pero que cambiaremos por el término de «**Movilidad**». Permite la presencia política o militar en aquellas zonas donde no existe comunicación directa por vía terrestre o bien ésta es en muy malas condiciones o su empleo es menos ventajoso que la vía marítima. Esta característica aprovecha el mar no como separador entre mundos, sino como vía de contacto entre los mismos, aunque sea para su uso bélico.

[8] Vuelvo a insistir en dos ejemplos, muy recientes y de los que ya he hablado pero que voy a desarrollar. Sería, por un lado el empate, a veces manifestado como victoria alemana, de las flotas británica y alemana en la batalla de Jutlandia, durante la Primera Guerra Mundial. Si bien el número de barcos hundidos fue mayor en el bando británico, aunque en el tonelaje fue mayor la pérdida en los alemanes, éstos no volvieron a salir de sus bases ni a enfrentarse con sus rivales, por lo que los británicos obtuvieron el *dominio del mar*. El segundo ejemplo fue en la Guerra de las Malvinas, donde el hundimiento del crucero argentino *ARA* (Armada de la República Argentina) *General Belgrano* por parte del submarino de propulsión nuclear *HMS* (*Her/His Majestic Ship* -Barco de Su Majestad-) *Conqueror* el 2 de mayo de 1982, hizo que durante el resto del conflicto los buques de la armada argentina permanecieran en sus puertos. Nuevamente los británicos obtuvieron el *dominio del mar* con el hundimiento de una única embarcación. En el primer caso mediante un *combate decisivo* y en el segundo mediante una acción aislada.

A raíz de la *movilidad*, vendría dada otra característica bajo el término anglosajón de «***Resilience***». Literalmente significa «**Resistencia**/**Elasticidad**». Nosotros, para esta investigación preferimos denominarla como «**Versatilidad**». Dicha *versatilidad* es la que supone que una embarcación de guerra, o una fuerza naval, pueda cambiar rápidamente de función e incluso desarrollar varias de estas a la vez, adaptándose a las circunstancias, entre ellas el ataque enemigo.

Ligado al anterior está el concepto de «***Life Capacity***» o «**Capacidad de supervivencia**». Supone que una fuerza naval tiene, debido a las propias características de las embarcaciones, unas posibilidades de subsistencia y mantenimiento en territorio hostil mayor que para las fuerzas terrestres. Igualmente, la robustez de las embarcaciones hace que, salvo para las inclemencias meteorológicas, la posibilidad de hundimiento, y por tanto pérdida definitiva de la misma, sea muy difícil. Esto ha venido siendo así hasta los tiempos actuales. Más recientemente, el aumento de la capacidad artillera, desde mediados del siglo XIX y el desarrollo de embarcaciones como los submarinos, capaces de hundir una embarcación mediante el uso de torpedos y/o misiles, ha hecho que sea relativamente más fácil hundir un barco de guerra. Igualmente ocurre con el desarrollo de la aviación y del poder aéreo. No obstante, aún hay ejemplos de la capacidad de los barcos para sufrir importantes daños sin que ello suponga el hundimiento de los mismos[9].

Esta última característica que hemos visto implicaría otras dos, la «***Flexibilidad***» en la respuesta y la «***Adaptación***» en diversas funciones, nuevamente interrelacionadas. La primera supone que las embarcaciones, debido a la panoplia que se encuentra en las mismas, puede hacer un uso de la fuerza moderado y adecuado a la característica de la amenaza contra la que se enfrenta. La segunda, relacionada con la que hemos visto de *versatilidad*, supone la posibilidad de modificación de uso de esa panoplia dependiente del tipo de función que se esté desempeñando en cada momento.

Otra característica es conocida a través del término «***Poise***», literalmente, *confianza* pero que cambiaremos por el término «**Permanencia**». Implica la posibilidad de mantenerse en el agua por largos períodos de tiempo mientras se mantiene la capacidad de proyectar la fuerza sobre tierra. Esta capacidad es más teórica que real y afecta sobre todo a las embarcaciones, no tanto a las tripulaciones, que no pueden permanecer indefinidamente en una embarcación sin el descenso de la moral, la calidad de vida y, por lo tanto, de la disciplina. Esto es así pese a que, en tiempos muchos más recientes, la embarcación se encuentre perfectamente suministrada y la tripulación tenga posibilidades de distracción, siempre limitadas en el reducido espacio de un barco. Respecto a las embarcaciones en sí mismas, en el caso de las impulsadas a remo esta circunstancia dependía de la resistencia de los remeros. Las impulsadas a vela carecían de este inconveniente pero dependían de los vientos. Las embarcaciones impulsadas por motores mecánicos estaban limitadas por la capacidad de combustible de las mismas. Solamente tras la Segunda Guerra Mundial, la adopción de

[9] Otros dos ejemplos relativamente recientes fueron los ataques a sendas embarcaciones estadounidenses en el golfo Pérsico. Por un lado la fragata *USS Stark*, (*United States Ship* –Barco de los Estados Unidos-) que fue atacada el 17 de marzo de 1987, por "por accidente" por un misil antibuque Excocet lanzado por un avión Mirage F-1 –ambos, misil y avión, ingenios de fabricación francesa- de la Fuerza Aérea iraquí. El otro es el caso del destructor *USS Cole*, que fue atacado por una embarcación de terroristas islámicos suicidas cuando estaba atracada en el puerto yemení de Adén el 12 de octubre de 2000.

motores nucleares para los buques proporcionan una autonomía prácticamente ilimitada hasta el agotamiento de dicho combustible, lo que ocurre aproximadamente cada quince o veinte años.

Finalmente tenemos la característica conocida como «***Leverage***» o «**Influencia**». Se define como la estrategia desproporcionada u operaciones ventajosas obtenidas por uso de la fuerza y que se logra mediante el uso ventajoso de las circunstancias geográficas.

Una cuestión que merece una explicación algo más detallada es aquella que concierne a la realización de operaciones de asalto anfibio a gran escala. Este tipo de operaciones están consideradas como las de mayor complejidad de entre las realizables por una fuerza naval. La complejidad viene determinada por dos aspectos. Por una lado estarían los de naturaleza táctico/operacionales y por el otro los aspectos relacionados con la logística. En el primer aspecto, sin profundizar demasiado, se hace necesaria una zona de concentración de la fuerza tanto a la partida como a la llegada, la acción por sorpresa, una buena zona de desembarco con tiempo favorable y un rápido tránsito mar/playa. En el segundo, es imprescindible una coordinación para el, mantenimiento, el apoyo y, en su caso, el relevo de los asaltantes por tropas de refresco.

3. Funciones

3. 1. Funciones inmediatas

Hemos visto los diversos elementos constitutivos del poder naval y entre ellas estaban las misiones típicas de una marina de guerra. Recordemos cuáles eran:

1. Asegurar las comunicaciones marítimas propias e impedir las del enemigo.

2. Defender la costa propia y atacar la del enemigo.

3. Ayudar en la realización de asaltos anfibios.

Estas podían igualmente ser, *grosso modo*, las funciones del poder naval. Sin embargo conviene realizar una visión un poco más en detalle debido a que hay múltiples y complejos aspectos encerrados en esos tres puntos fundamentales.

3. 1. 1. Poder naval desde el mar

Se incluyen estas funciones dentro del elemento de la **Proyección de la Fuerza**, que ya hemos visto en las páginas anteriores. Dichas funciones del poder naval estarían básicamente englobadas en cuatro puntos principales:

1. Operaciones de combate contra objetivos terrestres

En este tipo de función el poder naval puede actuar de dos formas. En un primer momento como elemento de preparación del ataque y facilitando el mismo a las fuerzas terrestres. El segundo

tipo de intervención viene dada por la actuación combinada con esas fuerzas terrestres una vez se encuentran en tierra, si han venido embarcadas, o cuando llegan a la zona de actividad, si han venido por vía terrestre.

En el caso de facilitar el ataque a las fuerzas terrestres, la flota sirve de ala de apoyo de las fuerzas atacantes, liberando a éstas de tener que controlar la costa y sus inmediaciones con el fín de evitar un posible contraataque o abastecimiento de las fuerzas rivales o, incluso, tener que enfrentarse con la posibilidad de un ataque de la flota rival.

2. Operaciones de combate en defensa de fuerzas en tierra

De similares características a la anterior, en un contexto diferente. Si en el primer caso el uso es eminentemente ofensivo, en este caso estaría destinado a operaciones defensivas. Así se atacaría a las fuerzas rivales para evitar o mitigar el ataque de estas sobre las fuerzas terrestres amigas. Igualmente, en el caso de la presencia de una flota hostil, actuaría evitando el ataque de esta sobre las fuerzas terrestres.

En estas dos primeras funciones del poder naval desde el mar, las fuerzas navales participarían como un componente más, perfectamente integrado en el plan general de combate. Formarían por tanto una de las alas del dispositivo táctico que permite y facilita el desenvolvimiento de las operaciones realizadas por las tropas en tierra. Por razones tecnológicas y armamentísticas evidentes, este tipo de apoyo se circunscribía, hasta hace muy poco tiempo, al marco geográfico concreto de la costa. Desde la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo de la aviación embarcada primero y de los misiles de crucero después, hacen que esta proyección de fuerza del poder naval sobre tierra pueda realizarse a miles de kilómetros de la costa objeto de operaciones.

3. Operaciones de evacuación

Aunque pudiera considerarse en el segundo punto, las operaciones de defensa de las tropas terrestres, las operaciones de evacuación tienen su singularidad básicamente por dos razones. Por un lado porque no afecta necesariamente a la evacuación de tropas, sino que puede realizarse sobre población civil. En segundo lugar por que el uso de la fuerza en este tipo de operaciones es mucho más limitado y suele circunscribirse a la defensa inmediata de la operación de evacuación si esta es hostilizada de alguna forma, sin intentar un uso mayor de la fuerza.

4. Apoyo a la diplomacia

La función de apoyo a las acciones diplomáticas por parte de una fuerza naval, vienen sistematizadas en cuatro posibilidades de actuación de la misma. Estas cuatro posibilidades serían la Presencia, Uso Simbólico, Coerción y Diplomacia Naval Preventiva. Veámoslas con más detalle.

*Presencia

Está íntimamente relacionado con el siguiente punto. Es la posibilidad de que, para evitar males mayores, la existencia de cierto número, generalmente reducido, de embarcaciones, hace saber al interlocutor que el tema tratado adquiere gran significación para quien envía las embarcaciones, y que está dispuesto a respaldar sus convicciones en cualquier otra circunstancia.

Igualmente sirve para hacer ver la voluntad en una situación de crisis, tanto ante el posible rival e interlocutor como ante la población propia que pueda sentirse amenazada, a la que se pretende dar una imagen de apoyo y respaldo[10].

*Uso simbólico

Los poderes políticos han empleado en muchas ocasiones a embarcaciones de guerra como muestra de voluntad y/o solidaridad ante ciertos hechos o conversaciones[11]. Por otro lado, el valor simbólico de las embarcaciones y, más recientemente y al amparo del derecho internacional, su extraterritorialidad, ha servido para la realización de conversaciones diplomáticas y para el uso de acuerdos, tratados y ratificación de acuerdos diplomáticos[12]. Otro tipo de uso simbólico es el de aquella potencia que quiere expresar su solidaridad con las acciones de sus aliados pero sin llegar a comprometerse del todo con las acciones militares del mismo, haciendo en este caso uso de un escaso perfil bélico[13].

*Coerción

Es quizás el menos diplomático de los usos diplomáticos de los barcos de guerra. Con la coerción se pretende actuar de forma contundente ante el interlocutor o adversario de forma que este transija y acepte las condiciones que se le plantean[14].

*Diplomacia naval preventiva

En este punto hay un aspecto, a nivel político/estratégico, que puede presentar una mayor incomprensión por parte de los no iniciados en los temas navales. Esto vendría dado porque, en un

[10] El ejemplo, también reciente en este caso, se ve claramente en el envío por parte del gobierno de sendas fragatas a cada una de las ciudades autónomas españolas de Ceuta y Melilla ante la crisis que se dio en el 2001 con Marruecos sobre la soberanía del islote Perejil. El roce por este islote no fue nuevo en el caso español. En el siglo XIX la marina de los Estados Unidos pretendió ubicar en dicho islote una base de carboneo para sus embarcaciones. En la Segunda Guerra Mundial el gobernador militar de Ceuta concedió permiso para que un destacamento militar alemán se emplazara en el mismo con el fin de observar la navegación aliada por el Estrecho. En cuanto el gobierno de Madrid se enteró de dicha acción, revocó la autorización.

[11] Aunque su uso no fuera exclusivamente simbólico sino también práctico, destaca el envío por parte del gobierno español del Buque de Asalto Anfibio *Galicia*, tanto para paliar catástrofes de origen natural, como ocurrió en Centroamérica, como las ocasionadas por el hombre como en la guerra, como ocurrió en la Guerra del Golfo de 2003, con el envío de la misma embarcación al puerto iraquí de Um-Qasar. En el año 2014, la cumbre en Sydney de los jefes de estado y de gobierno del denominado G-20, fue "acompañada" por la presencia de una fuerza naval rusa en aguas cercanas a Australia.

[12] Son muchos los ejemplos. En la Segunda Guerra Mundial, el armisticio japonés se firmó inicialmente en la cubierta del *USS Arizona*, armisticio que no se contempló hasta 1949 con la firma de la rendición en San Francisco. Más recientemente, entre el 2 y el 3 de diciembre de 1989, en aguas jurisdiccionales de Malta, tuvieron lugar los contactos y diálogos entre el entonces presidente de los Estados Unidos, George Bush, padre, y el líder soviético Mijail Gorbachov. Las conversaciones se realizaron alternativamente en el crucero estadounidense *USS Belknap*, y en el crucero de la entonces armada soviética *Máximo Gorkii*.

[13] Este fue el uso, sin ir más lejos, que tuvo la participación española en la Guerra del Golfo de 1990-1991, con el envío y mantenimiento de una flotilla que estuvo compuesta por dos corbetas y una fragata, las dos primeras en el mar Rojo y la tercera en el golfo Pérsico. Más recientemente la presencia de una fragata española en el océano Índico con motivo de los ataques e invasión contra Afganistán. También en 2006 la presencia de una fragata española en el grupo de combate del portaaeronaves estadounidense *USS Theodor Roosvelt* en el golfo Pérsico con acciones contra la insurgencia iraquí.

[14] Este fue el caso, por ejemplo, del uso que de su marina hizo el gobierno canadiense cuando se dedicó a apresar a pesqueros españoles en respaldo de una supuesta política medioambiental pero en la que se escondía intereses económicos de respaldo al sector pesquero canadiense, que se encontraba en crisis.

nivel superficial, se encontraría dentro del mismo la popularmente denominada como “política de la cañonera”, de tan mala consideración pero que permite la resolución de conflictos sin necesidad de llegar a grandes enfrentamientos violentos.

Para finalizar con este tipo de funciones, se puede decir que al apoyo a la diplomacia por parte de las fuerzas navales tiene genéricamente dos características principales. Por un lado la de evitar un escalada en la tensión entre dos poderes mediante la existencia de cierto nivel de “fuerza”. A su vez, esta presencia de “fuerza” sirve para respaldar las opciones diplomáticas propias y hacer ver al interlocutor que se está dispuesto a hacer uso de la misma si las conversaciones no llegan a buen puerto, metafóricamente hablando. Pero este apoyo a la diplomacia puede tener múltiples facetas y formaría igualmente parte de este punto, las vistosas y siempre coloridas revistas navales, en especial cuando participan embarcaciones de armadas de distintos países en aguas de otro.

3. 2. 2. Poder naval en el mar

Este tipo de funciones estarían encuadradas en el **Control del Mar** y se pueden englobar en tres puntos principales.

1. Operaciones contra fuerzas enemigas

La acción más notoria de este tipo de operaciones es la que ya hemos mencionado con anterioridad, el *combate principal* como búsqueda más clara del *dominio positivo del mar*. Trata de anular la capacidad de ejercicio de la fuerza del rival en el mar buscando su total aniquilación, no tanto física como de efectividad. Suele actuar con la modalidad de *flota concentrada*. Este uso permite la concentración de un alto nivel de fuerza con el que se pretende asestar al rival el golpe definitivo. Sin embargo, el *combate principal* no es la opción más deseada por los comandantes navales, a no ser que exista una clara diferencia de fuerza a favor del bando propio. Esto se debe a que en igualdad de condiciones de fuerza, con el desarrollo del combate el resultado puede ser contrario al esperado.

Otro tipo de acciones son las realizadas mediante el empleo de la *flota dispersa*. Son básicamente acciones que buscan la obtención del *dominio negativo del mar* mediante una actividad caracterizada por el golpeo contra el transporte marítimo del rival, así como por tratar de dispersar las fuerzas navales de aquel.

2. Protección del tráfico marítimo propio

Si, como parece evidente, la lucha en el mar tiene como final el desgaste económico del rival de forma que su situación sea tal que se vea obligado a claudicar, uno de los elementos que tiene que tener en consideración una potencia marítima en la aplicación de sus fuerzas navales, es la defensa del tráfico comercial propio[15]. Para ello, el sistema que goza de mayor reconocimiento es el

[15] Son muchos los ejemplos históricos pero quizás sean dos los más destacados. Por un lado, la capacidad de la Monarquía Hispánica para mantener las relaciones marítimas con sus dominio americanos, de tal forma que pese al continuo hostigamiento, ya desde el siglo XVI, por parte de fuerzas navales tanto regulares como irregulares, dicha relación se mantuvo hasta prácticamente la independencia de las colonias americanas. El otro ejemplo fue la brutal batalla del Atlántico entre las

de la navegación en conserva, más conocida como navegación en convoy, en el nacimiento de la cual los marinos castellanos medievales tuvieron un papel de primer orden.

3. Aplicaciones policiales del poder naval

En este aspecto destaca las operaciones antipiráticas o anticorsarias. Mas recientemente, en numerosas ocasiones la fuerza naval ha sido empleada para hacer efectivos los embargos proclamados por las Naciones Unidas producidos contra determinado país[16].

3. 2. Funciones estratégicas

Lo que hemos visto en el punto anterior han sido las funciones derivadas de una aplicación práctica inmediata del poder naval. Pero se ha de considerar que también existe un nivel de aplicación práctica del poder naval que no tiene un reflejo inmediato. Podríamos considerar dicho nivel como el relativo a las funciones estratégicas.

Respecto al valor casi universal de dichos aspectos, no podemos dejar de citar a Collin S. Gray:

> «*Los usos del mar, aunque siempre específicos, en sus detalles, a una época, lugar adversarios y tecnología, se han mantenido, con el transcurrir de los tiempos, notablemente constantes en los niveles políticos y estratégicos.*»[17]

Atendiendo a esta consideración, una primera idea sobre estas funciones estratégicas es que el poder naval por sí solo, no es capaz de imponerse de forma duradera sobre el rival. El poder naval ha de verse acompañado por la existencia de un poder militar que sea capaz de conquistar, o en su caso mantener, las posiciones obtenidas por el primero, de forma que se obtengan los objetivos deseados. De esta forma, el poder naval, para ser efectivo, tiene que tener capacidad de influir de forma decisiva en los acontecimientos que sucedan en los espacios terrestres en momentos decisivos de crisis o abierto conflicto bélico.

Derivado de la función inmediata de defensa del tráfico marítimo propio, el poder naval tiene por sí solo una notable influencia estratégica en la evolución tecnológica y el impulso económico dentro de la sociedad en la que se encuentra. No es casualidad que los poderes navales más significativos correspondan igualmente a países con una fuerte dependencia económica del mar y que a su vez sean de los más avanzados tecnológicamente. Son claros en la actualidad los ejemplos anglosajones, e igualmente el japonés y -en menor medida- español, pero también fueron claros, en

fuerzas aliadas de Estados Unidos y Gran Bretaña contra los ataques submarinos de Alemania, pese a las grandes pérdidas en buques mercantes, siempre se mantuvo el lazo entre ambas potencias aliadas, lo que permitió, primero la resistencia británica y posteriormente la contraofensiva aliada en Europa.

[16] Un caso, también con participación española, fue el embargo al que se sometió a la antigua Yugoslavia por parte de la Naciones Unidas y en el que España participó con la presencia de una fragata. Recientemente, la presencia de una flotilla española en aguas del océano Índico en la operación antipiratería *Atlanta* en el marco de la Unión Européa.

[17] *La pujanza*..., p. 53.

el pasado, los modelos de Atenas y Roma, en la Antigüedad o de Bizancio, el califato de Córdoba o las ciudades marítimas italianas en la Edad Media.

También hay ejemplos de cómo la mera voluntad del poder político puede hacer alcanzar la condición de obtener un poder naval a una potencia eminentemente continental o de escaso desarrollo tecnológico o económico. Una combinación de los dos aspectos, retraso tecnológico y económico en una potencia continental, fue el del poder naval soviético que surgió en la Unión Soviética tras las teorías de Gorshkov. El caso de una potencia continental tecnológica y económicamente avanzada pero de escasa tradición marítima y que también intentó hacerse con un hueco entre las potencias navales, fue el de la Alemania unificada de finales del siglo XIX y principios del XX y posteriormente la nacionalsocialista. Sin embargo, en ambos casos los intentos fracasaron.

La diferencia entre ambos tipos de ejemplos es clara. Mientras las primeras, además de ser potencias navales fueron potencias marítimas, las segundas no. Es decir, las primeras, además de flotas de guerra, poseían significativas flotas mercantes y pesqueras, bases y puertos significativos geográficamente hablando, pero también cierta tradición marítima de sus poblaciones, al menos la costera.

4. Limitaciones de los elementos, características y funciones del poder naval en la Edad Media

La Edad Media tiene circunstancias propias referidas a los aspectos analizados. Estas son más bien limitaciones a la hora de que se puedan cumplir algunos de los múltiples aspectos vistos hasta ahora en las páginas de este capítulo. Esto es debido a una serie de condicionamientos principalmente tecnológicos, ya que -para mí-, los de cualquier otro tipo como por ejemplo los geográficos, logísticos, humanos, etc. tienen su base en dichos condicionamientos tecnológicos[18]. Esto hace que no siempre fuera posible obtener el máximo rendimiento en las operaciones navales. En las siguientes líneas veremos cuáles son esos condicionamientos tecnológicos, que básicamente están referidos a las embarcaciones y a la práctica en sí de la navegación, y por qué impiden la posibilidad de un determinado momento poder sacar todo el partido de las cuestiones vistas anteriormente.

4. 1. Las embarcaciones

Es este un aspecto que ha sido tratado de forma más profusa y prolífica en los estudios relacionados con la navegación en la Edad Media principalmente por la historiografía anglosajona. Aunque dijimos al inicio de este trabajo que no era un campo a analizar en el mismo, no queda más remedio que referirnos a él aunque sea de forma somera para hacernos una idea de hasta qué punto puede condicionar las operaciones navales[19].

[18] Así lo intuyó en su obra magnífica obra John H. Pryor, *Geography, technology and war*. Solo que yo reduciría al título a *Technology and war*.

[19] En la historiografía marítima y naval es prácticamente un campo independiente el que trata sobre las embarcaciones. Para este apartado usaremos básicamente la obra ya mencionada de Pryor, entre las páginas 25-86. También la más especializada

4. 1. 1. Propulsión y dirección

La principal limitación se debe a la forma de propulsión de las embarcaciones. Los tipos de propulsión existentes en la Edad Media es bien por la fuerza del viento, bien por impulso humano o mixto. El tipo preferido de impulso de las embarcaciones para acciones navales, fue el mixto, tanto en el Mediterráneo como en la fachada atlántica europea[20]. Respecto a la vela, existían dos tipos principales en la disposición del aparejo, por un lado estaba la denominada vela cuadrada y por el otro la vela latina[21]. La primera permitía un mayor empuje e igualmente podía recoger el viento procedente de otros ángulos, sin embargo, la vela latina, de menor poder de impulsión, estaba mejor adaptada a la posibilidad de los cambios de viento[22]. En el período bajo medieval, lo que predominó en las embarcaciones europeas fue la combinación de ambos tipos de vela[23].

Conforme aumentó la posibilidad de mejora en la propulsión eólica mediante la disposición de velas de maniobra -generalmente triangulares de tipo latino- y no solo de velas de impulso -frecuentemente cuadrangulares-, el remo fue perdiendo lugar, pero no desapareció, y las flotas tenían cada vez un mayor componente de embarcaciones de impulsión eólica. Pero a la vez, los diseños de las embarcaciones fueron haciéndose más óptimos, principalmente en los aspectos relacionados con la hidrodinámica y con la cantidad de tonelaje por hombre necesitado para el manejo de las embarcaciones, relación que fue progresivamente aumentando conforme se hizo más complejo el aparejo y la arboladura de las embarcaciones. Es decir, el aumento en el tonelaje que desplazaban las embarcaciones sí tuvo su correlación en un aumento exponencial de las dotaciones de las mismas.

Hemos comentado que las velas pueden ser impulsoras o de maniobra, comprendiéndose dentro de las maniobras la posibilidad de cambiar de dirección en el mar. Sin embargo, las direcciones y cambios de las mismas en las embarcaciones de propulsión a vela o de propulsión mixta se hacen mediante el empleo del timón. En los inicios de la Edad Media, como en la antigüedad clásica, el rumbo de las derrotas que toman las embarcaciones es obtenido por el denominado timón de espadilla. Se trata de uno o dos elementos similares a un remo aunque de mayor tamaño -proporcional al de la embarcación- y que se ubica en los costados de popa de la misma, uno en cada costado en caso de ser dos. Mediante el movimiento directo de los mismos y teniendo también en cuenta la dirección del viento, se puede modificar el rumbo de la embarcación. Es el modo de

y ya mencionada de UNGER, *The ship in the Medieval Economy, 600-1600*. Del mismo autor *Cogs, Caravels and Galleons: The sailing ship 1000-1650*. Londres, Conway Maritime Press, 1994. Igualmente la de NICHOLSON, *Medieval Warfare*, pp. 145-148; ROSE, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*; Gillian HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*. Londres, Leicester University Press, 1994. Otros trabajos que contienen cierta información son los de Sean McGRAILL, *Boats of the world from the Stone Age to Medieval Times*. Oxford, Oxford University Press, 2001. Trabajo más específico es el de Lillian Ray MARTIN, «Horse and cargo handling on Mediterranean ships» En *International Journal of Nautical Archeology*, vol. 31, nº. 2 octubre 2002, pp. 237-247.

[20] No hay que olvidar que la última batalla naval entre galeras se produjo en el siglo XVIII en aguas del Báltico entre embarcaciones suecas y rusas en la batalla de Svenskund, entre el 9 y el 10 de Julio de 1790, con victoria de los primeros. Los suecos disponían de 16 galeras por 23 los rusos.

[21] NICHOLSON, *Op. cit.*, p. 145.

[22] *Ibidem*, p. 145.

[23] *Ibidem*, p. 145.

modificar la dirección más fiable, pero conforme el tamaño y desplazamiento de las naves fue aumentando, su uso se fue haciendo imposible debido al tamaño que tendrían que tener y a la fuerza a usar para su control y movimiento. Debido a tal circunstancia surgió el timón de codaste, situado en la popa de la embarcación, en la zona precisamente denominada codaste, más o menos perpendicular plano horizontal a la lámina de agua de mar, y que es movido de forma indirecta[24]. El problema consiste en averiguar cuándo se produjo la sustitución del sistema de espadilla por el de codaste.

En el caso de la Península Ibérica, al menos en Castilla, hasta finales del siglo XIII el sistema principal debió ser la espadilla. Así aparece en las figuras iconográficas del texto de *Las Cantigas*[25].

En la Figura 2, se pueden contemplar las posibilidades de navegación de una embarcación impulsada totalmente a vela y con aparejo mixto. En la Edad Media el máximo ángulo de navegación logrado respecto al viento es aproximadamente el comprendido entre las dieciséis y las doce cuartas, pudiendo las embarcaciones con aparejo latino o con aparejo mixto aumentar ese arco hasta las diez cuartas. Ni la navegación a través ni mucho menos la navegación a descuartelar era posible en las embarcaciones medievales impulsadas por viento.

4. 1. 2. Tipos

Cuando se lee la bibliografía que trata sobre los tipos y características de las embarcaciones en la Edad Media, hay una gran problema a la hora de identificar en numerosos casos a qué tipo de embarcación se refiere la mención de tal o cual fuente. Así mismo se suscita la duda debido a que es probable que una misma embarcación reciba varias denominaciones diferentes o -en el caso contrario-, que un mismo término sirva para varios tipos de embarcaciones. También se da la circunstancia de que de un tipo determinado de embarcación, y el caso más típico es el de la galera, exista toda una familia con diferentes denominaciones que obedecen por lo general a diferentes tamaños. Aquí procedemos a dar unas pinceladas, para seguir hablando sobre el tema en al capítulo XI, donde a la luz de lo expuesto en las diversas fuentes, veremos cuáles son los tipos de embarcaciones que fueron usadas por los castellanos.

Para empezar, y con toda la cautela que el tema merece, se pueden agrupar las embarcaciones existentes en la Edad Media, según Helen Nicholson, atendiendo a dos períodos, antes y después del año 1000, división que no tan explícita fue realizada con anterioridad por Richard W. Unger, quien realizó una mayor división cronológica de la tecnología naval[26]. Al primer marco cronológico corresponderían lo que denomina como embarcaciones clásicas, con la liburna de origen romano y el drómon como evolución bizantina de la anterior en el Mediterráneo y la embarcación de

[24] HUTCHINSON, *Medieval Ships*, p. 50.

[25] Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979.

[26] NICHOLSON, *Op. cit*, pp. 145-148. UNGER, *Op. Cit.* Tiene para antes del año 1000, pp. 33-73 para el final de la influencia marítima romana y pp. 75-117 para el período entre el 750 y el 1000, con predominio de vikingos y bizantinos. Con posterioridad al año 1000, pp. 119-159 para entre los años 1000 y 1250 y pp. 161-200 para las embarcaciones entre el 1250 y 1400. Entre las páginas 201 y 250 habla de las modificaciones introducidas en las embarcaciones de Europa Occidental, principalmente en los reinos Ibéricos -Portugal y Castilla-.

tipo vikingo en las aguas de la fachada atlántica europea[27]. Para el marco cronológico posterior al año 1000 todas las embarcaciones se podrían agrupar en cuatro tipos principales, hulk, cog, carraca y galera[28]. El siglo XV vería la introducción de la carabela como embarcación transoceánica ideal para los viajes de exploración[29].

Por otro lado y de forma general, hay que destacar que en la Edad Media no existirá una embarcación específica de guerra. Las embarcaciones servirán de forma indistinta para la navegación comercial y la guerra. Esto requiere algunas matizaciones. Algunas fuentes suelen diferenciar entre las galeras como embarcaciones destinadas al combate y las naves redondas como embarcaciones destinadas al comercio. Además, por ejemplo en Castilla, las atarazanas reales de Sevilla y Santander, destinadas a abastecer al rey de embarcaciones de guerra, se dedican a la construcción exclusiva de galeras. Un caso similar sucede en Francia, donde los famosos astilleros reales de Ruán, se dedican a la elaboración de galeras. Pero lo normal es que en las flotas y armadas que se constituyan podamos encontrar ambos tipos de embarcaciones. Cuando esto sucede, el predominio numérico será de las naves redondas, como se podrá comprobar cuando veamos la evolución histórica de la marina de Castilla.

4. 2. La navegación

El otro gran inconveniente tecnológico está relacionado con la navegación en sí misma. En este aspecto los inconvenientes se debían a dos circunstancias interrelacionadas. Por un lado la escasa posibilidad de éxito en la navegación por alta mar y por otro el peligro que suponía la navegación costera debido a la escasa información que se disponía sobre configuración de la costa, corrientes, regímenes de vientos, etc., y la que existía lo era más gracias a los conocimientos empíricos de las gentes que vivían cercanas a la costa, que a observaciones de tipo científico[30]. Por otro lado, hay que tener en cuenta que durante todo el período medieval -respecto a la navegación a vela-, fue imposible la navegación contra el viento, como hemos visto anteriormente. Esto supondrá un factor de limitación muy significativo para la navegación y por lo tanto para el combate naval. Dicha circunstancia viene perfectamente definida de manera muy clara en numerosos pasajes de las fuentes cronísticas empleadas.

4. 2. 1. El conocimiento de la costa

Debido al tipo de navegación que se practicaba durante buena parte de la Edad Media, de carácter costero, se hizo cada vez más imprescindible el conocimiento de la costa y de todo lo que podía influir en la navegación costera, principalmente las corrientes y las mareas. De esta forma adquirió gran importancia la cartografía pero principalmente la figura de los pilotos de la embarcaciones.

[27] NICHOLSON, *Op. cit.*, pp. 145-147.

[28] *Ibidem*, pp. 147-148. Está claro que hace referencia a las embarcaciones de cierto porte y desplazamiento.

[29] UNGER, *Op. Cit.*, pp. 212-216.

[30] Para los aspectos relacionados con la navegación, PRYOR, *Op. Cit.*, pp. 87-101.

En referencia a la cartografía náutica, la misma parece tener su origen en Europa Occidental cristina en las ciudades marítimas italianas, con un primer mapa originario de Pisa y de finales del siglo XIII[31]. La cuestión que se plantea en estas realizaciones cartográficas es que en la mayor parte de los casos, aunque se aprecia una evolución en la exactitud de la representación de los perfiles de las costas, no dejan de ser derroteros que marcan los sentidos de la navegación, indicando los más completos las direcciones de los vientos e incluso el tiempo estimado de duración de la travesía. Esto se mantendrá durante todo el período medieval, alcanzando la cartografía poco desarrollo en cuanto a la marcación de bajíos, corrientes y de más elementos geográficos de carácter más local, por así llamarlos. Para este tipo de detalles se hacía imprescindible la experiencia humana a través de los pilotos.

Los pilotos, personas expertas en las costas y que por ello se suponía que podían indicar al capitán de una embarcación la ruta más segura y sin peligro para la misma cerca de las costas, fueron adquiriendo cada vez más importancia y responsabilidad y ello se reflejó en diferentes disposiciones legales. Así, en el marco de la fachada atlántica europea, los *Roles de Olerón* sitúan a los pilotos, *lemanes* como dice el texto, a un nivel de responsabilidad similar al del capitán de la embarcación. En el ámbito mediterráneo, el *Libro del Consulado del Mar* manifestaba en numerosos preceptos la importancia y consideración de los mismos, así como las sanciones a las que se pueden ver sometidos si realizan de forma negligente su función. En el ámbito concreto de la Corona de Castilla, tanto las *Leyes de Layrón* para la navegación comercial o las *Partidas* de Alfonso X manifestaban la especial significación de este profesional, así como sus obligaciones y responsabilidades en caso de accidente. Igualmente manifiesta este texto castellano cuáles son sus obligaciones en el caso de una embarcación de combate.

4. 2. 2. La orientación

Tan importante como el conocimiento de las costas era la posibilidad de una correcta orientación durante la navegación. En gran parte de la Edad Media, con una navegación costera de relativamente corto radio de acción, la orientación no era una cuestión de gran significación y era suficiente con conocer determinadas marcaciones que existían en tierra.

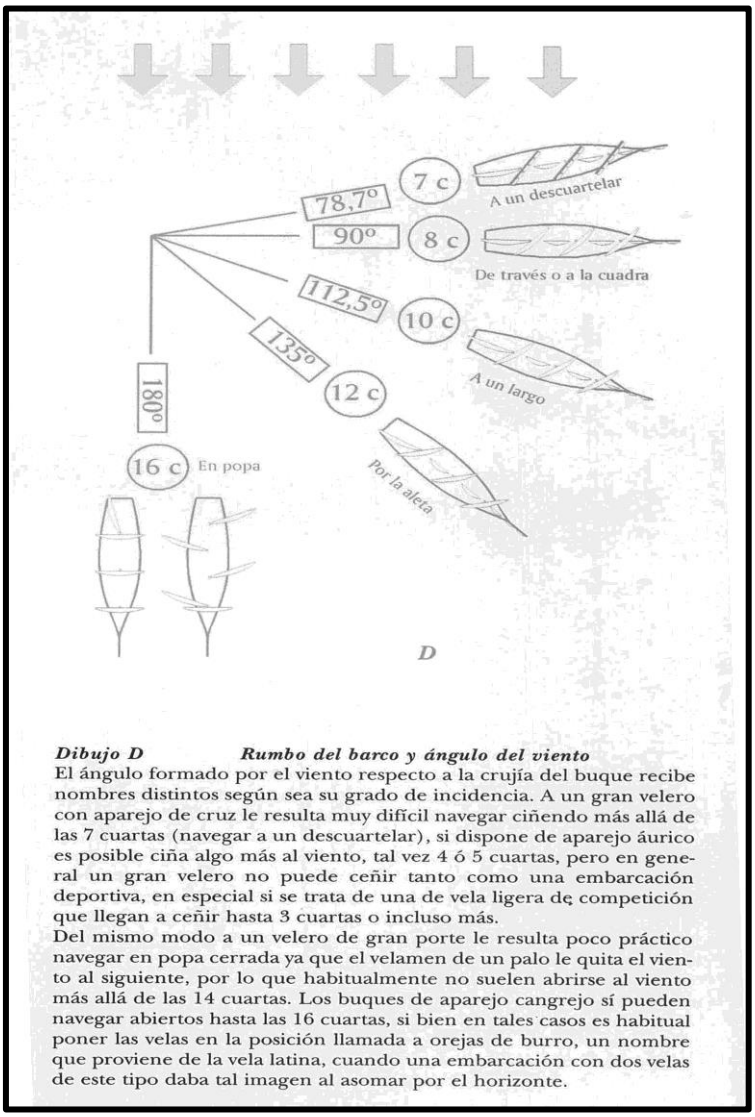
Otra opción para el caso de tener que realizar pequeñas travesías en las que se perdía la línea de cosa era la navegación de tipo astronómico, basada en la posición de los astros, por el día el sol y por la noche la estrella Polar, en la constelación de la Osa Menor, lo que la limitaba a los períodos donde la situación climatológica permitía la visualización de ambos astros.

No obstante, la localización de la estrella Polar era en cierta medida dificultosa ya que se hacía generalmente mediante la localización de la constelación de la Osa Mayor, que no es visible durante todo el año, por lo que, cuando eso sucede, para localizar la estrella Polar se hacía necesario la localización de la constelación de Casiopea y con ella, la Osa Menor y la estrella Polar. Por otro

[31] No obstante, como otros muchos elementos, su origen es islámico, tal y como nos indica Juan VERNET, *Lo que Europa debe al Islam de España*. Barcelona, Círculo de Lectores, 1999. Primera edición de 1974. P. 359.

lado, también para la navegación nocturna, resultaba útil la localización de la constelación de Orión, que, visible de noviembre a abril, marcaba la dirección Sur.

FIGURA 2. RUMBO DEL BARCO SEGÚN EL ÁNGULO DEL VIENTO[32]



Dibujo D ***Rumbo del barco y ángulo del viento***
El ángulo formado por el viento respecto a la crujía del buque recibe nombres distintos según sea su grado de incidencia. A un gran velero con aparejo de cruz le resulta muy difícil navegar ciñendo más allá de las 7 cuartas (navegar a un descuartelar), si dispone de aparejo áurico es posible ciña algo más al viento, tal vez 4 ó 5 cuartas, pero en general un gran velero no puede ceñir tanto como una embarcación deportiva, en especial si se trata de una de vela ligera de competición que llegan a ceñir hasta 3 cuartas o incluso más.
Del mismo modo a un velero de gran porte le resulta poco práctico navegar en popa cerrada ya que el velamen de un palo le quita el viento al siguiente, por lo que habitualmente no suelen abrirse al viento más allá de las 14 cuartas. Los buques de aparejo cangrejo sí pueden navegar abiertos hasta las 16 cuartas, si bien en tales casos es habitual poner las velas en la posición llamada a orejas de burro, un nombre que proviene de la vela latina, cuando una embarcación con dos velas de este tipo daba tal imagen al asomar por el horizonte.

Conforme fue avanzando el radio de acción de la navegación y las embarcaciones fueron navegando cada vez más lejos de la costa a la par que aumentaron las épocas del año en las que se navegaba, no solo en los meses de primavera-verano, se hacía más imprescindible que la orientación fuera ajena a los elementos costeros y astronómicos.

La brújula fue un elemento que cambió radicalmente las posibilidades de la navegación ya que permitía seguir un rumbo fijo constante. Parece claro que su introducción en Europa desde China se debió a los musulmanes y que su empleo se generalizó a partir del siglo XIII. Lo mismo se puede decir del astrolabio, elemento que permitía determinar la latitud desde una embarcación y con ello la posición en la que se estaba[33].

[32] Tomado de Camil BUSQUET VILANOVA, *Jarcias, Palos y Velas*. Madrid, Agualarga, 1998, p. 147.

[33] *Ibidem*, p. 299.

4. 3. Las limitaciones navales

Queda a continuación por saber en que forma afectan estos aspectos a los elementos, características, funciones del poder naval en la Edad Media.

4. 3. 1. Limitaciones en los elementos del poder naval

Respecto a los elementos del poder naval, la principal limitación viene dada porque hasta finales del siglo XIII e incluso hasta bien entrado el siglo XIV la navegación en Europa era extremadamente peligrosa y por ello casi inexistente entre los meses de octubre/noviembre y abril/mayo lo que hacía que entre cinco a seis meses al año, dependiendo de la latitud, fuese imposible, ya que no se navegaba, que nadie obtuviese el *dominio del mar*[34]. Sin embargo esta limitación no es tal debido a que si no se navegaba no había comercio marítimo que proteger y por lo tanto no suponía ninguna ventaja o adversidad entre dos hipotéticos adversarios. Este especto fue cambiando conforme avanzó la Edad Media y la tecnología permitió que la navegación se fuese haciendo más segura incluso en los meses otoñales e invernales.

Otra circunstancia es que como se trata de sociedades no estatales en las que existe cierta atomización de los poderes políticos, no será posible mantener siempre el esfuerzo económico y logístico necesario para el mantenimiento permanente de una flota, pese a que existirán indicaciones y manifestaciones en sentido contrario. Así, veremos que el elemento que más destacará será el de *flota en potencia*, donde la posibilidad de conseguir constituir una flota lista para actuar se convertirá en una factor estratégico significativo. Derivado de esto es que frente al objetivo de obtener el *dominio positivo del mar* se darán con mucha frecuencia las acciones de *dominio negativo del mar* siendo la actividad corsaria -principalmente en el Mediterráneo pero no solo-, toda una forma de vida.

Por otro lado y respecto a las características como *movilidad*, *versatilidad*, *capacidad de supervivencia*, *flexibilidad*, *adaptación*, *permanencia* e *influencia* que hemos visto anteriormente veremos como en mayor o menor medida todas existirán en las acciones navales castellanas. No obstante, tendrán limitaciones.

Así, la *movilidad*, para una embarcación de propulsión íntegramente a vela, dependerá de que entre su punto de partida y el de destino la dirección del viento sea la adecuada, actuando otros factores como las corrientes y las mareas[35].

La *capacidad de supervivencia* es un factor que se ve más dependiente de las inclemencias meteorológicas que de las acciones hostiles de un hipotético rival.

[34] A este respecto un refrán marino español -castellano-, indica que para navegar por el Mediterráneo los meses seguros son Mayo, Junio, Julio y Cartagena.

[35] Como ejemplo, y en ámbito hispano aunque fuera del marco geográfico de la Corona de Castilla, tenemos el muy interesante artículo, escrito por un meteorólogo, Jaime Miro GRANADA GELABERT, «La meteorología marítima en el siglo XIII. La conquista de Mallorca» En R*evista de Meteorología Marítima,* nº. 7-8, 1972. Otro trabajo interesante que tiene en cuenta estos factores es el artículo ya mencionado de de BUSTAMENTE BRINGAS, «La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela.»

Respecto a la *permanencia*, la propulsión, bien a vela bien mixta, no supone problema alguno por cuanto las mismas no exigen reposición en las embarcaciones. El principal inconveniente a este respecto será el de conseguir los elementos necesarios para el mantenimiento y subsistencia de las dotaciones, siendo especialmente el agua -con mayor incidencia en las galeras que en otro tipo de embarcaciones- el elemento que levantaba mayor preocupación[36].

En referencia a la *influencia*, la limitación viene dada a que su aplicación no es sobre grandes espacios geográficos, sino que más bien tiene un alcance local, desempeñando las islas el principal papel a la hora de darse esta característica del poder naval en la Edad Media.

Los otros aspectos mencionados, *versatilidad*, *flexibilidad* y *adaptación*, no verán delimitadas sus opciones especialmente con la salvedad de que su aplicación dependerá -lógicamente- de la posibilidad de realización sin restricciones de las otras características mencionadas.

4. 3. 2. Limitaciones en las funciones del poder naval

Sobre las limitaciones referidas a las funciones, de lo indicado anteriormente se pone de manifiesto que durante gran parte del período medieval, las acciones navales se realizasen o bien sobre la costa -en forma de *operaciones anfibias*, *de apoyo a las tropas de tierra*, tanto en defensa como en ataque y *asaltos costeros*-, o bien en aguas cercanas a la costa, es decir, por lo general, *operaciones en aguas restringidas*[37].

En este punto es significativo señalar que numerosas operaciones que denominamos navales, deberían definirse, en puridad, como *operaciones fluviales*. De todo esto se deduce que los combates navales en alta mar son extremadamente raros, aunque no inexistentes.

Respecto a este punto, conviene que aclaremos cuáles son las diferencias entre *operaciones anfibias*, *operaciones de apoyo a las tropas de tierra* y *asaltos costeros*. Si bien pueden parecer lo mismo, lo cierto es que hay diferencias, principalmente de intensidad, siendo todas de proyección del poder naval sobre tierra.

La primera, *operaciones anfibias*, comprende por lo general operaciones de gran volumen que tienen como finalidad la consecución de un gran objetivo táctico, -generalmente una ciudad-, dentro de un objetivo estratégico mayor. Casos paradigmáticos en la Edad Media castellana son las

[36] A este respecto es bien significativo el artículo de PRYOR, «"Water, water, everywhere, nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the First Crusade» En BALARD et allii (Eds.) *Dei gestas per Francos: Etudes sur les croisades dediées à Jean Richard*. Aldershot, 2001. Pryor toma la primera parte del título de su trabajo de la obra de ficción de Samuel Taylor Coleridge, *The Rime of the Ancient Mariner*, en la que un viejo marino se va transformando en una embarcación.

Sobre el montante de agua necesaria en una galera destaca, aunque para una época tardía, la segunda mitad del siglo XVI, el trabajo de Francisco Felipe OLESA MUÑIDO, *La galera en navegación y combate*. Vol 1. *El Buque Suelto*. Madrid, 1971. Realiza unos interesantes cálculos sobre las necesidades de estiba de agua en una de estas embarcaciones.

[37] Conviene recordar la consideración que de la guerra en la Edad Media hace el mayor especialista actualmente en España, el profesor Francisco García Fitz, cuando -en sintonía con la historiografía de allende nuestra fronteras-, manifiesta que la guerra en la Edad Media es una guerra de cerco, no de batallas campales. Lo mismo se puede aplicar a la guerra por mar, cuyo fin estratégico básico y fundamental, sin el cual no tienen razón de ser, es influir en las operaciones que se llevan a cabo en tierra.

conquistas de Cartagena, Sevilla, el fracasado asalto contra Salé o las de la zona del golfo de Cádiz, de Algeciras, Tarifa o Gibraltar.

Por lo general dentro del marco de estas *operaciones anfibias* es cuando se producen las segundas, las *operaciones de apoyo a las tropas de tierra* generalmente en momentos puntuales cuando las tropas terrestres se ven en algún apuro, bien para completar una operación ofensiva, bien cuando están en una situación de acoso por parte de las tropas enemigas. Las campañas mencionadas anteriormente proporcionan ejemplo de ambos tipos de acciones.

Finalmente están los *asaltos costeros*. Suelen ser operaciones rápidas, que no tiene un objetivo territorial ni militar concreto salvo asolar el litoral enemigo y producir sensación de peligro al mismo. Muchas de las acciones navales del siglo XV verán como se cumple esta característica, como evidencias las realizadas por el conde de Buelna, Pero Niño, tal y como veremos.

5. Conclusiones

Hemos visto en las páginas anteriores una gran complejidad fenomenológica y terminológica. Dicha complejidad ha ido en aumento a medida que los estudios estratégicos navales también lo han hecho. Dichos estudios han permitido una sistematización de elementos, funciones y características que ofrece el poder naval en nuestros días.

Parece claro que desde el ámbito naval español de principios del siglo XXI, no me refiero a la percepción desde el ámbito político o del resto de la sociedad, se tiene claro cual es el papel que debe desempeñar el ejercicio del poder naval nacional para lograr los objetivos estratégicos de índole política[38]. ¿Estaba esto tan claro en la Edad Media? ¿Existió tal percepción de la importancia de lo naval en la consecución estratégica de objetivos políticos? Si fue así, ¿qué evolución histórica tuvo la misma?

[38] No es este el marco para dilucidar el grado de implicación o conocimiento de la importancia estratégica de lo marítimo, y con ello de lo naval, que existe en nuestra sociedad y en concreto en nuestras clases dirigentes, pero sí que hay un reciente ejemplo que creo significativo. En la campaña de las fuerzas de la coalición contra el régimen iraquí de 2003, algunos políticos y gran parte de la población, al menos la que se manifestaba por la calle, creía imprescindible el alineamiento del gobierno español con los de Francia y Alemania, es decir, con potencias continentales. Afortunadamente el gobierno supo estar a la altura de las circunstancia y percatarse, espero, de que siempre, históricamente, las mejores opciones han estado del lado de las potencias marítimas, en este caso representadas por Inglaterra y Estados Unidos. Aunque desafortunadamente el gobierno que salió de las urnas debido a los atentados en Madrid del 11 de marzo de 2004, además de hacerle el juego a los terroristas se ha vuelto a alinear con las potencias continentales, perdiendo España peso específico en el ámbito de decisiones de las potencias marítimas, que son las que llevan la iniciativa en todo y mantienen unos niveles militares, económicos, científicos, técnicos, políticos e incluso, pese a que alguien pueda considerar que no, sociales más avanzados. Cabría poner esto, en un ejercicio un tanto osado, con la polarización que hubo en España durante la Primera Guerra Mundial entre germanófilos, es decir potencia continental, y aliadófilos, es decir, potencia naval. En los dos casos, siempre salieron ganando las potencias navales, que además representan algunos de los ejemplos más antiguos y fiables de democracias parlamentarias representativas, tal y como ocurre en el caso de otras potencias, en su momento, marítimas y navales, como Holanda o las monarquías escandinavas.

Pero además es evidente que todo lo que hemos hablado en este punto es una sistematización contemporánea, moderna y actualizada sobre las capacidades y posibilidades del poder naval, por mucho que en dicha sistematización tenga un papel importante la historia como elemento que proporciona datos para la misma. En el mundo medieval la situación teórica no era tan clara como hemos planteado en estas líneas y además, las posibilidades tecnológicas, e incluso la voluntad política, era diferente a la que se da en la actualidad. Esto incide en que cierto tipo de operaciones o bien no se puedan realizar, o bien se hagan de forma muy limitada, aún así veremos como se realizó la aplicación de estos componentes, funciones y características del poder naval en el caso de la marina castellana.

SEGUNDA PARTE

MARCO GEOGRÁFICO Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS

CAPÍTULO V

EL MARCO GEOGRÁFICO

Si es imprescindible el conocimiento del medio geográfico para cualquier trabajo histórico, con mucha más razón se hace necesario el conocimiento del medio físico cuando se tratan aspectos relacionados con el mar. El mar impone una serie de servidumbres como no lo hacen, o no tanto, a la vida cotidiana en tierra. Además, como hemos podido comprobar con la lectura del capítulo segundo, la mayoría de los tratadistas navales más recientes, desde Mahan, otorgan una especial consideración a los aspectos geográficos[1].

Desde luego no será este el capítulo más novedoso y original de este trabajo, pero su ejecución se hace más que necesaria debido a la influencia de la geografía en la vida marítima y por ello en las actividades de navegación, de forma que nos ayudarán a comprender ciertos acontecimientos y acciones concretas en el devenir histórico de las actividades navales de la Corona de Castilla.

1. Europa

La actividad naval de las embarcaciones de la Corona de Castilla se desarrollaron casi por todos los mares europeos, bien es verdad que con preferencia por los más cercanos o con los que había un mayor interés político o económico.

Debido a tal circunstancia resulta imprescindible una visión, por mínima que sea, al ámbito y características geográficas de las costas por donde los marinos castellanos hendieron la proa de sus embarcaciones.

1. 1. Características generales

El continente europeo, se localiza en el hemisferio norte del planeta, entre los paralelos 34° 32' y 80° 30' de latitud y los meridianos 24° 32' W. y 68° 5' E. Según estos datos, por el N. rebasa el denominado Círculo Polar Ártico mientras que por el S. casi alcanza el Trópico de Cáncer. Es atravesada por el paralelo 45°, que está a igual distancia tanto del Ecuador como del Polo Norte, de tal forma que el 88% de la superficie de Europa está al N. de este paralelo y el 12% al S. Así, su

[1] Para este capítulo se emplea la siguiente bibliografía. Antonio LÓPEZ GÓMEZ, *España. La tierra*. En *España. Reflexiones sobre el ser de España*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998. 2ª. Edición. Pp. 29-76; *Atlas Nacional de España*. Madrid, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional. Sección II, Grupo 9, Climatología, 1992, Sección III, Grupo 13, El medio marino, Medio Físico, tomo 1, 2000, tomo 2, 2001. También obras foráneas como la de Archibald Ross Lewis, *European naval*..., al igual que la de John H. Pryor, *Geography, Technology and war*..., que como indica en el título, tiene un amplio componente geográfico. Igualmente hemos usado la obra de Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Europa y el Mar*. Barcelona, Crítica, 1993. De Milan N. VEGO, *Estrategias naval*..., donde en el capítulo dos, *El Factor Espacio*, pp. 43-69, desarrolla los elementos geográficos en mares mundiales, incluidos los europeos.

extremo más septentrional está a unos 2.000 kilómetros del Polo Norte, mientras que el más meridional está a unos 4.000 del Ecuador. Debido a estas circunstancias tiene algunas zonas glaciares y otras casi subtropicales, aunque la mayor parte de su superficie se localiza en la zona templada, con una bonanza climatológica y por ello edafológica que han facilitado el desarrollo de la actividad humana. Esta se ha visto igualmente potenciada por ser uno de los cruces de caminos, desde luego uno de los más favorecedores, entre África y Asia. Su altitud media sobre el nivel del mar es de unos 340 metros, mientras que el perímetro de sus costas es de unos 68.000 kilómetros.

1. 2. Las costas europeas

Nos adentraremos en este apartado en aquellos ámbitos que ofrecen un mayor interés por ser marco de actuación de la actividad naval castellana. No tiene por tanto sentido alguno que hagamos una descripción pormenorizada de ámbitos como el del Mar Báltico o del Mar Negro, que con el apartado anterior están más que cubiertos. Nos centramos por tanto en el Mediterráneo Occidental y Central y en la aguas del golfo de Vizcaya y del Canal de la Mancha.

Como generalidades podemos indicar que la mayor fachada marítima europea lo es con el océano Atlántico, al W., y mares adyacentes al mismo., aunque al N. se localiza el océano Glaciar Ártico. La otra gran fachada marítima, al S. es con el mar Mediterráneo. Las costas europeas son recortadas, con una sucesión de penínsulas e islas que, en el sentido contrario a las agujas del reloj son: la península de Kola y Kalin; la de Escandinavia; la de Jutlandia, -ambas suponen, al N. y al S. respectivamente, el cierre entre el mar Báltico, al E. y el mar del Norte, al W.-; la isla de Irlanda y las islas Británicas, -que separan al mar del Norte, al E., del océano Atlántico, al W.-; la Península de Bretaña; la Península Ibérica, -que supone el cierre entre el Atlántico, al W., y el Mediterráneo, al E., mediante el estrecho de Gibraltar-; la península Itálica; la península Balcánica y la península de Anatolia, -las dos anteriores suponen el cierre W. y E. respectivamente del mar Negro, al N. y el mar Mediterráneo, al S.- En la fachada mediterránea, al N. de la misma, más recortada que la costa africana en el S., destacan a su vez una sucesión de mares. De W. A E., son: el de Liguria, el Tirreno, el Adriático, el Jónico, el Egeo, el Mármara y el Azov.

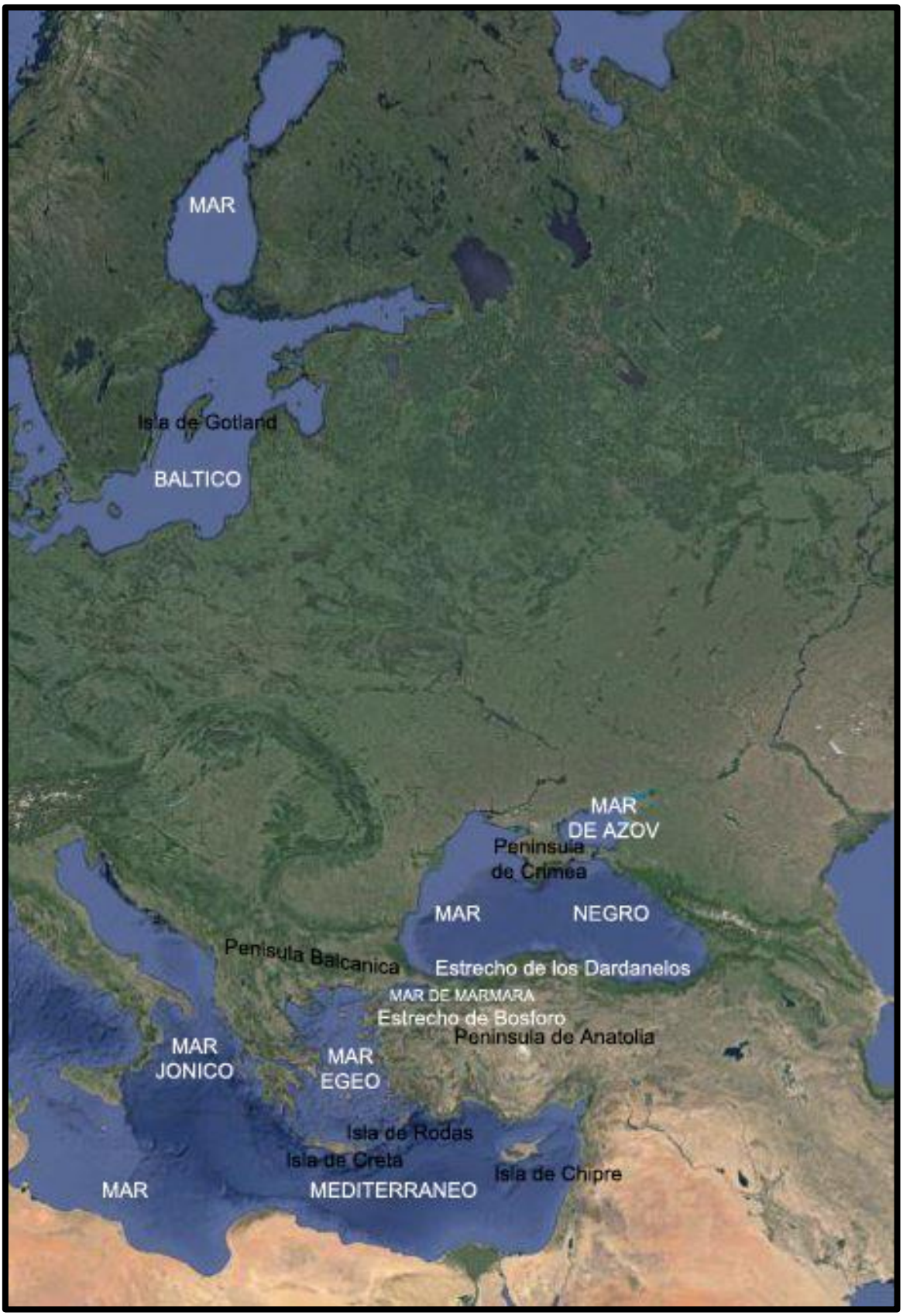
Una característica que viene dada por las costas tan recortadas, es la existencia de numerosos golfos y bahías e igualmente de cabos, y estrechos. Estos últimos merecen una atención especial, pues han sido zona de paso, tanto entre las tierras que separa como entre los mares que comunica y su control político ha supuesto la existencia de grandes conflictos. Una simple mención de los mismos es suficiente para constatar tal aseveración. Los de Skagerrak, Kattegat y Sund, que separan las península de Escandinavia y la de Jutlandia y los mares Báltico y Norte; el paso de Calais y el canal de la Mancha que separan al continente de las islas Británicas y al mar Cantábrico del mar del Norte; el de Gibraltar, que separa a Europa de África y al océano Atlántico del mar Mediterráneo; el de Messina, que separa la isla de Sicilia de la península Itálica o el canal de Otranto, que separa las penínsulas Itálica y Balcánica; los estrechos de Bósforo y Dardanelos separan al Mediterráneo del mar Negro mediante el mar de Mármara.

Otros mares europeos son, aparte de los ya mencionados y también en el sentido contrario a las agujas del reloj, en la fachada del océano Glaciar Ártico, el de Barents y el Blanco; en la fachada del océano Atlántico, el de Irlanda y el Cantábrico.

MAPA1. COSTAS Y MARES DE EUROPA OCCIDENTAL

Otro rasgo de las costas europeas es la existencia de numerosas islas, algunas de gran tamaño, que salpican todos sus océanos y mares, mencionaremos solo algunas, como la de Gotlan en el Báltico, las islas Británicas, ya en el Mediterráneo las Baleares, Córcega, Cerdeña y Sicilia, las islas Jónicas, la de Creta, Rodas y las casi innumerables islas griegas.

MAPA2. COSTAS Y MARES DE EUROPA ORIENTAL



Un factor importante para la navegación, en este caso a vela, es el de las corrietes. La principal corriente que afecta a Europa es la denominada Corriente del Golfo. Corriente cálida procedente del Golfo de México, desde el cabo Hatteras se aprta de las costas norteamericanas y tomando dirección NE. En el O. de Irlanda se divide en dos ramificaciones principales. Hacia el N., al

SO. de Islandia, el O. de Noruega y el S. del Mar de Barents. La otra ramificación, que mas nos afectaría, se dirige desde Irlanda hacia el SE., a la costa O. de Francia y por ahí desde el S. hasta el Mediteráneo.

Veamos con algo más de detalle las características de algunos mares europeos

1. 2. 1. El paso de Calais y el canal de la Mancha

Estos accidentes geográficos separan las costas del territorio continental del de las islas Británicas y ponen en comunicación al mar Cantábrico y el océano Atlántico, al sur, con el mar del Norte, al norte. La zona más angosta, la que corresponde al paso de Calais, se da entre las costas inglesas de Dover y las francesas de Calais y tiene la distancia mínima de 34 kilómetros. Desde aquí se abren los espacios marítimos tanto al norte como al suroeste, alcanzándose los 180 kilómetros de distancia máxima. Forma uno de los mares más someros de todos cuanto rodean al continente europeo, siendo la profundiad mínima de 26 metros.

La navegación se verá influenciada en función de dos circunstancias, las corrientes y los vientos. Respecto a las primeras, por influencia de una rama de la corriente cálida del Golfo que se sitúa al oeste del canal de la Mancha, la dirección dominante de las mismas es de suroeste a noreste. Igual sucede con el régimen de vientos, puesto que estos tienen un predominio de oeste a este en el canal de la Mancha y de sur a norte en el paso de Calais, más acentuados tanto en su velocidad como en su frecuencia en invierno que en verano.

1. 2. 2. El golfo de Vizcaya

Ensenada formada por las aguas del Atlántico al W. de Europa, que baña la costa francesa de Aquitania y la fachada septentrional española hasta que enlaza con el mar Cantábrico al SW. Finalmente se abre en el NW. hacia la masa oceánica. La profundidad es mayor en la parte española, en la cual la costa se interrumpe bruscamente sobre el frente oceánico, mientras que la plataforma continental es más extensa en el sector francés, cuyas costas son menos abruptas y más regulares. Entre los principales ríos que afluyen a su cuenca se encuentran el Loira, el Adour, el Dordoña y el Garona. Los principales puertos que se prolongan sobre la línea de costa del golfo de Vizcaya son Brest, La Rochela, Burdeos, Bayona, Bilbao, Santander, Gijón y Avilés como centros más significativos, pero igualmente otros tan importantes, en el caso de la historia castellana, como San Vicente de la Barquera, Laredo y Castro Urdiales, que junto con el ya mencionado de Santander constituirán el centro de nacimiento de la actividad naval de la Corona de Castilla.

Como en el caso anterior, de cara a la navegación, nos interesa saber algo sobre sus corrientes y sobre el régimen de vientos. Respecto a las primeras, sus aguas se hallan intensamente afectadas por una corriente oceánica que discurre en dirección N.-S. y que es consecuencia del choque de la corriente del Atlántico Norte con la cornisa continental europea en la zona del este golfo.

Respecto a los vientos, estos tienen una dirección predominante de noroeste a sureste, con una mayor persistencia y una velocidad media mayor en invierno que en verano. La combinación de ambos aspectos hace que sea mucho más fácil la navegación desde el norte hacia el sur que al contrario. Así, esta última navegación tendría que realizarse mediante navegación costera, aprovechando las corrientes pegadas a la costa originadas por las mareas.

1. 2. 3. El Mediterráneo

En líneas generales, se puede afirmar que la navegación a vela por el Mediterráneo es más fácil de oeste a este y de norte a sur que no al contrario. Igualmente es más fácil en su ribera sur, africana, que no por la norte, europea. Esto es así por dos factores principales, las corrientes y la componente de los vientos.

Respecto al primero de los factores, hay una corriente que desde el estrecho de Gibraltar impulsa las aguas por las costas del Norte de África hasta las sirio-palestinas, donde con el choque contra la costa adquiere una orientación norte. Hay que hacer mención a que en la costa africana entre Túnez y Libia, limitada al W. por el golfo de Gabès y al E. por el de Bengasi, hay una corriente subsidiaria que circula en el sentido de las agujas del reloj, es decir, en sentido contrario al movimiento general de la corriente principal. Otras corrientes que se dan en el Mediterráneo Central y Occidental son las que desde la costa del norte de Túnez se desplaza hacia el norte de Sicilia y allí entra en contacto con la corriente que, atravesando el estrecho de Messina y proveniente del Mediterráneo oriental, recorre el toda la costa occidental italiana, prosigue por la costa de Liguria y la costa Azul y luego ya desciende hacia el sur por el litoral español, pasando luego entre las más occidentales de las islas Baleares y la costa. Esta corriente se dirige hacia el estrecho de Gibraltar donde ya pierde fuerza. No obstante se produce un caso similar a la de corriente de la depresión libio-tunecina. Esta vez en el sentido contrario a las agujas del reloj, parte de una zona entre la costa ibérica y las islas occidentales de las Baleares y se va dirigiendo hacia el NE., adquiriendo un rumbo N. cuando choca con el frente que suponen las islas de Córcega y Cerdeña, uniéndose con la corriente principal que venía pegada a la vertiente norte mediterránea.

Acerca de los vientos, el predominio de los mismos es NW.-SE., aunque se producen algunas modificaciones, sobre todo en la vertiente sur. Entre las costas ibéricas y las islas de Córcega y Cerdeña se da esa componente NW.-SE. No obstante, a la altura de la isla de Menorca adquiere una componente NE.-SW., más cuanto más hacia el oeste, de forma que lleva directamente al estrecho de Gibraltar, y más atenuada conforme más hacia el E., de forma que desde el golfo de León lleva hacia las costas argelinas y tunecinas. Más hacia el Este otros vientos parten de entre las isla de Córcega y Cerdeña y llegan, con dirección NW.-SE. hasta la de Sicilia. Aquí atraviesan la isla y adquieren une dirección NW.-SE., llevando directamente a la costa libio-tunecina del golfo de Gabès

2. España

Hemos visto las características generales de las costas y mares europeos que más afectaron la vida de los marinos castellanos. No sobraría que ahora nos dedicáramos, con algo más de extensión, a la del ámbito más cercano, las costas y mares españoles.

2. 1. Características Generales

España se sitúan en una zona templada, la localizada en el hemisferio Norte entre las coordenadas 43° 47’ 25 ‘’ de latitud N. en la punta de Estaca de Vares (La Coruña); 35° 59’ 50’’ de latitud S, en Tarifa (Cádiz); 3° 19’ 12’’ de longitud E. en el cabo de Creus (Gerona) y los 9° 18’ 19’’ de latitud W en el cabo de Touriñán (La Coruña).

La Península Ibérica es un promontorio de gran altitud media, 660 m., solo superado en Europa por Suiza. Este promontorio presenta una doble inclinación. Por un lado una ligera inclinación de E. a W. y por el otro un descenso marcado de N. a S. Su constitución geográfica supone que sea prácticamente una isla, pues sus tres mil ciento cuarenta y cuatro kilómetros de costa están únicamente interrumpidos por el istmo de seiscientos setenta y siete kilómetros que la une, por el N. al resto del continente europeo. La peculiaridad es que esta unión no es mediante un paso fácil y accesible, sino a través de una cadena montañosa de origen alpino, los Pirineos. Esta cadena, de grandes alturas y nieves perpetuas es relativamente difícil de atravesar, excepto por sus flancos, tanto por el Este como por el Oeste.

Por otro lado, la Península Ibérica es una de las cuatro que recortan las costas norte del mar Mediterráneo y la que cierra por el W. a este mar y lo separa del océano Atlántico y la de mayor superficie de todas. Igualmente está separada de África por el poco extenso estrecho de Gibraltar, en el S. que separa dos notables masas de agua de diferencias significativas, por un lado el océano Atlántico, de carácter abierto, y por otro el mar Mediterráneo, con la única apertura natural del estrecho de Gibraltar (excepción hecha del artificial canal de Suez que uniría al Mediterráneo con el Mar Rojo). Este istmo está rodeado por una serie de mares y océanos que marcarán fuertemente tanto la geografía como la historia de cada zona.

En el marco del océano Atlántico, el mar Cantábrico tiene una extensión de setecientos setenta kilómetros; la costa Atlántica del NW. tiene una longitud de cuatrocientos diecisiete kilómetros, mientras que la del SW. son doscientos noventa y cuatro kilómetros. De esta forma, el contorno marítimo Atlántico español es de mil cuatrocientos ochenta y un kilómetros.

Por su lado, la costa del Mediterráneo tiene una extensión de mil seiscientos sesenta y tres kilómetros. No es el país europeo con mayor extensión de costa. En este sentido es ampliamente superado por Noruega, Grecia, Suecia, Italia, Dinamarca y Francia. Sin embargo, su perfil litoral destaca por su linealidad y escasos entrantes, salvo el caso de las rías gallegas, frente a las recortadas costas de Noruega, la desmembrada costa de la península Helénica o la alargada costa de la Itálica. Sin embargo es la posición geográfica de la Península en el continente europeo y la

distribución de las aguas en su entorno, lo que hace del mar un elemento protagonista en el devenir histórico español.

Por lo general la climatología de la España peninsular viene determinada por su ubicación en la zona templada boreal, un poco más al N. respecto al trópico de Cáncer. Así, la Península se encuentra sometida a la circulación general del W. aunque caracterizada por su presencia en el borde sur de la misma. Las mayores influencias vienen dadas por la orografía, el océano Atlántico y el mar Mediterráneo.

MAPA 3. LA PENÍNSULA IBÉRICA

Uno de los factores que más nos interesan ya que tiene una fuerte influencia en las actividades marítimas y por lo tanto navales, es el régimen de vientos. Así, como característica general, son destacadas las ondulaciones N.-S de masas de aire de origen atlántico, de aire tropical cálido o polar frío. Más concretamente, en el Norte peninsular hay un predominio de los vientos del N., fríos y húmedos, tanto en componente NE. como NW. El S. está más abierto a los vientos de componente SW., húmedos, que entre la zona costera entre Lisboa y el estrecho de Gibraltar tienen una gran influencia.

La zona del levante peninsular está por su lado influenciada por vientos de componente NE., cálidos y secos, procedentes del Sáhara. Respecto a sus características estacionales, en general durante el invierno predominan los vientos de componente W., siendo en verano más persistente el flujo de vientos de procedencia marítima, tanto en las costas del Cantábrico, como del Atlántico como

del Mediterráneo. Las islas Canarias se someten al régimen de los vientos *Alíseos* del NE., mínimos en fuerza y persistencia en invierno y máxima a comienzos del verano. Por otra parte hay una serie de vientos que afectan a la navegación, además de los *Alíseos* ya mencionados. Uno es el *Abrego*, viento húmedo y templado del SW., con tiempo lluvioso y que se da en la vertiente del Atlántico. También destaca el *Levante*, racheado y húmedo del E. que se da en el estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo, más intenso cuanto más al S. Finalmente los *Vientos Terrales*, procedentes del interior, muy secos y con alta temperatura. En la costa Cantábrica y en el mar de Alborán estos últimos vientos son responsables de los mayores niveles de temperatura en dichas zonas.

Otro aspecto en el que se nota la influencia costera es el gradiente térmico. Así, con un clima considerado de tipo predominantemente continental, de temperaturas extremas tanto en verano como en invierno y dos estaciones templadas, la influencia de la costa suaviza dicha circunstancia. De esta forma, la franja costera atlántica española, entre Guipúzcoa y Cádiz, se caracteriza por una escasa variación diurna de las temperaturas y una también escasa oscilación anual. Por su lado, en la costa del Mediterráneo las temperaturas son menos constantes y existe una mayor oscilación anual de las mismas.

Además de los factores vistos, otro factor que influye en la climatología es la humedad atmosférica. Así, la mayor humedad relativa suele estar en la zona NW. de la Península de tal forma que durante prácticamente todo el año los cielos de la costa cantábrica y de la zona noratlántica presentan una abundancia de nubosidad y una escasa variación en cuanto a la humedad. Por lo que respecta a la costa mediterránea, el cielo suele estar despejado y luminoso, con un ambiente predominantemente seco.

Finalmente queda otro factor significativo, el régimen pluviométrico. Aquí queda patente de una forma traumática, si se permite la expresión, la diferenciación entre las famosas dos Españas climáticas, la húmeda y la seca. La primera corresponde a la totalidad de la fachada atlántica, desde el Cantábrico hasta el cabo de San Vicente. La segunda, salvo alguna excepción puntual, correspondería al resto. La primera, expuesta a vientos de influencia marítima, recibe la media de precipitaciones más elevada, con una media anual que suele sur superior a los 1.000 mm. En la segunda, el régimen pluviométrico tiene una media anual inferior a los 500 mm. Es decir, la diferencia de precipitaciones anuales suele ser de más del doble.

Por estaciones, durante la temporada más fría, el invierno, desde el W. se aproximan a la Península borrascas que dejan a su paso gran cantidad de lluvia aunque con un tiempo variable. Estas borrascas suelen llevar por lo general una trayectoria oblicua, afectando sobre todo al norte y disminuyendo su efectividad hacia el S. y hacia el E. En esta temporada invernal, estas borrascas inestables de bajas presiones se alternan por situaciones anticiclónicas de estabilidad atmosférica que propician la existencia de cielos despejados y aire frío. En la otra estación extrema, el verano, un anticiclón de carácter subtropical, situado permanentemente en torno al área de las islas Azores, se desplaza ligeramente hacia el norte, por lo que se ubica frente a la Península y la afecta con aire cálido y estable. El empuje de esta masa anticiclónica desplaza a las borrascas del frente polar de tal forma que solo afecta, con su extremo, a la zona cantábrica y a Galicia, mientras que en el resto del

territorio predominan las altas temperaturas y el estiaje, solo interrumpidos por alguna que otra tormenta, que no impide que en algunas ocasiones lleguen olas de calor de procedencia africana. Durante las estaciones templadas de transición, la primavera pero sobre todo el otoño, la climatología se caracteriza por la entrada de unas bolsas de aire frío procedente del norte que producen el fenómeno de la gota fría, caracterizado por inestabilidad atmosférica y presencia de lluvias. Si dicha inestabilidad coincide con aire cálido y húmedo de procedencia mediterránea que desde las capas inferiores asciende por influencia orográfica, se producen en la fachada mediterránea los conocidos temporales.

Todas las características climáticas mencionadas anteriormente hacen que se puedan diferenciar varias regiones de las que a nosotros nos interesan las zonas costeras. Así, la zona norteña tendría un clima marítimo de tipo europeo, caracterizado por una escasa oscilación térmica, vientos húmedos de procedencia oceánica, inviernos suaves y veranos frescos, cielos nubosos y una media de precipitación pluviométrica elevada. Por su lado la región mediterránea se caracteriza por una climatología marítima subtropical, con variaciones térmicas algo más elevadas, vientos de origen africano, veranos calurosos, inviernos templados, ambiente seco con una gran insolación debido a los cielos despejados por la escasa nubosidad que además propicia escasas precipitaciones generalmente de carácter tormentoso.

Para el archipiélago canario su característica principal viene dada con su situación al S., entre los 28 y 29° de latitud y la influencia durante prácticamente todo el año de los vientos *Alíseos* del NE. procedentes del anticiclón de las Azores. Esto hace que las islas más orientales y las zonas de menor altura del resto de las islas se caracterizan por una climatología seca y de inviernos muy suaves. En las zonas de altitud media aumenta el nivel pluviométrico. En las zonas de las islas situadas a favor del viento, generalmente al N. se producen las mayores precipitaciones pluviométricas. En las zonas más elevadas, la acción de viento cálido y seco de componente W., denominado contralíseo, propicia a su vez una situación de sequía.

2. 2. Las costas y mares españoles

En las páginas anteriores hemos hablado brevemente sobre el carácter general de las costas españolas. El siguiente paso que daré es describir de forma algo más pormenorizada los diferentes tramos costeros que podemos encontrar en España.

Estos serán seis, cuatro peninsulares -la costa del Cantábrico, la costa de Galicia, la costa del Atlántico Meridional y la costa Mediterránea- y dos de los archipiélagos -Baleares y Canarias-. A esto añadiremos un marco geográfico propio, el estrecho de Gibraltar.

Todo esto irá acompañado de su correspondiente presentación cartográfica.

2. 2. 1. El mar Cantábrico

Se extiende desde la desembocadura del río Bidasoa al E., que sirve de frontera natural con Francia, y la punta de Estaca de Vares en el W. (Mapas 4 y 5).

La existencia de la cordillera Cantábrica, paralela a la costa, propicia la existencia de una costa abrupta, con presencia de múltiples zonas de acantilados. Una seria de senos en la costa, determinados de E. a W. por los cabos de Higuer, Machichaco, Ajo, Peñas, y la ya mencionada punta de Estaca de Vares, permite la existencia de pequeñas zonas con relativa protección. Así, en la costa vascongada, destaca el puerto de Pasajes, la playa de la Concha, en cuyas cercanías, a la ribera del río Urumea, se asentará la localidad de San Sebastián. Finalmente la ría de Nervión, donde se ubicará el puerto de Bilbao.

Conforme se avanza hacia el W. la costa presenta una mayor elevación. En la zona santanderina, la famosa "montaña" castellana medieval, destacaban las rías de Santoña y la de Santander, el cabo Mayor y los pequeños puertos de Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera, así como otras dos rías más, las de Tinamayor y Tinamenor. En el sector costero asturiano se localizan los puertos de Llanes, Ribadesella y El Musel, donde se emplazó la ciudad de Gijón, mientras que por otro lado estaban las rías de Avilés, Pravia, Navia, Ribadeo, Foz y Barquero.

En definitiva, la costa del Cantábrico es longitudinal y de forma acantilada, con un rápido hundimiento en el mar.

En cuanto a las corrientes (Mapas 6), como parte de lo que se denomina el circuito del Atlántico Norte, la dirección predominante de las mismas es de Este a Oeste, con una velocida media de 0,5 nudos en verano y 0,7 nudos en inviernos, como prolongación de la que desciende desde el golfo de Vizcaya, que es a su vez una rama de la cálida Corriente del Golfo. Esta corriente después bajará luego desde el Norte hacia el Sur paralela a la costa gallega y portuguesa, en la denominada Corriente de Portugal**.**

No obstante, muy pegadas a la costa y debido a la influencia de las mareas, se desarrollan en algunos tramos unas corrientes con dirección Oeste-Este, que incluso llega a subir por la fachada francesa del golfo de Vizcaya. Estas corrientes tienen una pequeña velocidad media un poco más elevada en invierno, de 0,3 a 0,7 nudos, que en verano, de 0,2 a 0,5 nudos diferencia que en el caso de la que desciende Norte-Sur, apenas es perceptible.

Respecto al régimen de los vientos, éstos son principalmente del NW. en la costa vasca; del W. en la de Cantabria y del N. y NE. En la costa asturiana y norte gallega (Mapa 6).

MAPA 4. LAS COSTAS DEL CANTÁBRICO ORIENTAL

MAPA 5. LA COSTA DEL CANTÁBRICO OCCIDENTAL

MAPA 6. LAS COSTAS DEL CANTÁBRICO. CORRIENTES Y VIENTOS PREDOMINANTES

2. 2. 2. La costa gallega

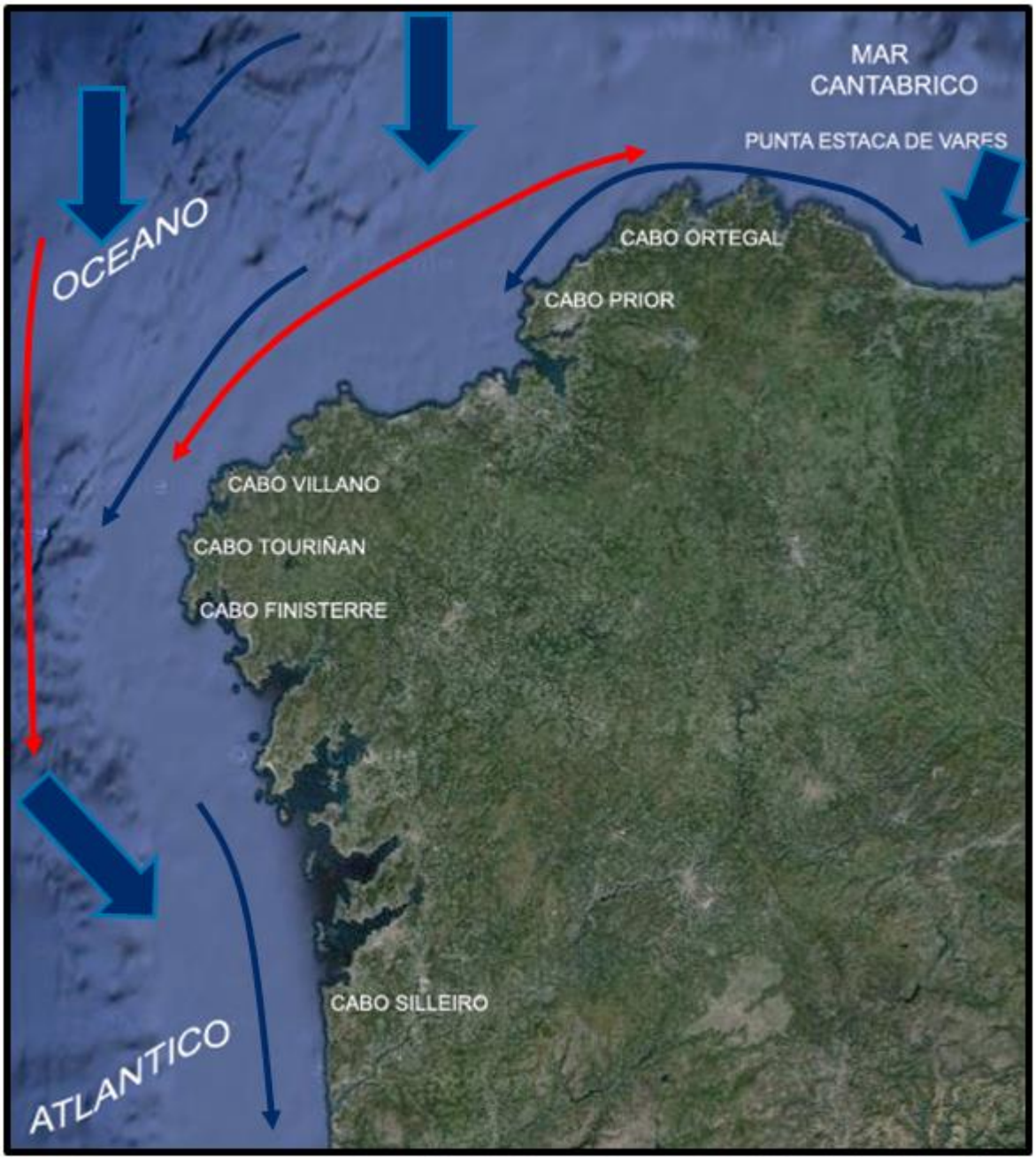
Esta costa (Mapa 7) se caracteriza por la presencia de las rías que sumergen en el mar un relieve montañoso de escasa altura y sobre el que se encaja una red fluvial de gran pendiente que forma profundas ensenadas, aunque sinuosas y recortadas. Por otro lado, las costas bajas tienen características que las hicieron favorables para el establecimiento de pequeños puertos.

MAPA 7. LA COSTA GALLEGA

Podemos encontrarnos dos sectores de la costa claramente difenciados. Uno desde la Estaca de Vares y hasta la desembocadura del río Miño, frontera natural con Portugal. Otro desde la mencionada Estaca de Vares a la desembocadura del río Eo, límite con Asturias. Respecto al primer sector, la dirección de los plegamientos montañosos, perpendiculares a la costa, y el hundimiento de parte de esta en el mar, han propiciado la existencia de las conocidas rías gallegas. Estas se

encuentran distribuidas en dos sectores diferenciados. Por un lado las denominadas rías altas y por el otro las rías bajas, separadas ambas por la península de Muros. Estas rías, de gran longitud, proporcionan cierto nivel de abrigo y refugio frente a las inclemencias meteorológicas y los temporales marinos. Entre Estaca de Vares y la península de Muros está la ría de Ortigueira, el cabo Ortegal, la ría de Cedeira, el cabo Prior y las rías de El Ferrol, Ares, Betanzos y La Coruña, que es una ramificación de la primitiva ría del valle del río Eume. Hacia el E. de esta última esta la ría de Corme, también conocida como ría de Large, y a continuación, entre los cabos Villano y Touriñán, la ría de Camariñas. Hacia el S. se localiza el cabo Finisterre y tras él la ría de Corcubión, que da paso a la península de Muros.

MAPA 8. LA COSTA GALLEGA. CORRIENTE Y VIENTOS DOMINANTES



Tras la misma, empieza el sector de las rías bajas. La primera es la propia ría de Muros y Noya, localizada en la desembocadura del río Tambre; después, y separada por una península, la ría de Arosa, en la cual desemboca el río Ulla. Esta ría es muy significativa ya que en su interior se localizan los puertos de Cambados, Villanueva, Villagarcía y Carril. Igualmente se localizan las islas de Salvora y Grove, en la entrada a la ría de Arosa y la isla de Arosa ya en el interior de la ría; más al S. está la ría de Pontevedra, en la que se localizan los puertos de Pontevedra y Marín e igualmente las islas de Ons y Oncela. La última es la ría de Vigo, que tiene en su boca a las islas Cíes y la de Boeiro. Al salir de esta ría, hacia el S. y antes de llegar al cabo Silleiro, se llega a una ensenada al fondo de la cual se ubica el puerto de Bayona.

El segundo secto costero gallego mencionado que hemos avanzado es el comprendido entre la punta de Estaca de Vares y la desembocadura del río Eo, límite con Asturias. En esta zona el relieve de la costa gira hacia el SE. El tramo de costa, salvo por la ría de Vivero y la del Eo, es menos recortada y con menos accidentes orográficos.

En el tramo norte, las corrientes (Mapa 8) tienen las mismas características que en el resto de la costa cantábrica, es decir, predominio de la dirección Este-Oeste, salvo en algunos tramos muy pegados a la costa en los que por influencia de las mareas, se desarrollan otras con dirección Oeste-Este. Todas tienen una pequeña velocidad media, algo mayor en invierno, de 0,3 a 0,7 nudos, que en verano, de 0,4 a 0,5 nudos. En la costa oeste de Galicia tienen un sentido predominante de Norte a Sur, paralelas a la costa de Portugal y por ello formando parte de la denominada Corriente de Portugal, también con una velocidad media ligeramente mayor en verano que en invierno.

Respecto a los vientos dominantes (Mapa 8) en la parte N. son de predominio NE., y en casi toda la fachada W. son de predominio N., con la excepción de la zona de la provincia de Pontevedra, con vientos del N., seguidos por los de SW.

2. 2. 3. La costa meridional del Atlántico

Esta sección de la costa española (Mapa 9) está constituida por el arco que se extiende entre la desembocadura del río Guadiana y el estrecho de Gibraltar. En general presenta un escaso relieve que da como resultado una costa baja en la que predominan las playas.

Pese a su relativa poca extensión, este tramo de costa está diferenciado en dos sectores.

Por un lado está el más occidental, desde la desembocadura del río Guadiana y hasta la del Guadalquivir. De forma cóncava y terrenos bajos y arenosos, con abundante presencia de dunas, salinas, estanques y lagunas. En este sector tienen sus desembocaduras cursos fluviales como el Odiel y el Tinto.

El segundo sector se abre una vez pasada la desembocadura del río Guadalquivir y se trata de la bahía de Cádiz. En ella se localizan los puertos de Cádiz, el Puerto de Santa María, San Fernando y Puerto Real.

MAPA 9. LA COSTA MERIDIONAL DEL ATLÁNTICO

Desde esta zona y hasta el estrecho de Gibraltar la costa se hace más rocosa y abrupta. En la misma se localizan los cabos de Trafalgar y Punta Marroquí, que dejan paso a la bahía de Algeciras, con el puerto del mismo nombre, que es cerrada por el S. por punta Carnero y punta de Europa.

Las corrientes marinas superficiales dominantes (Mapa 10) están influenciadas por la aportación de agua del Atlántico hacia el Mediterráneo, de tal forma que tienen una dirección de oeste a este. La velocidad media en invierno es de 0,6 a 1 nudo en invierno y de 1 a 1,2 nudos en verano, siendo en ambos casos menor hacia el Norte y mayor hacia el Sur cuanto más cerca del Estrecho.

MAPA 10. LA COSTA MERIDIONAL DEL ATLÁNTICO. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES

Vientos dominantes

Corrientes predominantes en invierno

Corrientes predominantes en verano

Por otro lado, la dirección de los vientos (Mapa 10) es predominantemente de noroeste a sureste en el invierno, sin embargo, con la situación ciclónica veraniega y la influencia del anticiclón de las Azores, dan un predominio de Oeste a Este. Estos vientos suelen tener una gran velocidad, que puede llegar en la zona de Tarifa a los ocho metros por segundo.

2. 2. 4. La costa del Mediterráneo

En el denominado sector Bético, se alternan los acantilados con largos tramos de costa baja. Entre el estrecho Gibraltar y el cabo de Gata (Mapa 11) predominan las playas en muchos casos limitadas por escarpes o entrantes de relieve sencillo.

Entre el cabo de Gata y el de Palos (Mapas 11 y 13) hay un predominio de los acantilados, describiendo la costa un óvalo en Mazarrón que culmina en Cartagena.

Entre los cabos de Palos y la Nao (Mapa 13), hay algunos islotes de origen volcánico y la estrecha manga que cierra el Mar Menor, predominando las zonas de playas, que desde la bahía de Alicante hacia el N. se alternan con acantilados hasta el cabo de la Nao.

Desde el cabo de la Nao hasta el delta del río Ebro predominan las playas (Mapa 13)

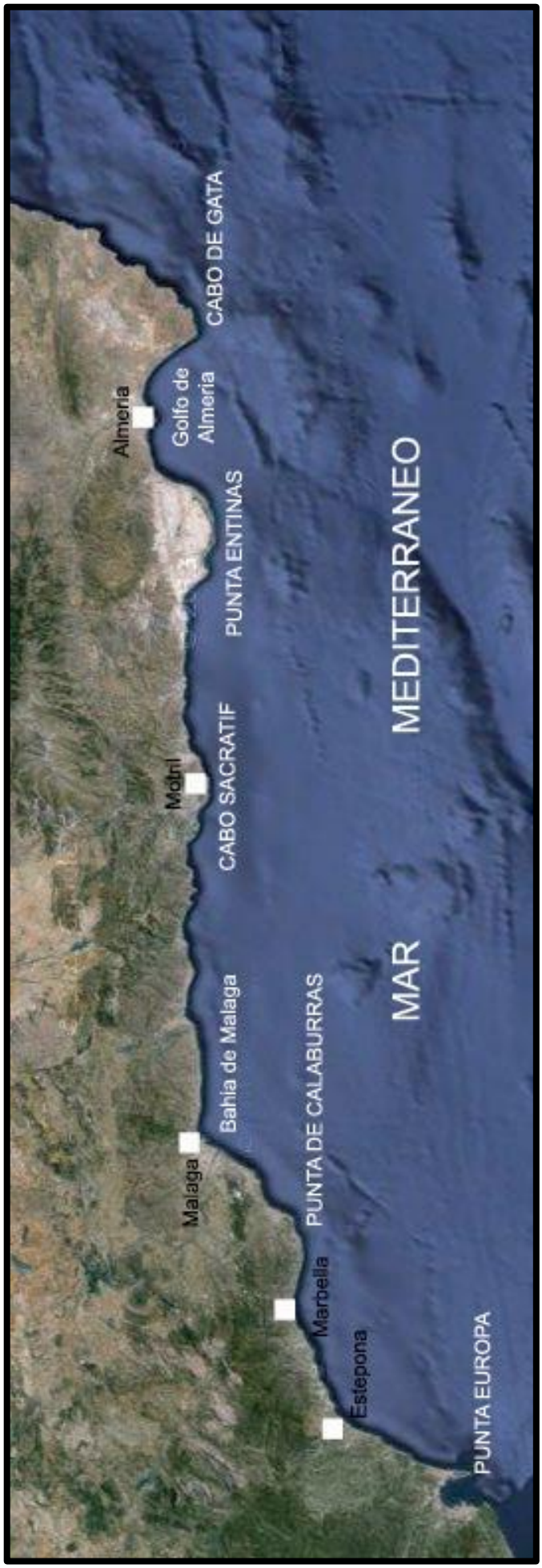
Entre este último río y el cabo de Creus (Mapa 15), la costa es inicialmente baja para ir adquiriendo altura progresiva y convertirse en predominantemente abrupta con acantilados entre los cuales se localizan pequeñas zonas de costa baja.

Si profundizamos un poco más en la descripción de la costa mediterránea española, podemos ver que hay dos grandes áreas bien diferenciadas en la misma. Por un lado, la costa S., entre el estrecho de Gibraltar y el cabo de Palos. Por el otro, la costa oriental, entre el último cabo y el de Cerbère, que sirve de frontera con Francia por el E.

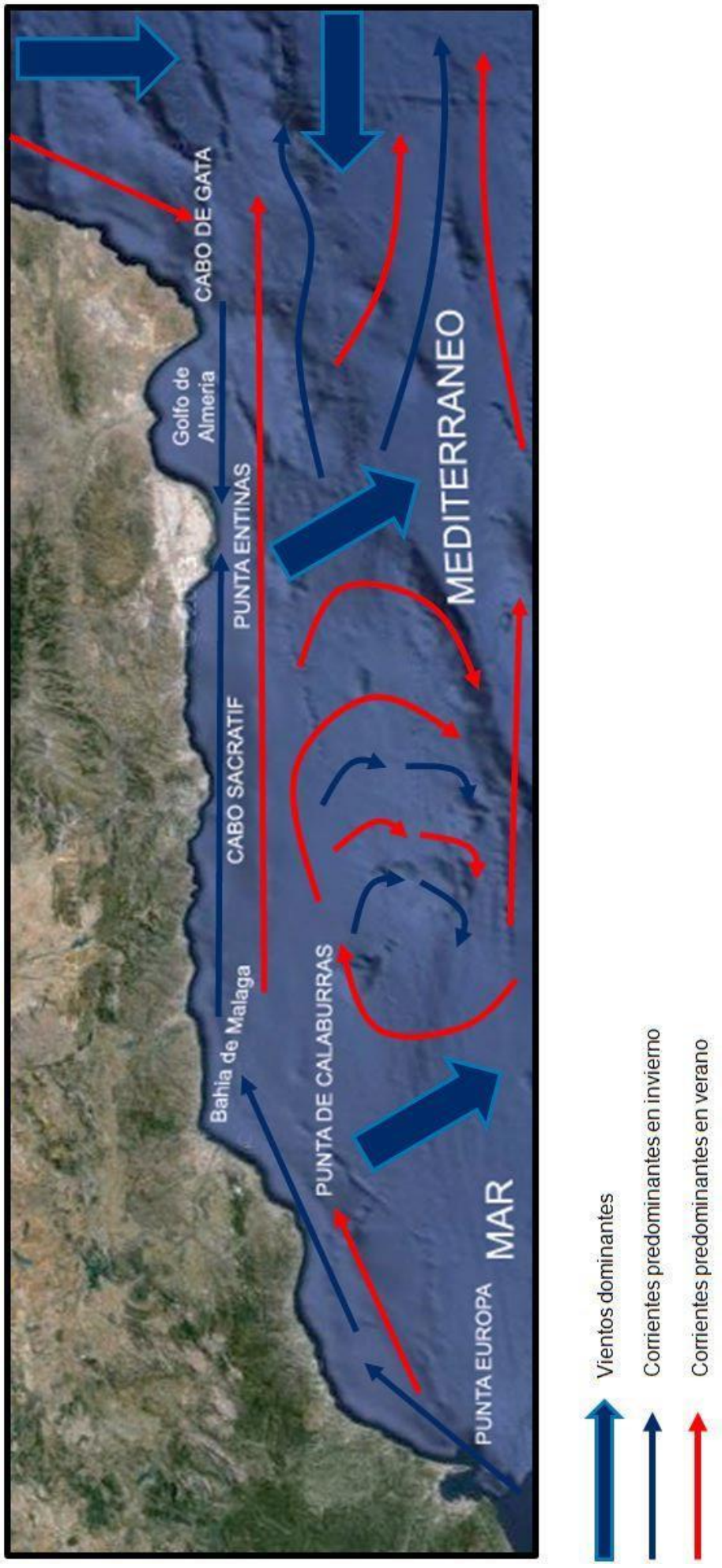
El primero de los dos tramos mencionados se caracteriza por la sucesión de arcos de costa muy abiertos[2]. Estos están originados por la llegada al mar de las estivaciones de la ladera S. del sistema Penibético. Por tal circunstancia la costa es rocosa y escarpada, lo que se refleja en escasas porciones de playa. Tres son los grandes arcos de costa mencionados. El primero, de W. a E., delimitado por el peñón de Gibraltar y la punta de Cala Burras, contiene los puertos de Estepona y Marbella; el segundo, entre la punta de Cala Burras y el cabo Sacratif, contiene la bahía de Málaga, con el puerto del mismo nombre, y Motril. Después viene el amplio golfo de Almería, que finaliza en el cabo de Gata.

[2] Sobre la costa mediterránea andaluza, es interesante el artículo de Eusebio GARCÍA MANRIQUE y Cármen OCAÑA, «La organización espacial de la costa mediterránea andaluza» En *Baetica*, 5, 1982, pp. 15-57. Aquí se proporciona, lógicamente, una información mucho más detallada.

MAPA 11. LA COSTA MEDITERRÁNEA ANDALUZA



MAPA 12. LA COSTA MEDITERRÁNEA ANDALUZA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



A partir de ahí la costa hispana peninsular adquiere una orientación general SW.-NE. El primer tramo en esta nueva orientación finaliza en el ya mencionado cabo de Palos. Este tramo de costa se caracteriza también por un relieve accidentado, con la presencia de pequeños cabos y ensenadas. En el último tramo de este arco, el comprendido entre los cabos Tiñoso y Aguas, se localiza la bahía de Cartagena, con el puerto del mismo nombre.

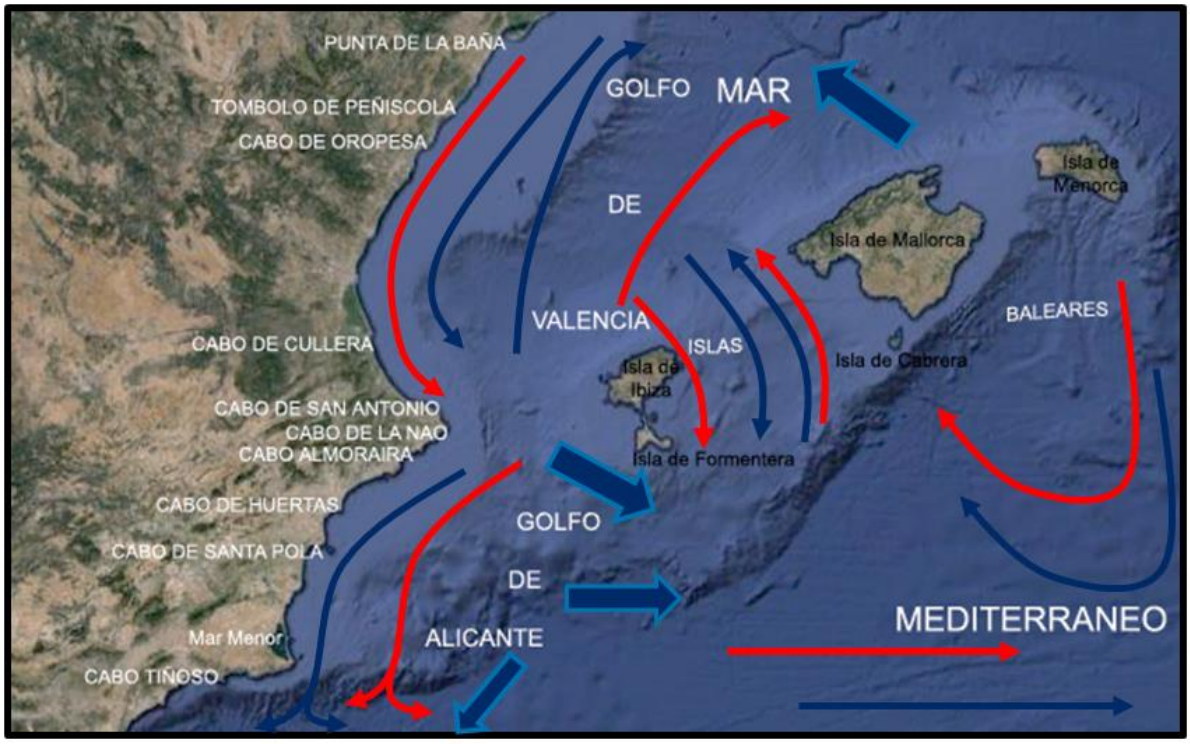
MAPA 13. LA COSTA MEDITERRÁNEA LEVANTINA

El segundo tramo se caracteriza igualmente por la sucesión de arcos costeros. Desde el cabo de Palos la costa se vuelve baja y más arenosa e igualmente las playas son más amplias, aunque presenta numerosas lagunas, marismas y terrenos pantanosos. Entre el cabo anterior y el de la Nao, se localiza la mayor de todas estas lagunas, el Mar Menor, que está comunicada con el mar.

Tras ella la albufera de Torrevieja, después la desembocadura del río Segura y tras la misma el cabo de Santa Pola, donde tenemos también las salinas del Bras del Port, y el cabo de Huertas. Estos cabos limitan el lado S y N., respectivamente, de la bahía de Alicante. Al N. de la misma tendremos en sucesión las ensenadas de Villajoyosa y Altea.

La zona del cabo de la Nao se caracteriza por ser un promontorio rocoso en el que destaca el peñón de Ifach y los cabos de Almoraira, San Martín y San Antonio. Desde el cabo de la Nao hasta la desembocadura del río Ebro en su famoso delta, la costa mantiene su perfil de escasa altura, a la vez que se caracteriza por una mayor regularidad. Entre los dos últimos accidentes geográficos mencionados se describe un amplio arco que es el golfo de Valencia, con los únicos hitos orográficos en el cabo de Cullera, la albufera de Valencia, con la desembocadura del río Turia al N. de la misma, El Grao, que es el puerto de Valencia, el cabo de Oropesa y el tómbolo de Peñíscola.

MAPA 14. LA COSTA MEDITERRÁNEA LEVANTINA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



Vientos dominantes

Corrientes predominantes en invierno

Corrientes predominantes en verano

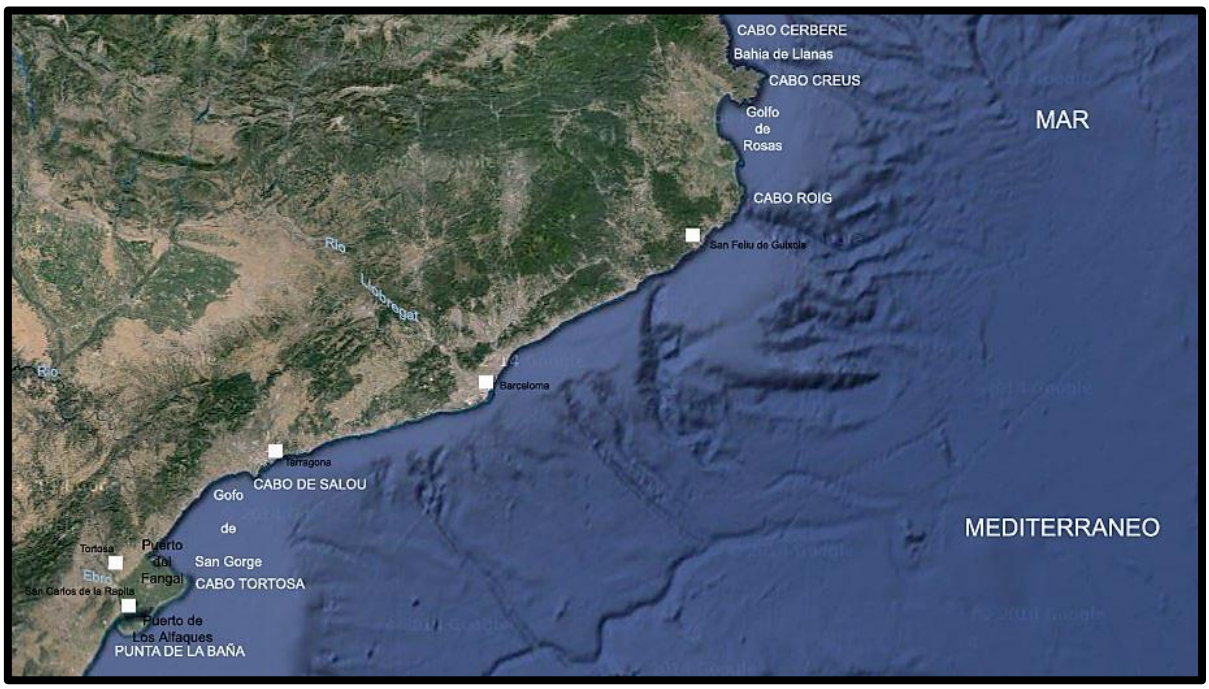
El delta del Ebro, con su punto más avanzado en el cabo de Tortosa, es el accidente geográfico más importante de la costa Mediterránea. Al S. del mismo está el puerto de los Alfaques y al N. el puerto del Fangal. Desde este delta hasta el cabo Cerbère, la costa ofrece un carácter mixto de alternancia de playas y tramos rocosos y agrestes. Así, pasado el golfo de San Jorge, en el que está el cabo de Salou y el puerto de Tarragona, se encuentra la accidentada costa de Garraf. Más hacia el N. y separada de la anterior por la desembocadura del río Llobregat, se localiza el puerto de Barcelona, a continuación del cual se encuentra la zona de playas de la Marina y tras la misma la Costa Brava de orografía escarpada y abrupta.

Este sector de costa se divide en dos por el cabo de Rosas. La parte S. se caracteriza por la presencia de profundas calas y abruptos acantilados. La parte N. es más accidentada ya que forma parte de las últimas estibaciones de los montes Pirineos, con una península cuyo extremo más oriental es el cabo Creus. Este y el de Cerbère determinan la existencia de la bahía de Llanas.

La dirección dominante de las corrientes marinas (Mapas 12, 14 y 16) en esta franja costera es de noreste a suroeste, siguiendo la costa y difieren muy poco de una estación a otra, siendo menor la velocidad media en verano, 0,1 nudos frente a los 0,7 nudos en invierno. A la altura del cabo de Gata, en el mar de Alborán, la corriente choca con la proveniente del Atlántico, creándose un remolino, que va cambiando ligeramente de situación, aunque la dirección predominante de la

corriente es hacie el E. con una velocidad media de 0,3 nudos. Hacia el sur, pegada a la costa africana, la dirección dominante será de oeste a este, sin existencia de remolinos.

MAPA 15. LA COSTA CATALANA



Respecto a los vientos (Mapas 12, 14 y 16), se trata de una de las zonas más complejas de las costas nacionales, probablemente por ser el tramo de costa de mayor extensión. Predominan los de componente N. o NE., pero con matices. Así, en la zona de Málaga se da una mayor presencia de los vientos de origen NW. En Almería los de origen N. y E. alternan con los de origen NW. En la costa de Murcia son constantes en todas direcciones, con cierto predominio de los de origen NE., lo mismo sucede en la costa a la altura de la provincia de Castellón, pero con cierto predominio de los vientos de origen SE. En Alicante, los de origen NW. y W. alternan con los de origen E. En la costa catalana predominan los de origen N., siendo en el litoral de Gerona los segundos tras los de componente S.

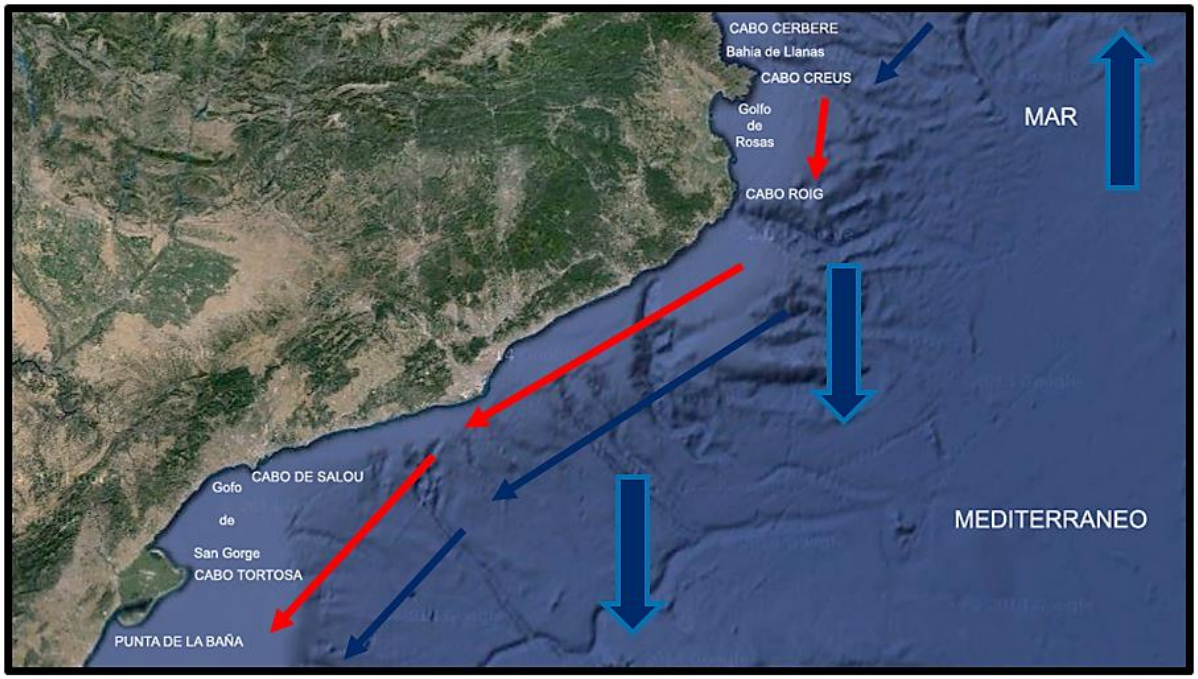
2. 2. 5. Las islas Baleares

El relieve de estas islas (Mapa 17), separadas por unos cien kilómetros de la Península Ibérica, está relacionado con el existente en la misma. Con una orientación SW-NE, nos encontramos a estas islas que se suelen diferenciar en islas mayores (Mallorca, Menorca e Ibiza); islas menores (Formentera y Cabrera) y numerosos islotes. La práctica totalidad de las islas, menos la de Menorca, se relacionan con el plegamiento Bético.

Son islas de una orografía abrupta donde las costas presentan numerosos acantilados. Así, en Mallorca se encuentran las mayores cimas del archipiélago, casi todas por encima de los mil metros, siendo la cota más elevada el Puig Major, de 1445 metros, en la sierra de Tramontana. Dentro de este conjunto, las islas de Formentera y Cabrera estarían relacionadas con la prolongación de la depresión central de la isla de Mallorca. La isla de Menorca está relacionada con el plegamiento

pirenaico, pese a lo que presenta una orografía mucho más sencilla. Las cotas no sobrepasan los 300 metros, siendo una isla prácticamente plana.

MAPA 16. LA COSTA CATALANA. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



Vientos dominantes

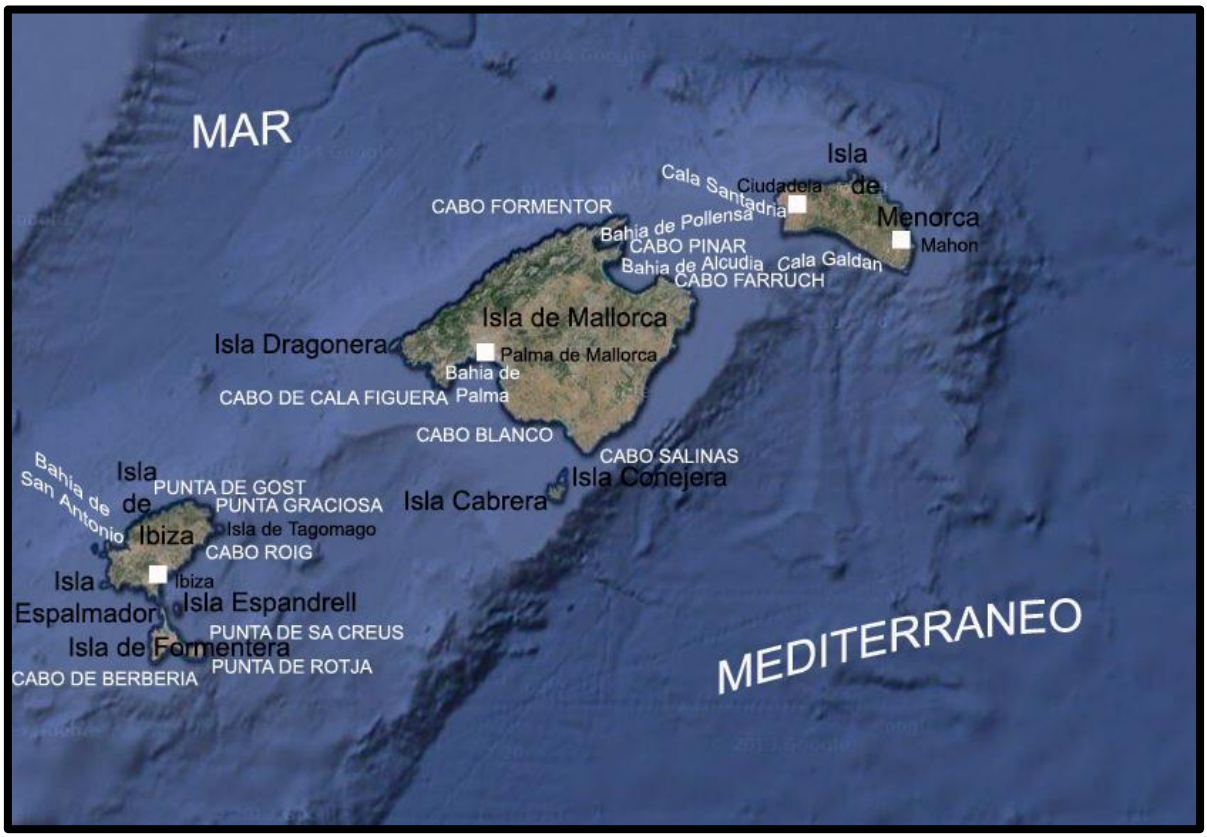
Corrientes predominantes en invierno

Corrientes predominantes en verano

Las playas alcanzan gran desarrollo en grandes bahías como las de Palma, Alcudia o Pollensa, aunque predominan los grandes acantilados y los frentes costeros escarpados.

Respecto a las corrientes superficiales marinas (Mapa 18), al W. de las islas predomina, tanto en verano como en invierno una corriente de orientación SW. Al NE., entre el grupo de las pitiusas y las de Mallorca, Cabrera y Conejera, el comportamiento de las corrientes es muy similar tanto en verano como en invierno. Así, en las cercanías del primer grupo, la orientación de la corriente es de NW. a SE., mientras que en la cercanía del segundo grupo de islas, la orientación es la contraria. En esta zona, debido a la acción convergente de ambas corrientes, la misma suele ser de velocidad elevada, de en torno a 1 nudo, siendo mayor en invierno que en verano. Al NW. de la isla de Menorca se inicia una ligera corriente que tanto en verano como en invierno converge de NW. a SE. Una corriente peculiar se inicia al SE. del grupo de Mallorca, Cabrera y Conejera, que de forma semicircular y en sentido de las agujas del reloj, transcurre de NW., se aleja al interior marino y retorna hacia el SW. en la zona entre dicho grupo isleño y las pitiusas. Esta corriente tiene una velocidad notablemente más elevada en invierno, 1 nudo, que en verano, 0,1 nudo.

MAPA 17. LAS ISLAS BALEARES



Los vientos predominantes (Mapa 18) son dispares, pero generalmente de origen NE. al Norte de las islas y NW. al S. de las mismas. Así, en Ibiza, a los de origen SW. siguen los de origen E. y NE. En Mallorca a los de origen SW. siguen los del NE. y en Menorca a los del N. siguen los del SW. y luego del NE.

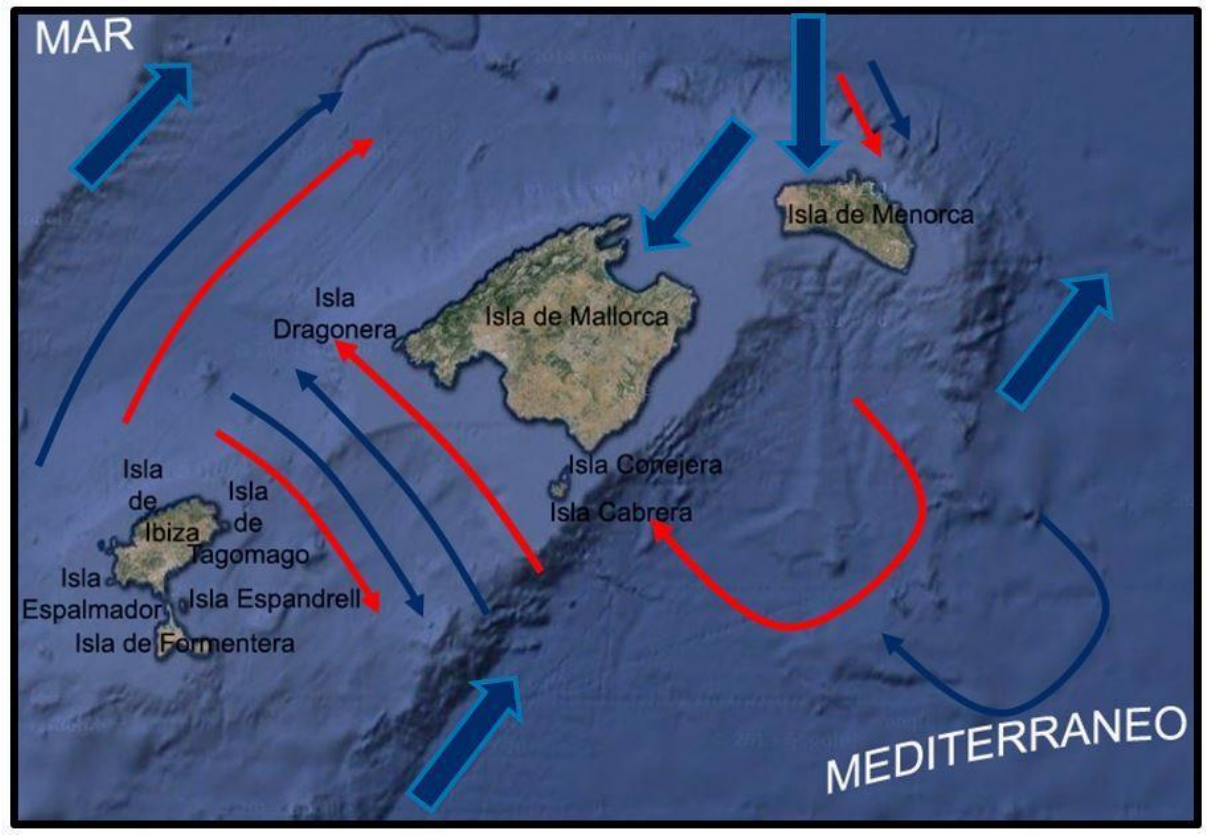
2. 2. 6. El Estrecho

El Estrecho por antonomasia dentro de la geografía física española es el estrecho de Gibraltar. Dicho accidente geográfico separa de W. a E., respectivamente, al océano Atlántico del mar Mediterráneo, a través de su subsidiario mar de Alborán. Pero también separa las costas de Europa de las de África, con una distancia que en su punto mínimo se sitúa en algo menos de 8 kilómetros.

Una situación peculiar es el desnivel relativo entre ambos mares, que hace que se produzca una entrada masiva de agua desde el Atlántico hasta el Mediterráneo, produciendo una fuerte corriente W.-E.

Se produce no obstante una curiosa sucesión de capas por la cual, las aguas mediterráneas, más salinas y pesadas, fluyen hacia el Atlántico en una corriente bajo las aguas -unos cien metros por debajo-, de aquel océano, más ligeras y menos salinas, mientras que esta fluyen al Mediterráneo por encima de las aguas propias de este mar.

MAPA 18. LAS ISLAS BALEARES. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



Todo este intercambio de aguas y la propia estrechez, por obvio que parezca, del Estrecho, hacen que la corriente en el mismo (Mapa 19) alcance una velocidad media de unos 2 nudos[3], lo que hacía muy complicada la salida desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, con una mayor intensidad en la boca oriental que en la occicental.

Esta situación se veía compensada para la navegación por el hecho de que en verano los vientos dominantes (Mapa 20), de *Levante*, tenían un sentido NE.-SW., lo que servía para contrarrestar en cierta medida el efecto adverso de la corriente, situación contraria a la que se daba en invierno, cuando los vientos eran además con predominio de la componente NW.-SE. No obstante otra característica del régimen de vientos son los prolongados períodos de calma, que puede llegar a durar meses, y que hacen aún más difícil el poder atravesar el Estrecho desde el Mediterráneo.

[3] Aunque ya hemos empleado antes esta medidad de velocidad, un nudo es una milla marina por hora. Una milla náutica o marina tiene, en muchos países y entre ellos España, una longitud de 1852 metros. Esta medida vendría dada por ser la extensión de arco de un minuto del meridiano terrestre, según acuerdos internacionales. *Diccionario Náutico*..., p. 327 para milla y 345 para nudo, segunda acepción.

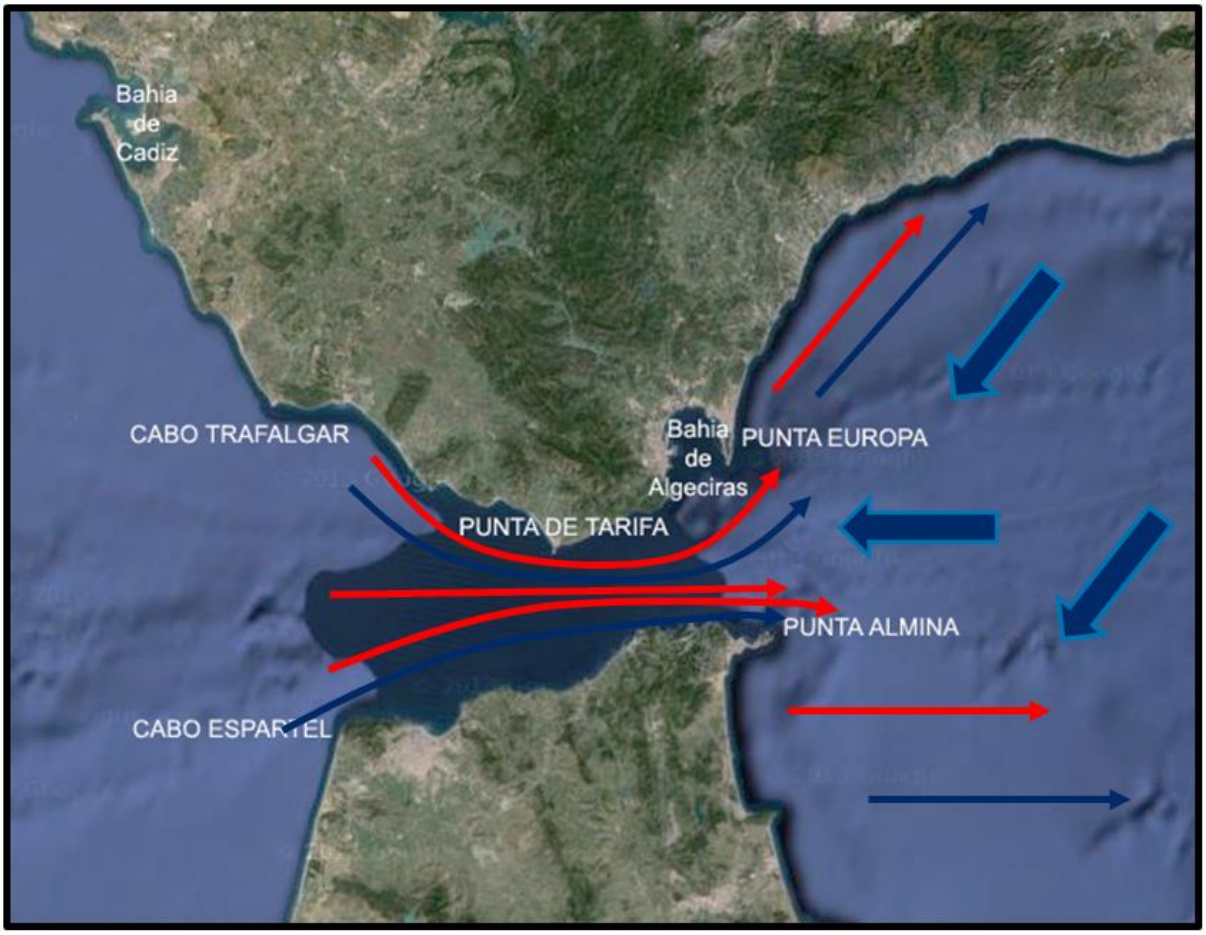
MAPA 19. EL ESTRECHO

2. 2. 7. La costa Canaria

Si por algo se caracterizan las islas que conforman el archipiélago canario (Mapa 21), es su origen volcánico que las relaciona con otros archipiélagos del Atlántico Oriental como las Azores, Madeira o Cabo Verde. No obstante, el largo arco temporal de las erupciones volcánicas que hicieron posible su existencia ha hecho que las islas orientales tengan un relieve algo más suave mientras que en el resto el relieve es mucho más abrupto. Esto queda igualmente reflejado en la configuración de las costas, donde abundan las zonas acantiladas y son escasas las zonas de playa.

Respecto a las corrientes (Mapa 22), hay un predominio de la denominada Corriente Canaria, muy importante para la navegación y que es el nombre que recibe en la zona la que hemos visto anteriormente como Corriente de Portugal. Es una de las corrientes principales que se inscribe en el gran sistema de corrientes anticiclónico del Atlántico pero se diferencia de aquellas por que es una corriente predominantemente de agua fría. Su dirección general es noreste a suroeste, pero, al llegar al Archipiélago, debido al efecto de barrera que introduce éste, que es casi perpendicular al flujo de la corriente con un frente de más de 500 kilómetros, resulta en una aceleración. La velocidad media de la misma es de 0,4 nudos en verano y 0,3 en invierno.

MAPA 20. EL ESTRECHO. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



Vientos dominantes

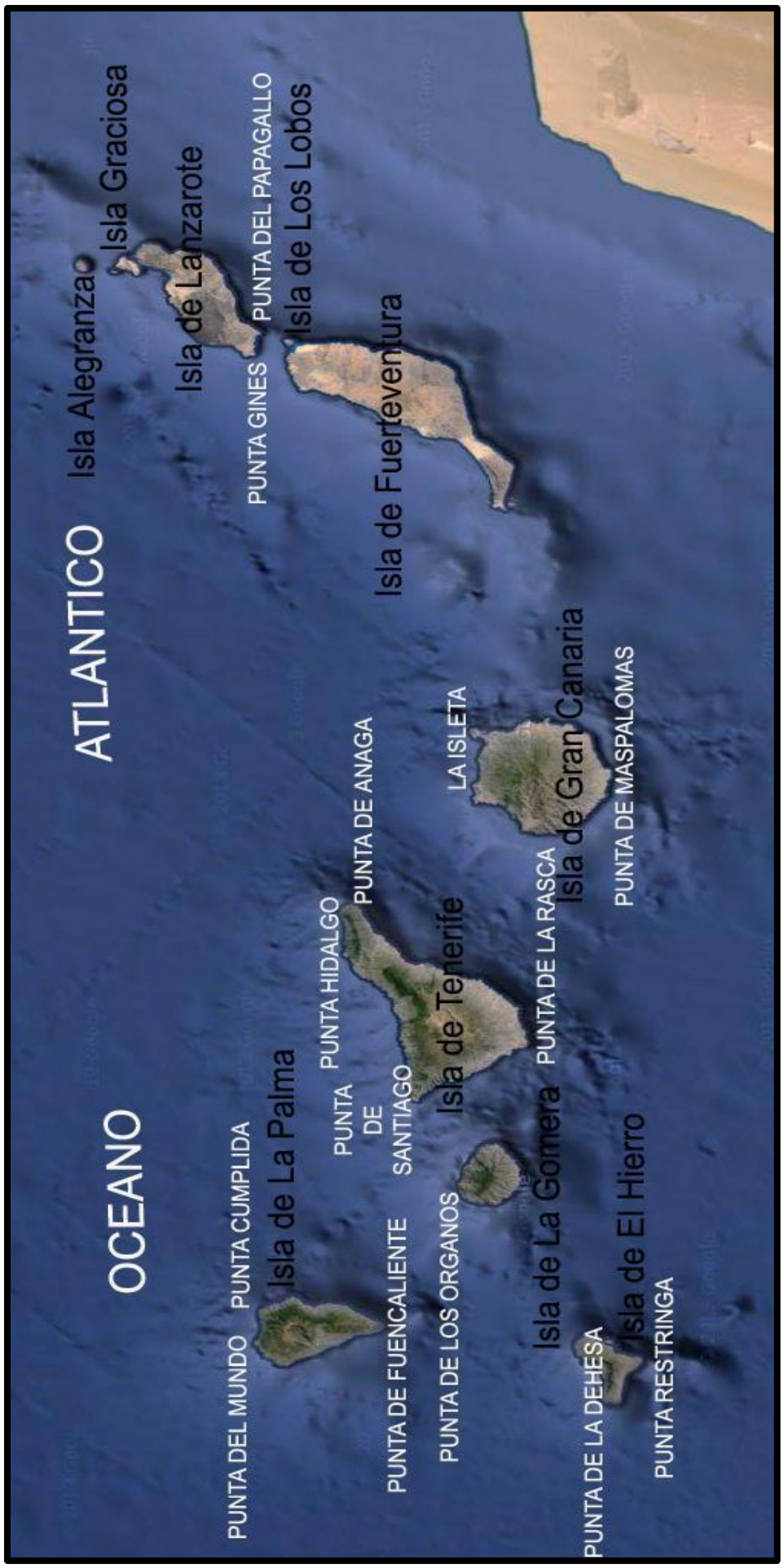
Corrientes predominantes en invierno

Corrientes predominantes en verano

Otro aspecto interesante es el de la denominada contracorriente Canaria. Bajo la superficie, entre los 200 y 300 metros de profundidad, existe una contracorriente, entre las islas de Cabo Verde y cabo Bojador, que afecta a una franja de 40 kilómetros próxima a la costa africana, aunque puede alcanzar el mar interior canario. Al alejamos de la costa, la intensidad de esta corriente disminuye. En la zona costera del vecino continente se produce un fenómeno denominado afloramiento, consistente en el ascenso de las aguas frías de la contracorriente de Canarias. Esta alcanza la superficie del mar a consecuencia del desplazamiento de las aguas superficiales de la Corriente de Canarias por efecto del viento, que arrastra las aguas superficiales hacia fuera de la costa, permitiendo el ascenso de las aguas profundas.

Contrarias a la corriente son las zonas denominadas de las calmas. Bajo el efecto de la barrera del Archipiélago al flujo de la Corriente de las Canarias y al viento *Alíseo*, se crean las condiciones para que, a sotavento de las islas mayores, se establezcan zonas de calmas. Estas zonas de calmas, generadas por el efecto de vacío de los relieves insulares frente a la corriente general, están menos batidas por el viento y en ellas las aguas se mezclan menos con las de la corriente general, dando lugar a la formación de zonas de aguas más cálidas y estables. Las zonas de calmas más importantes son las que se producen a sotavento

MAPA 21. LAS ISLAS CANARIAS



en Gran Canaria, donde se deja sentir su efecto casi a lo largo de todo el año, Tenerife, La Palma y La Gomera. En Lanzarote y Fuerteventura, de relieves más bajos, el efecto es menor. Otra consecuencia del efecto de vacío orográfico es el de las turbulencias originadas por el rozamiento de los vientos y la corriente dominante contra los relieves insulares. Esto da lugar a la aparición de remolinos, denominados embates, uno ciclónico y otro anticiclónico, al Oeste y al Este de las islas, respectivamente. Diariamente se producen también, sobre todo en Gran Canaria y La Gomera, los vientos denominados terrales, de tierra a mar, que se dejan sentir al anochecer por la diferencia de temperatura.

De entre las islas, las de Fuerteventura y Lanzarote presentan una fuerte relación física con la cercana costa africana, siendo islas muy áridas. Por el otro extremo, El Hierro y La Gomera presentan unas características más relacionadas con el clima atlántico. Tenerife y La Palma contemplan ellas mismas una diversidad entre las laderas NE., muy influenciadas por la humedad, y la SW., resguardadas de los vientos *Alíseos* y por lo tanto más secas. Gran Canaria está en medio y tiene paisajes en el E. que recuerdan a los de Fuerteventura y Lanzarote, mientras que en el W. las tendencias son oceánicas, con mayor humedad. Por otro lado, la costa Canaria presenta acantilados de gran altura, estando presentes las olas ya por lo general en el S. de las islas.

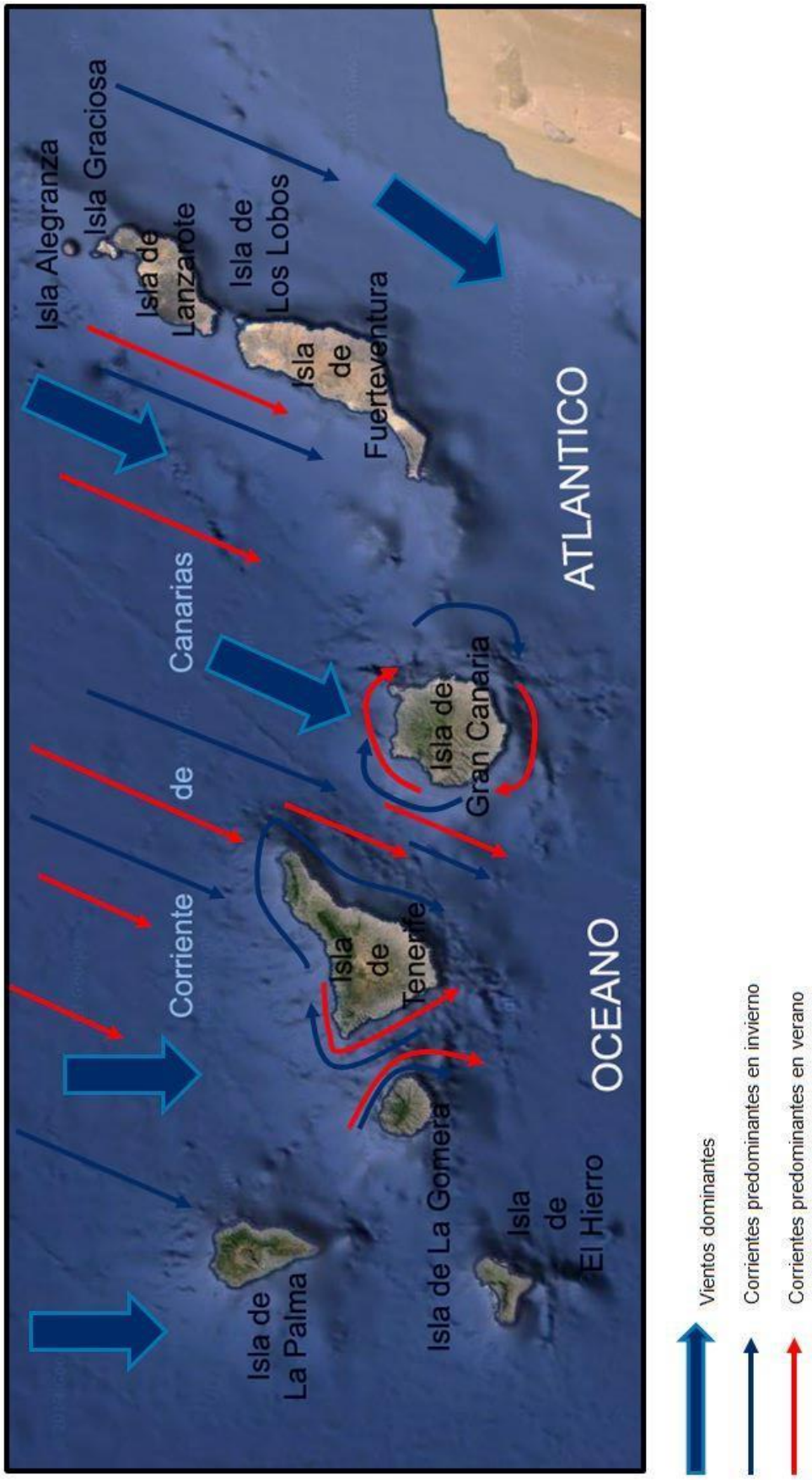
Los vientos predominantes (Mapa 22) son en las islas orientales del NE., casi en su totalidad. En las occidentales son más variados, con cierto predomino de los de componente N., seguidos por los de componente E.

3. El Atlántico, el Mediterráneo y el Estrecho

Atendiendo a lo que hemos visto en este capítulo, podemos empezar diciendo que debido a localizarse en la zona templada del hemisferio norte, la circulación atmosférica favorece que la formación de vientos sea predominantemente de Norte a Sur y de Oeste a Este. Dicha descripción general tiene, como no, sus excepciones, originadas para el caso peninsular por disposición de la costa, como en el sur gallego, el Estrecho o la costa norte catalana, siendo quizás el caso más característico el de los vientos en el entorno de las islas Baleares, con vientos de predominio SW.

Respecto a las corrientes, son múltiples los factores que influyen en las mismas. Así, a nivel general, el movimiento de rotación terrestre influye en que las grandes corrientes marinas sean generalmente de Este a Oeste, como la corriente Kuro Shivo, la Ecuatorial del Pacífico o la Ecuatorial del Atlántico. Las excepciones más significativas son la corriente fría Antártica y -la que más nos atañe-, la corriente cálida de El Golfo. Esta llega a las costas europeas desde el SW. Un ramal pasa por el Norte de las islas Británicas convirtiéndose en la corriente cálida del Atlántico Norte. Otro ramal “impacta” con la costa de la Península Ibérica y del golfo de Vizcaya y toma dirección Sur a la vez que se va enfriando, para convertirse de esta forma en la corriente fría de Las Canarias, que conforme llega a la zona ecuatorial se va enfriando y se transforma en la corriente Ecuatorial del Atlántico Norte, llegando a la zona de caribe y el Golfo de México, donde el ciclo vuelve a empezar.

MAPA 22. LAS ISLAS CANARIAS. CORRIENTES Y VIENTOS DOMINANTES



Descendiendo a un plano más localizado, las corrientes costeras se ven influidas por el régimen de las mareas, estas mucho más acusadas en el Atlántico que en el Mediterráneo, a su vez afectadas por la gravedad lunar. En la costa cantábrica española estas corrientes son de dirección variable cuanto más cerca nos situemos de la costa, pero de predominio E.-W. al alejarnos de la misma. La costa atlántica gallega y la portuguesa ven un predominio de las corrientes N. a S., por el "vuelco" de dirección de la corriente cálida de El Golfo, pero esta se vuelve completamente de W.-E. de forma localizada en la zona del estrecho de Gibraltar, debido a la aportación hídrica desde el Océano Atlántico hacia el Mar Mediterráneo. En este mar, la circulación de la corriente es generalmente contraria al sentido de las agujas del reloj. Es decir, de W. a E. en la ribera Sur, de E. a W. en la ribera Norte, de S. a N. en la ribera Este, y de N. a S. en la ribera Oeste, es decir, en la Península Ibérica. Nuevamente, esta visión general se ve matizada por condicionamientos geográficos específicos. Para los marineros castellanos, la que más afecta es una corriente circular, también en el sentido contrario a las agujas del reloj, que se sitúa entre las costas peninsulares y la de las islas Baleares y las de Córcega, Cerdeña. Una cuestión primordial es la orografía. La disposición longitudinal de la fachada atlántica europea hace que los recorridos marítimos sean necesariamente en sentido N.-S. Únicamente la zona del Canal de la Mancha y el mar Báltico a través del mar del Norte, facilitan los contactos en sentido E.-W. La costa es bastante uniforme, presentando como incidencias particulares el estrecho de Gibraltar, las islas Británicas, que actúan como muro frente a la porción continental de costa a la que se contraponen, y los estrechos del Sund, Skagerrak y Kattegat. Las costas suelen ser abruptas, con grandes formaciones de acantilados. Respecto al Mediterráneo, su configuración y el desarrollo de las corrientes hacen que sean más fáciles los desplazamientos marítimos de E. a W. Por otro lado, las riberas N. y S. presentan características diferenciadas. La N. es más recortada, con la presencia masiva de cuatro penínsulas de grandes proporciones. La S. presenta una mayor continuidad y uniformidad, donde únicamente el golfo de Sirte hace presente lo que podríamos denominar como una depresión en el perfil de la continuidad de la costa. Otra marco de diferencias entre la fachada costera Atlántica y el Mediterráneo es el referido a la climatología. Así, en cuanto a las temperaturas medias, estas suelen ser más elevadas en el Mediterráneo que en el Atlántico, teniendo una menor amplitud térmica tanto diaria como estacional. El régimen de precipitaciones es también sensiblemente distinto, siendo mayor la cantidad de precipitaciones anuales en la fachada atlántica.

Estas diferencias quedan claras en la Península Ibérica y han hecho que desde siempre, las actividades de navegación por vía marítima se hayan visto mucho más favorecidas en el ámbito Mediterráneo que en el Atlántico. Pero estas actividades siempre han sido realizadas por los hombres que desarrollan su actividad en lugares concretos ¿cómo se asentaron estos hombres en las áreas costeras del solar hispano? Es lo que veremos a continuación.

4. Generalidades sobre el poblamiento costero hispano

En lo que atañe a la geografía y respecto a España, la actividad humana en el mar se ha podido ver facilitada por algunas cuestiones. Así, en la costa atlántica del norte, la orografía costera y el caudal de los ríos y su desembocadura en estuarios de gran profundidad permitió la existencia de puertos naturales de gran calado que protegían contra las inclemencias meteorológicas. Otra

característica es el nivel acusado de las aguas por la variación de las mareas, que afecta a toda la cornisa atlántica hispana. Esto se hace plenamente patente en el caso de las rías gallegas pero también en toda la zona cantábrica. Esto permitía el desarrollo de actividades pesqueras y posteriormente comerciales en gran cantidad de puertos de variado tamaño y significación.

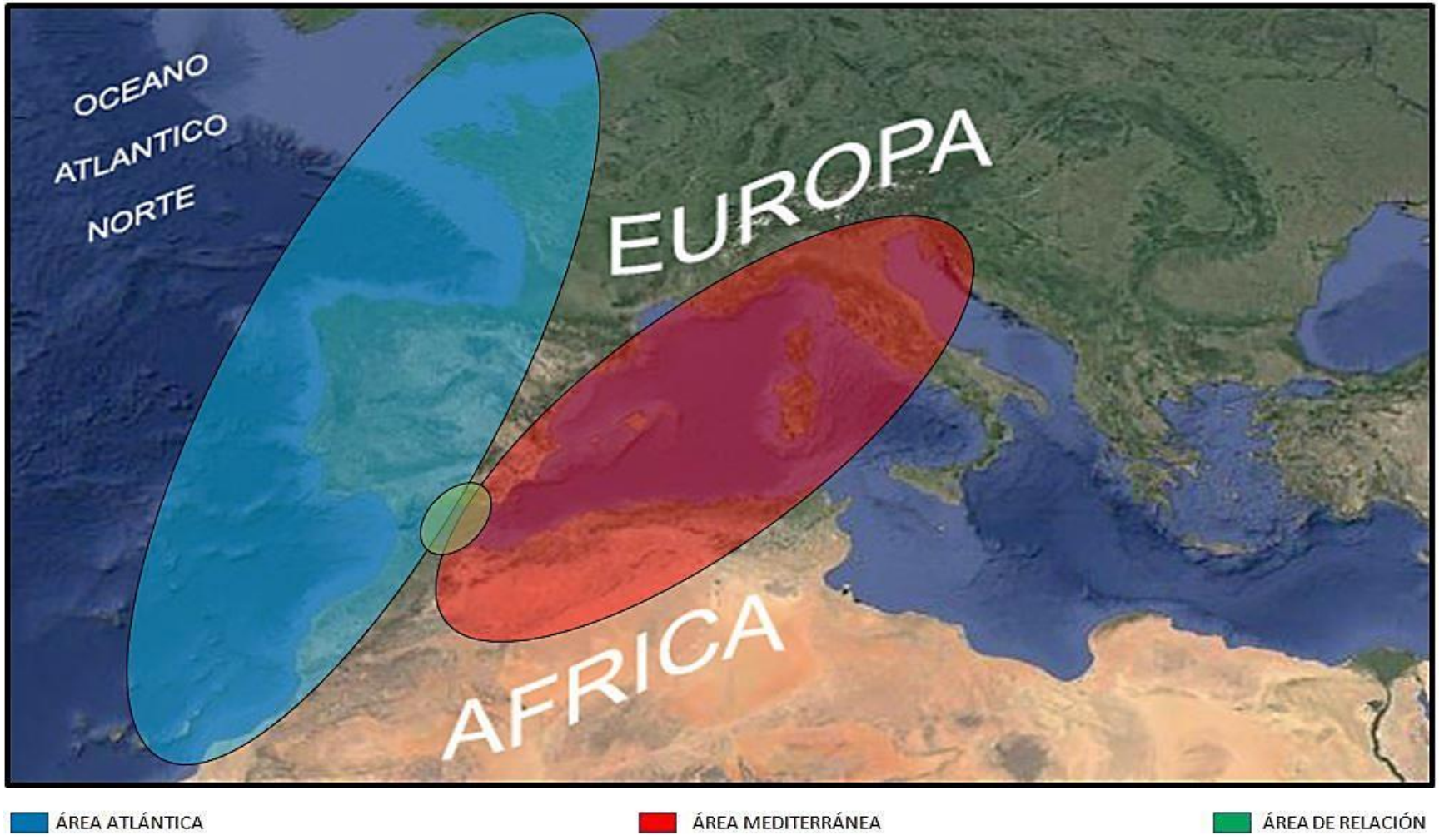
La situación difiere en la costa del Mediterráneo. Pese a una situación climatológica no tan adversa, se da el caso de la escasa o nula existencia de buenos abrigos y puertos naturales, destacando la excepción de Cartagena, puerto mediterráneo por excelencia de la Península Ibérica desde la Antigüedad[4]. Así, muchos puertos se han localizado prácticamente en el fondo de los arcos de costa que configuran bahías, algunas de las cuales proporcionaban cierta protección contra los temporales de Levante. Esto ocurría con las bahías de Palma, Alicante o, una de las más destacadas y significadas durante la Edad Media, la de Almería. La escasa variación de las mareas y el escaso calado general de la costa hizo que fuera necesaria la existencia, reciente, de fuertes infraestructuras, o, por el contrario, que las embarcaciones fueran varadas directamente en la playa o se mantuvieran a cierta distancia y se realizara la comunicación entre estas y la playa por medio de botes, esquifes o barcas.

Un caso significativo es el de la costa sur atlántica, la que conforma el golfo de Cádiz y dentro de este el de la bahía gaditana. Así, situado en un tramo de costa abierto, escasamente protegido y abatido por los vientos del W. se ubica el golfo de Cádiz, la presencia de la antigua y ya inexistente isla de Cádiz en una zona de marisma, permitió la existencia de una bahía en la cual se fue creando toda una red portuaria, encabezado por el mismo puerto de Cádiz desde la más remota antigüedad y gracias a la colonización fenicia. Posteriormente se fueron añadiendo, ya desde la Edad Media, los núcleos de San Fernando, El Puerto de Santa María o Puerto Real. En la misma zona hay otros tres lugares que presentan protección a la población y a las actividades marítimas, la desembocadura del Guadalquivir, con la posibilidad de acceso fluvial en la actualidad hasta Sevilla pero en la antigüedad y en los primeros siglos medievales, hasta Córdoba, y la zona de la desembocadura de los ríos Odiel y Tinto.

Respecto a las costas canaria, las zonas que ofrecían, y ofrecen, un mayor resguardo para la población costera eran las situadas en el E. o NE. de las islas, donde su ubican, entre otros, los núcleos de Santa Cruz de Tenerife en Tenerife o el de Las Palmas de Gran Canaria en Gran Canaria, Santa Cruz de la Palma en La Palma, San Sebastián de la Gomera en La Gomera, Puerto del Rosario en Fuerteventura o Arrecife en Lanzarote. La excepción más notable la encontraríamos con el núcleo de Puerto de la Cruz, en la isla de Tenerife. Igualmente esta situación se debe a la influencia de la Corriente Canaria, que facilita la llegada a dichos puertos y dificulta la navegación hacia el S. Hay igualmente que destacar que debido a su paisaje árido, Fuerteventura y Lanzarote han presentado una menor densidad de población que el resto de las islas.

[4] Sobre la geografía histórica murciana tenemos la obra de Abelardo MERINO ÁLVAREZ, *Geografía histórica de la provincia de Murcia: desde la Reconquista por Jaime I de Aragón hasta la época presente*. Madrid, Academia Alfonso X el Sabio, 1981. La primera edición es de 1915.

MAPA 23. ÁREA DE ACCIÓN DE LA MARINA DE CASTILLA



Pero no es solo la configuración física. También hay otros factores, como la existencia de recursos económicos de aprovechamiento de la costa, la facilidad o no de comunicaciones con el interior y la exposición o no a asaltos violentos. Respecto al primer aspecto, la actividad pesquera está ampliamente constatada en prácticamente todo el litoral hispano desde el inicio de los tiempos históricos, pese al inconveniente que supone, sobre todo para la pesca moderna, la ausencia de una gran plataforma continental. Esta actividad pesquera queda constatada en la existencia, en época romana, de numerosas factorías de *garum*, una forma de tratamiento del pescado para la alimentación, y de las que la arqueología ha recuperado numerosos enclaves tanto en la fachada atlántica -como por ejemplo en Gijón-, como en la mediterránea -como, también por ejemplo, en el cabo de Gata, Almería-. Otra actividad tradicional a ambos lados del Estrecho era la captura del atún mediante la técnica de las almadrabas, lo que ha dejado reflejo en la toponimia, como en Cádiz, con el lugar de Zahara de los Atunes, o en Almería, con la Almadraba de Monteleva.

Relacionada con el aprovechamiento de recursos marítimos, constatada esta vez desde tiempos prehistóricos y en el marco geográfico de la costa atlántica gallega y del cantábrico, es la actividad del marisqueo, tal y como prueba la existencia de grandes concheros.

No necesariamente relacionado de forma directa con actividad marítima, pero sí muy necesaria para la vida diaria, estaba otra actividad vinculada con las costas, la obtención de sal. En las costas norteñas dicha posibilidad fue más escasa, no así en las del S., tanto en la fachada atlántica, con, por ejemplo, salinas en la zona del golfo y bahía de Cádiz, como en las mediterráneas, con, por ejemplo, salinas en el lado W. del golfo de Almería y también en la zona del cabo de Gata o también en la zona de Alicante, con las famosas salinas de Torrevieja.

Sobre las comunicaciones las costas españolas, tanto peninsulares como insulares, no ofrecen grandes facilidades de penetración hacia y desde el interior. En la Península las excepciones vendrían dadas por el arco sur atlántico, con la vía de penetración natural que supone el río Guadalquivir. En la costa Mediterránea, el mismo papel sería desempeñado por la depresión del valle del Ebro. No obstante, la gran superficie de la Península Ibérica, pese a su tamaño más o menos compacto y regular, hace que muchos puntos del interior se encuentren a una considerable distancia de la costa, aunque nunca superior a los 350 kilómetros.

Pero al igual que la costa pone en relación, mediante la navegación, a pueblos de distinta procedencia, esta relación no siempre ha sido pacífica y de hechos las costas y sus cercanías son un hervidero de actividad bélica, que queda reflejada, en el caso español, por la existencia de numerosas fortificaciones, desde época romana, pasando por la medieval, la moderna y la contemporánea. Esta actividad bélica, no tanto de las grandes batallas o enfrentamientos como la continua erosión que suponían los asaltos depredatorios de tipo pirático ha marcado notablemente y hasta hace muy poco, la plantilla de asentamiento de la población en España. En la fachada atlántica su influencia se atenuó hace más tiempo, pero hacía que, durante la alta y plena Edad Media, grandes porciones de territorio costero permaneciesen casi deshabitadas los meses propicios para la navegación, ya que la población prefería asentarse en lugares de más fácil defensa, ubicados en las cercanas montañas. Por otro lado, en el Mediterráneo, la actividad de asaltos violentos, pero también

en algunos casos la preferencia de aprovechamiento de recursos económicos del interior frente a los marítimos, propició la existencia de asentamientos "geminados", aunque con preeminencia generalmente del núcleo más hacia el interior. Esto se ve desde Almería –por ejemplo, el binomio Cuevas del Almanzora-Villaricos, o, más dudoso, Vera-Garrucha al norte de la provincia- hasta la de Gerona, -Tossa-Tossa de Mar-, con todo el rosario intermedio, -Valencia, Castellón o Gandía y sus respectivos Graos en el reino de Valencia; Lloret-Lloret de Mar, Areyns de Munt-Areyns de Mar en Cataluña- entre ambas.

5. Conclusiones

Las características físicas de la costa europea han propiciado que gran parte del devenir histórico europeo haya sido influenciado, directa o indirectamente, por el mar, propiciando los contactos, posibilitados por suave climatología y la existencia de fondeaderos y zonas de aprovechamiento económico costero. No obstante, las corrientes y vientos dominantes han hecho que dichos contactos sean a menudo más factibles hacia una dirección que hacia otra, predominando las facilidades para las comunicaciones de norte a sur y de oeste a este, a la vez que son más difíciles en las direcciones contrarias.

En el caso español, la existencia de una gran línea de costa ha servido para el desarrollo de la actividad humana relacionada con el mar. No obstante esta actividad se vio en cierta medida lastrada por una orografía complicada que no facilitaba las comunicaciones con el interior. Dicha circunstancia fue inicialmente más adversa para la zona costera bajo el dominio de la monarquía castellana que antes de su unión con la de León solo tenía salida por el mar en la zona conocida como *la Montaña*, la actual Comunidad Autónoma de Cantabria, mal comunicada con el interior y que además veía dificultada la navegación por corrientes y vientos adversos para su comunicación con el resto de la fachada atlántica europea. La expansión hacia el sur en el marco de la Reconquista, la unión con León y la entrada en contacto con el Mediterráneo, pero sobre todo la voluntad de sus habitantes y gobernantes harán cambiar este panorama desde la primigenia ventana costera castellana, pero eso ya es adelantarnos a los acontecimientos.

CAPÍTULO VI

ANTECEDENTES NAVALES TARDOANTIGUOS Y ALTOMEDIEVALES

El marco cronológico y espacial de este trabajo quedó ya claramente manifestado en las páginas introductorias anteriores. Pero los hechos históricos no suceden aislados. Por el contrario, a modo de un árbol extienden sus ramificaciones tanto hacia, adelante, lo que podríamos llamar como *futuro histórico*, como hunde sus raíces en el pasado. De esta forma los hechos históricos son producto de unos acontecimientos y circunstancias anteriores. A su vez son génesis de otros posteriores. En esta visión lineal, muy esquematizada, de los procesos históricos, también es muy necesario tener en consideración las relaciones horizontales, diacrónicas, y no solo las verticales, sincrónicas. Con todo esto pretendo indicar que el nacimiento de la marina de Castilla sienta sus orígenes en unos antecedentes y extiende sus ramificaciones en las consecuencias que produce. En este capítulo nos vamos a centrar pues en el primer aspecto, los antecedentes.

A pesar de lo indicado sobre la necesidad de tener en cuenta las relaciones diacrónicas, respetaremos fundamentalmente el marco tradicional de la cronología histórica comunmente admitida, por lo que empezaremos con el análisis de la actividad naval durante el derrumbe del mundo romano y su continuación histórica en el reino visigodo de Toledo. Después analizaremos los datos que poseemos para los reinos cristianos peninsulares que se forjaron tras de la irrupción musulmana del 711. Finalizaremos con unas conclusiones generales sobre el período tratado.

Los años comprendidos entre el 409 y el 711 son de cierta oscuridad documental para la historia naval española. Pero no es solo la falta de información el motivo de desconocimiento de la historia naval de este período. Simplificando mucho se dan al menos otras dos causas. Por un lado el carácter de período “fronterizo” entre dos grandes fases en la nomenclatura de la historiografía tradicional, nomenclatura por otra parte ampliamente aceptada, la Edad Antigua y la Edad Media. Tradicionalmente esto ha hecho que en lugar de ser estudiado por especialistas de uno y otro campo, lo que se ha producido es el abandono por parte de ambas especialidades. Pero además se ha añadido, este es el segundo motivo, que cuando se realizaba el estudio de tal período, los especialistas, generalmente provenientes del mundo jurídico, estaban interesados en los aspectos jurídicos, institucionales, normativos y demás, pero no, desde luego, en los asuntos navales. Sin embargo sí que hay una serie de indicios, datos y noticias dispersas que nos hablan de hechos navales que tuvieron lugar en el marco de la *Hispania* post romana, hechos que veremos a continuación.

1. La irrupción germánica

Son relativamente bien conocidos los movimientos terrestres y el posterior asentamiento de diversos pueblos germánicos dentro de diversas partes del Imperio Romano de Occidente, entre ellas en *Hispania*. En concreto, tras la ruptura del *limes* renano en el invierno del 406, en el año 409 penetraron en *Hispania* los Suevos, Vándalos y Alanos. Como tropas *foederati* imperiales destinadas a combatir contra los primeros, lo hicieron los visigodos, que estaban asentados con anterioridad en cierta parte de la *Galia* y que a su vez habían penetrado previamente en la Península en alguna ocasión. Si, por razones obvias, se dio desde la historiografía mayor importancia a tales acciones terrestres, no es menos cierto que a la par de dichas incursiones y asentamientos, se vinieron dando en las costas europeas occidentales diversas acciones de ataque desde el mar por parte de algunos pueblos germánicos. Tenemos el caso más dramático en la evacuación militar romana de la *Britania Maior* y el abandono a su suerte debido a la presión de los escoceses por tierra desde el norte, pero sobre todo de los piratas Anglos y Sajones por vía marítima y afectando a la fachada este y sur[1]. De la misma forma, en el posterior proceso de descomposición y desaparición, podríamos decir, como ya dejó señalado un prestigioso historiador hace algún tiempo, que por agotamiento biológico del Imperio Romano de Occidente se dio cierta actividad naval en las aguas mediterráneas ibéricas y afectando a partes de su costa.

1. 1. El marco galaico-cantábrico

Intentándonos ceñir lo máximo posible al marco geográfico hispano, en el ámbito cantábrico se dio, entre la descomposición del Imperio romano de Occidente y el asentamiento y preeminencia de la monarquía visigoda en la Península Ibérica, un caso peculiar. Existió lo que se ha venido denominando como *talasocracia celta* que se fecha aproximadamente desde el 450. Dicho concepto obedecería a que, en el progresivo abandono del poder romano, el comercio y la actividad marítima entre Irlanda, la *Britania Minor* -Bretaña- y las costas gallegas y asturianas estaba controlado por gentes de origen céltico, más concretamente bretón. No debemos olvidar que en esta costa la dirección predominante de los vientos es NE. y N. (Mapas 6 y 8), lo que favorece la navegación a vela desde las mencionadas costas europeas hasta las gallegas y asturianas.

En la Península Ibérica era el puerto gallego, que más tarde sería conocido como La Coruña, uno de los vértices de dicha actividad, que por otro lado estaba continuamente acosada por las acciones piráticas de pueblos germánicos[2]. Destacaba ya en época romana como principal salida al mar de la zona, con un tráfico comercial de mineral destinado a *Galia* y *Britania Maior*. Con la caída

[1] Para una visión de los aspectos navales de las denominadas historiográficamente como Primeras Invasiones, véase LEWIS «Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du Ve au VIII siècle.» *Le Moyen Age*, LX, 1953, pp. 249-298. Otra edición de este artículo en LEWIS, *The sea*… Mantiene la misma paginación que en la revista y es la obra que empleamos. Los aspectos navales del proceso de asentamiento de los pueblos bárbaros entre 249 y 268. También es interesante la lectura de Archibald R. LEWIS y Timothy J. RUNYAN, *European naval and maritime History 300-1500*. Indiana, 1985. Igualmente «La Navigazione Mediterranea nell'Alto Medievo» *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi Sull'Alto Medievo*, XXV, 2 vols. 1978.

[2] LEWIS, «Le commerce et la navigation…», 260, 262; LEWIS y RUNYAN, *European naval*…, pp. 15 y 89-90.

del Imperio y en época sueva este comercio tendrá cierta revitalización, entrando los diversos pueblos costeros en contacto entre sí e interviniendo Galicia en estos circuitos.

Respecto a las costas españolas, la existencia de dicha *talasocracia celta* vendría a estar demostrada, a la par que los casos de intercambio marítimo comercial con el Mediterráneo, por una serie de datos dispersos.

Un primer grupo interesante de pruebas para ambos aspectos serían una serie de cuestiones, "indirectas". Para el caso de la *talasocracia celta*, la circunstancia del nombre bretón, *Mailoc*, del primer obispo conocido de la diócesis de *Britonia*[3]. Igualmente existía una interesante mención en el documento conocido como parroquial suevo:

> «*ad sedem Britanorum ecclesias que intro Britones una cum monasterio Maximi et que in Asturiis sunt*»[4]

Para el caso del comercio en el eje marítimo atlántico-mediterráneo y en el marco de la tradición, tenemos la llegada por mar del sepulcro del Apóstol Santiago a las costas de Iria Flavia desde Palestina[5]. Esta ruta atlántico-mediterránea, aunque a la inversa, sería la que siguieron los Hérulos en sus depredaciones marítimas en *Hispania*, la primera en el 456 y que se ciñó únicamente a las costas gallegas y del Cantábrico y la segunda en el 459, en la que ya pasaron al Mediterráneo, tal y como pone de manifiesto en los siguientes textos:

> «*De Erulorum gente septem navibus in Lucensi litore aliquanti advecti, viri ferme CCCC expediti superventu miltitudinis congregate duobus tantum ex suo numero effugantur occisis: qui ad sedes propias redeuntes Cantabriarum et Vardulliarum loca marítima crudelissime depraedati sunt*»

> «*Eruli marítima conventus Lucensis loca nonnulla crudelissime invadunt ad Baeticam pertendentes*»[6].

Mediante esto testimonios sabemos tres cosas. Primera, la presencia de nucleos costeros habitados en la costa cantábrica. Esto supondría la existencia de actividad marítima, aunque -y no estoy diciendo que sea necesariamente así-, fuera de corto alcance, como por ejemplo la pesca litoral. La segunda es que los ataques de los Hérulos fueron de tipo de rapiña, es decir, llegada,

[3] Según A. TOVAR, «Un obispo con nombre británico y los orígenes de la diócesis de Mondoñedo.» *Habis*, 3, 1972. En la página 157 se indica como procedería de una familia aristocrática bretona.

[4] *Parroquial Suevo o División de Teodomiro*. Citado por José CARBAJAL SOBRAL, *Los Concilios de Braga en los siglos VI y VII, reflejo de la vida en la Gallaecia de la época*. 1999. Tesis doctoral. Pierre DAVID, *Etudes historiques sur la Galice et Portugal du VIe. au XIIe. Siècle*. Coimbra, Instituto Francés en Portugal, 1947. Se trata de un documento fechado entre 572 y 586/589

[5] LEWIS, «Le commerce et la navigation…», pp. 261-262. En la nota a pie de página n°. 47 indica la existencia de obispos bretones en el concilio de Toledo de 653, en el de Braga de 675 y nuevamente en los de Toledo de 683 y 692. A su vez toma el dato de J. LOTH, *L'Immigration bretonne en Armorique du Ve au VIIe siècle de notre ère*. Rennes, Baraise et cie, 1993, p. 176.

[6] Hidacio, *Cronicón*, p. 28 para el primer ataque y p. 31 para el segundo.

desembarco rápido, depredación y embarque. La tercera es que el paso del Atlántico al Maditerráneo está plenamente asumido y de hecho al cronista no le supone extrañeza alguna.

Pero no sólo mediante los textos, la tradición o la toponimia y onomástica se atestigua la actividad marítima en la cornisa cantábrica española durante este período. También tenemos algunas evidencias arqueológicas. Respecto a la actividad naval, en las costas cantábricas, en época bajo imperial, tenemos la existencia de una factoría de *garum* en la ciudad de Gijón o la existencia de la misma Torre de Hércules en La Coruña. Por otro lado, respecto al tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo, está el testimonio de la presencia de objetos orientales y del mediodía Hispano tanto en las Islas Británicas, como en Frisia, Francia o la península de Escandinavia, en especial Suecia, con el núcleo de Birka, a la ribera del lago Mälar, región de Scania, como centro más destacado. Aunque esta circunstancia probaría la existencia de tales contactos en una época más tardía, ya entre los siglos VI y VII. También en la costa vasca, como muestra el yacimiento arqueológico submarino del cabo Higuer y en el que se han recuperado materiales procedentes tanto de la Galia como bizantinos del siglo VI, lo que junto con otros restos probaría la existencia mínima de actividad comercial marítima hasta el mencionado siglo VII[7].

No debemos perder de vista que estamos hablando de una zona en la que el control político es difuso. Por un lado, y ya en un momento final, en la esquina más noroccidental de la Península, se produjo el asentamiento de los Suevos. Según un autor, este sería el único que inició su movimiento migratorio desde Escandinavia por vía marítima, con alguna "escala" terrestre y es probable que llegara a las costas de *Hispania* también por esta vía[8]. Desde luego es una posibilidad con la que me identifico. Por el otro, en la cornisa cantábrica, la desintegración del poder romano provocó un vacío de poder que no fue llenado por la monarquía visigoda, que siempre mantuvo enfrentamientos de forma periódica contra los pueblos de las montañas. La situación permitía el desarrollo de la actividad marítima bretona, que no obedecía a intereses políticos sino eminentemente económicos, por lo que su presencia no supuso, al menos no consta que así fuera, quebranto alguno para el poder suevo mientras este se mantuvo en la zona. Fue a partir de los siglos VI y VII cuando la talasocracia celta dio paso a los marinos de ámbito merovingio y al predominio del comercio frisón[9].

1. 2. El marco Mediterráneo

Respecto a las costas del ámbito Mediterráneo, conviene que nos detengamos en un aspecto. Es otro caso peculiar que llamó la atención de los historiadores. Se trata de la *talasocracia vándala*, con un componente naval mucho mayor respecto a la atlántica que hemos visto.

Los Vándalos fueron una de la tribus germánicas que protagonizaron la ruptura del *limes* hacia la navidad del 406. Llegaron a *Hispania* en el 409 y allí realizaron una de las transformaciones estratégicas más significativas de la historia. Por la misma, de ser un pueblo nómada, de carácter

[7] A. M. BENITO «Cerámica del yacimiento submarino del cabo Higuer (Hondarribia)» En *Munibe*, 40, 1988, pp. 123-163.

[8] LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., p. 9.

[9] Para estos asuntos también es interesante la obra mencionada de FERREIRO ALEMPARTE, *Arribadas de normandos y cruzados*..., pp. 131-132.

continental y sin ninguna tradición marítima, se transformaron en una potencia naval que logró el *dominio del mar* durante casi un siglo del Mediterráneo Occidental desde sus bases poblacionales el Norte de África[10].

Un autor cristiano no deja pasar la ocasión de narrar su llegada:

> «*Ferum brevi consequenti tempore divina voluntate et potestate provenit, ut manus ingens diversisd telis armata et bellis exercitata, immanium hostium Vandalorum et Alanorum commixta secum habens Gothorum gentem, aliarumque diversarum personas, ex Hispaniae partibus transmarinis, navibus Africae influxisset et irruisset:...*»[11]

Más conciso se muestra un texto anónimo:

> «*Vandalos in Africam transfretantes ingentem lacerata omnia provincia Romanis cladem dedero.*»[12]

En la misma fuente:

> «*Cartago a Vandalis capta cum ovni simul Africa lacrimabili clade et damno imperio Romani potentiam deiecit. Ex hoc quippe a Vandalis possidetur.*»[13]

Pocos en cantidad, supieron aprovechar la tradición náutica norteafricana cuando se asentaron en dichas tierras en el 429 y se convirtieron en un poder naval con núcleo en la ciudad de Cartago, desde la que, en su expansión naval, se hicieron con el control de puertos en las Baleares, en Cerdeña y en Sicilia[14]. Así quedó atestiguado por Isidoro de Sevilla:

> «*Qui dum rupto foedere pacis Suevorum, Balearica Terraconnensis provinciae insulas depraedatur* /.../
> *Ille autem sacramenti religione violata Carthaginem pervadit, Siciliam depraedatur Panormum obsidet* /…/»

También por Procopio de Cesarea:

[10] Muchos autores han tratado la actividad naval de este pueblo. En España fue estudiada por Francisco MORALES BELDA, *La marina vándala. Los asdingos en España*. Barcelona, Ariel, 1969. También tenemos la obra ya mencionada de Lewis y Runyan. Sobre las fuentes, Isidoro de Sevilla, *Historia Gothorum*; Procopio de Cesarea, *Guerra Vándala*, también el texto *Chron. Gall.*

[11] POSSIDIO, *De Vita Aurelii Augustini*. Migne (Ed.) *Patrologia latina*, vol. 32, columnas 33 a 66. Capítulo XXVIII, columnas 57-59, este texto en columna 57. El autor fue discípulo de San Agustín.

[12] *Chron. Gall.* A. CCCCLII, 108, p. 658.

[13] *Ibidem*, 129, p. 660.

[14] LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., p. 10. Juan José SAYAS ABENGOECHEA, «La zona del Estrecho desde las invasiones a la ocupación bizantina» En *Actas. Congreso Internacional del estrecho de Gibraltar*. Tomo I, Madrid, 1988, pp. 1079-1093.

«*Tomando como base este acuerdo, los vándalos, tras cruzar el estrecho de Cádiz, penetraron en Libia...*»

«*...la isla de Cerdeña, que estaba sometida a los vándalos.*»[15]

E igualmente en el texto anónimo empleado anteriormente:

«*[Wandali Baleariсas insulas praedantur et eversa Carthagine Spartaria et Hispalis, depraedata Spania arreptis navibus Mauritaniam petunt rege Geserico...]*»[16]

Que en esa adición indica sobre el apresamiento de Cartago:

«*XIIII. Cartago capta a Genserico*»[17]

Es decir, mediante una serie de puntos geográficos costeros lograrán realizar una serie de operaciones bélicas desde los mismos, aprovechando la posición geográfica favorable, lo que se conoce como *influencia*. Pero a la vez estuvieron en disposición de realizar frecuentes ataques de rapiña sobre territorio peninsular italiano, como el que efectuaron sobre Roma en el 455[18]. Tal y como nuevamente nos expresan Isidoro de Sevilla:

«*Geisericus autem non contentus Africae vastationibus navibus advectus Roman ingreditur direptisque opibus Romanorum per quattuordecim dies...*»

Y nuevamente Procopio de Cesarea:

«*Por su parte Gicerico, no por ninguna otra razón más que porque suponía que eso le reportaría grandes cantidades de dinero, se hizo a la mar en dirección a Italia con una gran flota. Subió él hasta Roma y, como no le salía al encuentro nadie, se apoderó del palacio imperial.*»[19]

La relativamente recién adquirida habilidad marinera de los Vándalos les hizo posible derrotar años después en un *combate decisivo*, a una flota bizantina que fue enviada contra ellos en el 468. Así la informa Procopio de Cesarea en un largo pasaje en el que explica todo la acción acontecida[20].

[15] Isidoro de Sevilla, *Historia Gothorum*. Para las Baleares, p. 296. Conviene indicar a este respecto que Isidoro de Sevilla manifiesta que el ataque sobre las Baleares se realizó antes del paso de África del pueblo suevo. Sobre el paso a África, la toma de Cartago y los ataques a Sicilia, p. 297. En esta obra no se indica nada de los ataques contra Córcega ni contra Cerdeña; *Guerra Vándala*, p. 81 para el paso a África y p. 99 para la información de que Cerdeña estaba sometida a los vándalos, aunque no se dice desde cuándo.

[16] *Chron. Gall.* A. DXI, 584, p. 659.

[17] *Ibidem*, 598, p. 661.

[18] LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., p. 10.

[19] *Historia Gothorum*, 298; *Guerra Vándala*, pp. 91-92.

[20] *Guerra Vándala*, pp. 99-102. La acción viene precedida por una notable expedición vándala por la península de los Balcanes. LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., p. 11, señalan el año 476 como el del envío de dicha flota y el del enfrentamiento.

Gracias a la *movilidad*, los Vándalos lograron progresar por todo el Mediterráneo, mientras que fue debido a la *versatilidad* por lo que desde una *operación de combate contra objetivos terrestres*, una campaña depredatoria por los Balcanes, se obtuviese una victoria naval contra la flota imperial. Con todo ello los Vándalos lograron el ejercicio del *control del mar*, lo que les fue permitido por el *dominio* del mismo.

La situación llegó a su final cuando desde finales de la segunda década del siglo VI, el emperador Justiniano accedió al trono del Imperio Romano de Oriente e inició lo que denominamos como *Renovatio Imperii* y con ella la expansión por el Mediterráneo Central y Occidental, derrotándose a los Vándalos con su rey Genserico a la cabeza, en el 534, por parte del general Belisario en una única batalla terrestre en las afueras de Cartago, que supuso su final como potencia naval[21]. Pese a tener el *dominio del mar*, los Vándalos no lograron influir de forma decisiva en el devenir de los acontecimientos terrestres y cuando los bizantinos lograron imponerse en tierra sobre dicha tribu germánica, la débil, por no decir nula, estructura política de los mismos se colapsó. Posteriormente, cuando por parte bizantina y de manos del general Narsés, se tomó gran parte de Italia, se inició la expansión por las costas del sureste de la Península Ibérica y por el norte de Marruecos, tomándose también las Islas Baleares[22].

1. 3. La caracterización naval de la irrupción germánica

Como se aprecia, en los convulsos momentos de desintegración del poder político y militar romano en la parte occidental del Imperio y su sustitución por otros poderes emanados de las oleadas germánicas, la Península Ibérica y sus islas adyacentes, las Baleares, tuvieron un papel significativo. En el marco del Cantábrico con la talasocracia celta, de carácter eminentemente marítimo y en el marco del Mediterráneo con la talasocracia vándala, caracterizada por el empleo de la fuerza naval. Sin embargo, nuestras costas fueron más bien objetivo que punto de partida de los movimientos navales que se estaban produciendo en esos momentos, excepción hecha con la primera depredación de las Baleares por parte de los Vándalos, que salieron para ello desde las costas peninsulares, al parecer de la Bética y el intento de cruce hacia África por parte visigoda y que veremos en el siguiente punto.

2. El reino visigodo de Toledo

Es relativamente poco conocida la actividad naval de la monarquía visigoda toledana. Además de poco conocida, los estudios y análisis sobre la misma son escasos y, en todo caso, antiguos. Sin embargo, solo con una somera mención cronológica de las acciones navales visigodas, según las fuentes escritas, podemos apreciar la relativa significación de las mismas, y el nivel de

[21] LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., pp. 16-18. El gobierno de Justiniano se extendió desde el 527 hasta el 565. La derrota de los vándalos a manos bizantinas en *Historia Gothorum*, 299 y *Guerra Vándala*, mucho más extenso, lógicamente, pp. 201 y 243.

[22] LEWIS y RUNYAN, *European naval*..., p. 18. Procopio de Cesarea, *De Bello Gotico*. H. B. DEWING. Para su llegada a Italia, vol. III, lb. VI, xiii, pp. 401-403. Sobre su participación en la campaña, vol. IV y V, libs. VI y VII. Sobre la Península Ibérica, Marruecos y Baleares, vol. V, libs. VII y VIII

Es interesante la obra de Margarita VALLEJO GIRVÉS, *Hispania y Bizancio. Una relación desconocida.* Madrid, Akal, 2012.

complejidad alcanzado. Hay indicios ya desde principios del siglo V de los intentos visigodos por adquirir cierta habilidad naval. Esto se ve con los dos intentos, fracasados por las inclemencias meteorológicas y el estado de la mar, de pasar primero a Sicilia desde Italia en el 410 y, después, al Norte de África desde España hacia el 415[23].

En cualquier caso la información de ambos fracasos nos es proporcionada por Paulo Orosio. Para el primer fracaso:

> «*...sub Alarico cladis, cum in Siciliam Gothi transire conati, in conspectu suorum miserabiliter arrepti et demersi sunt*»

Respecto al segundo:

> «*...Gothorum manus instructa armis navigiisque transire in Africam moliretur, in duodecim milibus passuum Gaditani freti tempestate correpta, miserabili perierat.*»[24]

Para este segundo caso no podemos olvidar ni el régimen de corrientes ni el de los vientos dominantes existentes en el punto más cercano, el Estrecho (mapa 20) que favorecerían, en el primer caso, los movimientos W.-E. y en el de los vientos, los movimientos E.-W., en ningún caso se ven favorecidos los movimientos N.-S. Para encontrar una zona al menos favorable en el régimen de vientos, tendríamos que desplazarnos a la costa mediterránea andaluza (Mapa 12), con vientos que favorecen el desplazamiento desde el NW. al SE.

Posteriormente hay un testimonio poco claro de actividad marítima antes de su asentamiento definitivo en *Hispania* tras su expulsión de la *Galia* por los francos de Clodoveo tras la derrota del 507. Esto ocurrió cuando en territorio bajo dominio visigodo, se envió una flota, hacia el 475, a Burdeos con el objetivo de combatir a los piratas sajones que asolaban la región del Garona[25], en un tipo de operación relacionada con las *aplicaciones policiales* del *poder naval* en la consecución del *control del mar*. Así queda puesto de manifiesto en una carta de Sidonio Apolinar:

> «*...cum quo dum tui obtentu aliquid horarum sermoninanter extahmus, constanter asseveravit nuper vos classicum in classe cecinisse atque Inter. Oficia nunc nautae, modo milites litoribus Oceani curvis inerrae contra Saxonum pandos myoparones, quórum quot remiges videris, totidem te cerniere putes archipiratas...*»[26]

[23] SAYAS ABENGOECHEA, «La zona del Estrecho...», p. 1083.

[24] Paulo Orosio, *Historiarum Adversum Paganos libri VII*. C. Zangemeister, *Hábeas Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum*, 5. Para el primer texto, el intento de cruce a Sicilia, VII, 43, p. 12. Para el segundo texto, VII, 43, pp. 11-12. Extraídos de SAYAS BENGOECHEA, *Op. cit.*, p. 1083 y GARCÍA MORENO, «Ceuta y el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad Tardía (siglos V-VIII)» En *Actas. Congreso Internacional*... Tomo I, pp. 1095-1114. P. 1098. El primero da fecha del primer intento y no el segundo y el segundo autor hace lo contrario.

[25] LEWIS, «Le commerce et la navigation…», p. 266.

[26] Sidonio Apolinar, *Epistolae*. T. Mommsen. MGH. Scriptores. Auctores Antiquissimi, VIII. *Sidonio Namatio Suo Salutem*, pp. 130-133. La mención a los piratas sajones en pp. 132-133 y el texto extraido en p. 132.

En este caso tampoco era favorable para la flota visigoda ni el régimen de corrientes ni el de vientos dominantes (Mapa 6).

2. 1. Aspectos navales en el reino de Toledo

Tras la mención de Orosio vista un poco más arriba, habrá que esperar a que ya asentados de forma definitiva y exclusiva en *Hispania* y avanzado el siglo VI, para tener noticia de la expedición que durante el reinado de Teudis (531-548) se realizó con el fin de asentar una guarnición visigoda en Ceuta, hacia el 533, en virtud de un tratado firmado entre Visigodos, Ostrogodos y Vándalos. Estos intentaban poner freno a la expansión imperial por el Mediterráneo Central y Occidental. Sin embargo dicha ocupación fue muy breve, debido a la victoria de Belisario sobre el vándalo Gelimer, de la que ya hemos hablado, y que puso el Norte de África bajo dominio imperial[27]. No obstante, Teudis intentó nuevamente la ocupación de Ceuta entre el 542 y el 548, como lo pone nuevamente de manifiesto Isidoro de Sevilla:

> «*Post tam felicis successum victoriae trans fretum inconsulte Gothi gesserunt. Denique dum adversum milites, qui Septem oppidum pulsis Gothis invaderant, oceani freta transisset eundemque castrum magna vi certaminis expugnarent, adveniente die dominico deposuerunt arma, ne diem sacrum proelio funestarent. Hac igitur occasione reperta milites repentino incursa adgressum exercitum mari undique terraque conclusum adeo prostraverunt, ut ne unus quidem superesset, qui tantae cladis excidium praeteriret*»[28].

Siendo ambas expediciones clasificables como operaciones de *proyección del poder naval sobre tierra*, en una *operación de combate contra objetivos terrestres*. Resulta interesante comprobar que es la cuarta ocasión, que sepamos, en la que los visigodos llevan a cabo una operación semejante, resultando todas ellas un fracaso, bien sea por motivos geográficos o político/militares.

Ya de finales de esa centuria, y en el marco Atlántico, tenemos la flota que organizó Leovigildo (569-586) para rechazar los ataques navales de Guntram, rey de Borgoña, por lo que la misión principal era *defender la costa propia*, frente a una agresión externa. Dichos ataques fueron más o menos simultáneos y poco después de la rebelión de Hermenegildo. Por un lado el rey franco envió refuerzos por vía naval al reino suevo, cuyo soberano aprovechó la rebelión para adentrarse en territorio visigodo, viéndose favorecido para ello tanto por el régimen de corrientes como de vientos dominantes (Mapa 6). Por otro, trató de conquistar lo que quedaba de la *Septimania* en manos visigodas, para lo cual realizó un doble ataque, terrestre y marítimo, partiendo el segundo desde la desembocadura del Ródano, para lo que se vieron favorecidos por las corrientes y los vientos dominantes (Mapa 16). En el primero de los casos, la flota de Guntram fue derrotada por una flota visigoda que los interceptó en el mar y consiguió su eliminación en un *combate decisivo*, que era además el primer combate naval constatado de una flota visigoda. En el segundo, las fuerzas

[27] Sobre este primer intento visigodo de presencia en Ceuta, GARCÍA MORENO, L. A., «Ceuta y el Estrecho...»

[28] *Historia Gothorum*, p. 284 sobre el segundo intento. En el texto se deduce que los visigodos habían sido expulsados antes por los bizantinos, lo que sería el primer intento. Sobre la problemática de Ceuta, GARCÍA MORENO, «Ceuta y el estrecho..., p. 1111.

atacantes se quedaron atascadas en el asalto contra Nimes, de forma que se pudo enviar un ejército de refuerzo que derrotó de forma definitiva a las tropas de Guntram. La actividad naval de esta campaña no es mencionada en las fuentes hispanas, pero sí lo es por las francas, en concreto por Gregorio de Tours:

> «*Legati de Hispaniis regem Guntchramnum venerunt cum multis muneribus, pacem pedentes, sed nihil certi accipiunt in responsis. Nam anno praeterito, cum exercitus Septimaneam debellasset, navis, quae de Galleis in Galliciam abierant, ex iusso Leuvieldi regis vastatae sunt, res ablatae, hominis caesi atque interfecti, nonnulli captivi abduci sunt. Ex quibus pauci quodadmodo scafis erepti, patriae quae acta fuerant nonciaverunt.*»[29].

La primera de las acciones mencionadas es muy significativa. Sin duda, la flota visigoda estaba compuesta por embarcaciones de origen atlántico, bien de la zona lusitana bien del área del golfo de Cádiz. Esto reflejaría la permanencia de una vida marítima tan significativa como para reunir una flota de forma relativamente rápida y enfrentarse con éxito a la borgoñona.

A principios del siglo VII, bajo el reinado de Sisebuto (612-621), se dio mayor continuidad a la política naval al dotarse de una verdadera escuadra con la que se combatió contra los bizantinos por la obtención del *dominio del mar*. Pero no sólo contra ellos.

En el marco de las campañas contra los pueblos Astures, Cántabros y Vascones, se empleó la fuerza naval para la realización de *saltos anfibios* con los que, en *operaciones de combate contra objetivos terrestres* sin duda, se atacó por la retaguardia a las fuerzas enemigas, empleando las características de *permanencia* y *movilidad* con las que se consiguió una ventaja geográfica decisiva, *influencia*, para poder derrotar a las fuerzas enemigas:

> «*Et trans Oceanum ferimur porro usque nivosus*
> *Cum teneat Vasco nec parcat Cantaber horrens.*»[30]

Es más, las fuerzas navales visigodas lograrían bloquear Narbona, apoderándose de la misma[31].

La organización y mantenimiento, más o menos estable, de una fuerza naval fue aprovechada por Suintila (621-631) para la expulsión definitiva de *Hispania*, en el 625, de los bizantinos en la Península Ibérica en el que se habían asentado desde mediados del siglo VI. En un siguiente paso, parece que incluso se pensó en esa fuerza naval para pasar a la Mauritania Tingitana y expulsar igualmente de las mismas a las tropas imperiales[32]. No es casualidad que se haya indicado que los

[29] Biclaro, Juan de, *Chronica*. T. Mommsen. M.G.H. Scriptores. Auctores Antiquissimi, *Cronica Minora*, XI, vol. II, pp. 211-220. De ahora en adelante, *Chronicon*, p. 93. Gregorio de Tours, *Historia Francorum*. T. Mommsen. MGH. Scriptores. Scriptores Rerum Merovingicarum, I, pp. 31-450. De ahora en adelante *Historia Francorum*. Texto obtenido de Libro VIII, capítulo 35, página 351.

[30] SISEBUTO, *Carmina*. En VV. AA., *Anthologia Latina sive poesis latinae supplementum*. Amsterdam, Verlag Adolf M. Hakkert, 1972. El poema de Sisebuto, pp. 3-6, el texto, p. 3.

[31] FUENTE, *Compendio Histórico*..., p. 8.

[32] De hecho, NAVARRETE, en su *Historia marítimo-militar*..., p. 29, indica que los visigodos se apoderaron de Ceuta.

reinados de Witerico, Gundemaro, Sisebuto y la mayor parte del de Suintila, constituye el momento álgido del reino visigodo[33]. Es probable que en el caso de la lucha contra Bizancio, la flota visigoda ejerciese el *dominio del mar*, lo que les permitió el *control* del mismo, de forma que impidiese, o al menos obstaculizase, la llegada de refuerzos de forma efectiva para los imperiales, con lo que el *poder naval*, habría sido empleado eficazmente para influir en los objetivos estratégicos terrestres.

La siguiente acción fue ya en el reinado de Wamba (672-680). La sublevación de Hilderico y Gumildo en la Septimania, hizo que Wamba enviara a combatirlos al duque Paulo. Pero una vez llegado a la Septimania, Paulo también se sublevó en Narbona contra Wamba[34]. Así, en Narbona fue coronado rey por los sublevados. La respuesta de Wamba no se hizo esperar y envió una importante fuerza terrestre dividida en tres columnas. La más oriental de las mismas marchaba paralela a la costa por la *Via Augusta*, tal y como nos manifiesta Julián de Toledo:

> «*Dehinc electis ducibus in tres turmas exercitum dividit: ita una pars ad Castrum Libyae, quod est Cirritaniae caput, pertenderet; secunda per Ausonemsem civitatem Pyrenaei media peteret; tertia perviam publicam iuxta oram marítima graderetur*»[35].

Al mismo tiempo se envió una flota para apoyar a las tropas terrestres, en palabras del mismo cronista:

> «*Alium exercitum destinans qui navali praelio bellatorum accederet*»[36].

La acción combinada de las tropas terrestres y la flota permitió la fácil conquista de numerosas plazas, algunas por bloqueo, como Narbona, Béziers, Agde y Maguelonne. El primer día de septiembre de 673 se tomó la principal plaza de los rebeldes, Nimes, lo que supuso la rendición de los sublevados y el final de la rebelión. Una nota importante sobre la participación de las fuerzas navales nos la da el siguiente texto del mismo autor:

> «*In Magalonensi vero Gumildus loci ipsius antistes cum ad obsidionem sui circumfusum videret exercitum, urbemque ipsam non tam ab his qui per terram pugnaturi aesesserant quam ab his cingi, qui navale praelium acturi per María commeaverant, hujus rei clade perterritus compendii viam arripuit, Nemausumque se cum Paulo socium intulit.*»[37]

Fue también bajo el reinado de Wamba, cuando una fuente posterior nos informa de la primera incursión naval contra territorio de la monarquía visigoda:

---

[33] Luis A. GARCÍA MORENO, *Las Invasiones, la ocupación de la Península y las etapas hacia la unificación territorial*. En *La Historia de España de R. Menéndez Pidal.* III, tomo 1, p. 210.

[34] En CANELLAS LÓPEZ, *Diplomática Hispano-Visigoda*, existen varios documentos relativos a esta sublevación. En concreto docs. 143 a 147, ambos incluidos, pp. 217-220. No se hace en los mismos mención alguna a cuestiones navales.

[35] Julián de Toledo, *Historiae Rebellionis Pauli adversus Wambam Gothorum Regem*. Migne, *Corpus Chistianorum. Serie Latina*, vol. XCVI, columnas 759 a 808. Este texto en columna 773.

[36] *Ibidem*, columna 776.

[37] *Ibidem*, columna 778.

> «*Reynando despues nuestro [señor] Bamba, dozientas e setenta naues de moros acometieron la ribera de España y corrieron contra ellas su hueste, todas fueron destruydas y de fuego quemadas.*»[38]

Nuevamente con Ervigio (680-687), al parecer se produjo otro intento de penetración islámica en *Hispania*. El monarca empleó nuevamente la flota en *operaciones de defensa de la costa propia* en otra significativa acción bélica. Los musulmanes debían hostilizar mediante incursiones de rapiña el litoral de la Bética. La acción naval visigoda debió consistir en la destrucción de las embarcaciones musulmanas en uno de esos ataques[39]. A esta acción parece ser que le pudo seguir otra de carácter más ofensivo, como el asentamiento, nuevamente, de una guarnición visigoda en Ceuta, coincidiendo con los últimos datos sobre la existencia de una guarnición bizantina en la misma[40].

Un texto cronístico muy posterior indica que:

> «*Desi paso su fazienda en tal manera que los paso todos en naves muy encubiertamente en guisa de mercadores. E así los paso aquen mar pocos a pocos, que ningun ome non cuydase synon que eran mercadores.*»[41]

Es decir, que, sin saber de dónde extrae el cronista la noticia, el paso se habría producido de forma encubierta y en varias veces, con embarcaciones ajenas. Esta circunstancia sería más factible, desde mi perspectiva, que la presencia de una gran armada invasora.

2. 2. La caracterización naval del reino visigodo de Toledo

El reino visigodo de Toledo fue el primer poder político asentado en la Península Ibérica, en el territorio de la *Hispania* romana, que sostuvo con cierta continuidad una marina de guerra, al menos mantuvo la posibilidad de una *flota en potencia* que le permitió, cuando lo estimó oportuno, la ejecución de acciones navales.

El uso de esta flota fue siempre defensivo, en función de las campañas realizadas contra invasiones francas o contra la presencia bizantina en *Spania*. Igualmente todas las acciones navales, menos la realizada contra la flota franca que se dirigía hacia Galicia, fueron llevadas a cabo como apoyo a operaciones terrestres.

Por otro lado, la fuerza naval visigoda, actuando siempre como *flota concentrada*, logró el *dominio del mar* en los momentos que esto era necesario. La forma de obtenerlo fue o bien por la eliminación de la flota enemiga mediante un *combate decisivo*, como ocurrió en el caso del combate

[38] *CE*, p. 261. Libro Segundo, capítulo LX. Noticia también recogida en la *Historia de los Hechos de España* de Jiménez de Rada, Libro Tercero, cap. XII, p. 135. NAVARRETE, *Historia marítimo-militar*..., p. 29, Indica que se envío una flota visigoda para combatir contra los musulmanes.

[39] *Crónica Rotense*. Apréciese que las dos últimas noticias no son ya una fuente visigoda, sino posteriores. En este caso un cristiana altomedieval.

[40] *Patrología Latina*, Migne, 92, p. 427. Citado por GARCÍA MORENO, L. A., «*Ceuta y el Estrecho*...», p. 1109.

[41] *Crónica de 1344*, p. 122.

contra la fuerza naval franca en el Cantábrico, o bien por la obtención de la *influencia*, que permitió a las fuerzas visigodas el dominio del *mar de batalla*, en el cual las embarcaciones visigodas eran empleadas tanto como ala de refuerzo de las tropas terrestres, como arma de bloqueo, como fuerza de ataque. Para ello se hacía uso de la *capacidad de supervivencia* y con ella tanto de la *versatilidad* como de la *flexibilidad*, que el uso de una fuerza naval permitía.

Pero los errores en el empleo de la fuerza naval por parte del poder visigodo no fueron de índole táctica. En este uso, no existió, por ejemplo, la visión estratégica de que se podría haber finalizado mucho antes con la presencia bizantina, cortando sus líneas de comunicaciones, que eran marítimas, largas y relativamente vulnerables, cosa que finalmente parece ser que se hizo. Otro ejemplo en ese sentido fue la irrupción de las fuerzas musulmanas en el reino de Toledo. Un uso más agresivo de la fuerza naval hubiera podido evitar tales incursiones, pero esto jamás lo podremos saber ya que la derrota del rey Rodrigo en la batalla de Guadalete del 711 hizo que la historia de España entrará en otro derrotero[42].

3. La Alta Edad Media

En el marco temporal en el que nos introducimos a continuación, desde el siglo IX hasta 1248 y para el ámbito geográfico de la España cristiana, desde mediados del siglo VIII, se da prácticamente el mismo nivel de desconocimiento general sobre las actividades marítimas, y con ellas las navales, que para el momento analizado en las páginas anteriores. Hay un agravante y es que las fuentes escritas desde el siglo IX al XI son, si cabe, más parcas para el caso de la monarquía asturleonesa. Aún así, varios son los datos sobre la actividad marítima, generalmente aislado que se pueden consultar en la bibliografía existente[43]. Nosotros nos vamos a centrar en los aspectos navales de los que se tiene constancia a partir del siglo XI

3. 1. La actividad naval altomedieval

Si el nacimiento de la marina de Castilla se sitúa tradicionalmente en el siglo XIII, no cabe duda que hasta mediados del siglo XII se produjeron numerosas manifestaciones del auge naval castellano. A inicios de ese siglo tenemos participación naval en acciones como el caso de la marina gallega, nacida de manos del Arzobispo Gelmírez. También la campaña de Alfonso I de Aragón, *El Batallador* contra la localidad gascona de Bayona. A mediados de siglo la conquista del importante

[42] Sobre la batalla de Guadalete es interesante el trabajo de Alberto SALGUERO BERNABÉ, «*La batalla de Guadalete. Aproximación a su realidad histórica y arqueológica*» *Actas. Congreso Internacional*... Tomo II. Pp. 73-99.

[43] Para todo este punto, me baso en el capítulo III de mi libro, *El mar*... También es interesante el trabajo de Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media» En *Nájera Encuentros Internacionales del Medievo*. *Ciudades y Villas Portuarias en el Atlántico en la Edad Media*. 2004. Actas, Logroño, IER, 2005, pp. 17-55. Es especialmente interesante para nuestro propósito el epígrafe **1. Proceso de Creación de las Villas Portuarias**, pp. 18-22. En él tenemos de forma sintética la actividad de ordenación de la costa. A este trabajo corresponde el mapa que más adelante exponemos con las ciudades y villas portuarias medievales en el norte de España. También resultan interesantes y tratan sobre el tema, mucho de los trabajos contenidos en el número tres de la revista *Litoral Atlántico. Villas al Mar. Ciudades Medievales*, 2001. Con visiones generales y trabajos sobre ámbitos específicos, como San Sebastián, Bilbao, Santander, San Vicente de la Barquera, Villaviciosa o Cádiz: Puerto de Santa María, a cargo de especialistas en el tema como Casado Soto, De La Peña Solar, Arízaga Bolumbur, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, etc.

puerto y base naval de Almería por parte del monarca castellano Alfonso VIII en 1147, puerto que se mantuvo en manos cristianas hasta 1158. Pero este auge no fue sólo una circunstancia privativa de Castilla.

En el ámbito de los condados catalanes, se producirá la toma de Tortosa, en 1148, por parte del conde Ramón Berenguer IV de Barcelona[44]. Mientras, en las costas atlánticas, una flota cruzada de paso hacia Tierra Santa ayudará a la monarquía portuguesa a la conquista de Lisboa, también en 1147, pero también a la de otros enclaves costeros significativos. Como vemos, el bienio 1147-1148 puede tomarse como un hito en la expansión naval de los reinos cristianos de la Península Ibérica. La cuestión es que para la monarquía castellana supone el inicio de un paréntesis de cien años para volver a encontrar una acción naval propiciada por la misma. Antes de ver un poco más detalladamente alguna de estas acciones, incidiré en un caso que creo no se ha valorado suficientemente desde la historia naval de la Castilla medieval.

3. 2. 1. La primera mirada de Castilla al Mediterráneo: Valencia

En los últimos años del reinado de Fernando I se produjo un hecho curioso y creo que no ha sido suficientemente considerado dentro del marco estratégico de búsqueda de salida castellana a la fachada mediterránea:

> «*…allegosse a la çibdad [de] Valençia, la qual hubiera combatido en breue, si non cayera trabajado de enfermedad.*»[45]

Dicho acontecimiento se inició en la primavera del año 1065 y terminó en noviembre de ese mismo año con el retorno de los castellanos por enfermedad del rey, que de hecho falleció en León ese mismo mes.

Este objetivo volvió a estar en el punto de mira castellano en la última década del siglo XI durante el reinado de Alfonso VI, hijo del anterior, quien intuyó la importancia que tenía el dominio de las ciudades costeras andalusíes pero no logró los medios para poder hacerse con ninguna de ellas[46] y no pudo impedir tampoco que los Almorávides cruzasen el Estrecho cada vez que quisieron y ello pese a la adversidad de vientos y corrientes (Mapas 29 y 30). Volviendo a Valencia, un control más o menos directo parece que se hizo posible desde 1086, cuando expulsado el rey Taifa de Toledo de la ciudad del Tajo y de su reino, se dirigió a Valencia con auxilio castellano, haciéndose con el control de la ciudad y su correspondiente territorio.

Desde 1092 el monarca castellano se había puesto en contacto con ciudades marítimas italianas, en concreto Génova y Pisa, e incluso contrató barcos en ambas ciudades ese mismo año

[44] Es interesante la obra de Ramón MIRAVALL DOLÇ, *Atacs franco-catalans contra Tortosa*. Barcelona, Dalmau, 1968.

[45] *CE*., p. 360. Libro Cuarto, capítulo LIX.

[46] Una prueba de esto, a parte de lo que veremos, está en el *Al-Hulal Al-Mawasiyya*, cuando el autor hace referencia a una de las cabalgadas de Alfonso VI que en 1084-1085 llegó hasta Tarifa, «...*se paró en la playa del Estrecho y las olas batían las patas de su caballo*...», p. 56.

con el objetivo de la conquista de Valencia[47]. No deja de resultar curioso que sea unos pocos años después, en 1094, cuando Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid, en una operación arriesgada y únicamente con sus huestes terrestres, según indica el poema épico *El Cantar del Mío* Cid, tomase la ciudad, como atestiguan también las fuentes islámicas[48]. La acción fue realizada por el mencionado caudillo cuando estaba desterrado por su monarca y con la finalidad de congraciarse con él.

La elección del objetivo no fue, desde luego, accidental. Siglos más tarde, el autor musulmán Al-Himyari dirá de Valencia:

> «*...una de las capitales de Al-Andalus. Se encuentra en un llano, en el centro de la región, muy poblada. En ella se realiza un comercio muy considerable. Posee tiendas y es un puerto de importación y exportación para las mercancías. Está a tres millas del mar y al borde del río que se utiliza para regar los campos* /.../ *Los barcos pueden remontar el río de Valencia* /.../ *Se beneficia a la vez de las ventajas de su situación terrestre y de las de su situación marítima.*»[49]

La pregunta que se puede plantear es la de si no se trataría más bien de una operación combinada en la cual las tropas castellanas asaltaron la ciudad por tierra mientras que las embarcaciones italianas, en este caso pisanas, la cercaba y atacaban por mar. O también si no era el Cid consciente, que seguro que lo era, de la importancia estratégica de la ciudad y de la voluntad del monarca de hacerse con la misma.

Respecto a la primera cuestión, si fuera tal y como se plantea, el destierro del Cid habría sido una notable maniobra de distracción estratégica, a la vez que desvinculaba a la monarquía castellana del asalto a una ciudad teóricamente amiga. La coincidencia de las fechas es, desde luego, muy sospechosa.

Sobre la segunda posibilidad, no cabría duda de que el noble castellano querría haberse congraciado con su soberano mediante la ocupación de dicha ciudad. De hecho, teniendo en cuanta las dificultades por las que pasaba la presencia castellana en la ciudad, Rodrigo Díaz de Vivar solicitó ayuda a Alfonso VI[50]. Ayuda que volvería a solicitar su viuda Jimena. Ante la difícil situación de la ciudad Alfonso VI despobló y arrasó la misma en 1102[51].

---

[47] Ramón MENÉNDEZ PIDAL, *La España del Cid*, pp. 414-416. Recogido por Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *La Repoblación de Castilla la Nueva*. 2 vols. Madrid, Universidad Complutense, 1975. Vol. I, p. 90 nota 25. A este respecto es interesante la obra de Jacques HEERS, *La primera cruzada*. Barcelona. Editorial Andrés Bello, 1997. Traducción de Eugenio Matus. Edición original *Libérer Jérusalem. La premier croisade*. Libraire Académique Perrin, 1995. Indica que «***Los almirantes y marineros de Génova*** /.../ ***organizaron numerosas y venturosas expediciones lejos de sus bases en Liguria*** /.../ **contra Valencia en 1092 y contra Tortosa en 1093**» p. 275. Igualmente respecto a los pisanos indica que «***Su arzobispo Daimberto se encontraba en 1095 en Castilla, como delegado del papa ante el rey, para preparar, financiar y organizar otros ataque contra los moros de la península.***» p. 280.

[48] *Poema de Mio Cid*. Edición de Colin Smith. Madrid, Ediciones Cátedra, 1980. Traducción de la Introducción y notas por Abel Martínez-Loza. Obra original en Inglés, Oxford University Press, 1980. La toma de Valencia en Cantar II, pp. 179-184. Una notable fuente de información sobre todo lo referido a la toma de la ciudad de Valencia por el Cid lo tenemos en IBN IDARI, *Al Bayan*..., pp. 65-109.

[49] AL-HIMYARI, *Kitab ar-rawd al-Mitar*, p. 101.

[50] IBN IDARI, *Al Bayan*..., p. 82.

Lo que sin duda nos ofrece la aventura valenciana es la idea de que se busca una salida al Mediterráneo y de participar tanto en las acciones bélicas contra el Islam como, sobre todo, de tener posibilidades de actuar en las actividades económicas que se desarrollaban en dicho mar. Valencia, donde como ya se ha indicado gobernaba un caudillo musulmán en la órbita del monarca castellano y ayer, como hoy, el puerto más cercano al Mediterráneo respecto al centro de la meseta, y con ello de la recientemente conquistada Toledo, se presenta como un objetivo estratégico fundamental del rey de Castilla[52]. No podemos dejar de mencionar como, en las postrimerías del reinado de Alfonso I *el Batallador*, también encontramos alguna evidencia aislada, en fuentes documentales tanto cristianas como musulmanas, sobre la significación de Valencia y el interés de dicho soberano por su conquista[53].

De hecho Alfonso I asedió la ciudad acampando ante la misma el 20 de octubre de 1125[54]. Dentro de esta campaña de Alfonso I por territorio andalusí, un autor nos deja una curiosa referencia:

> «*...hasta llegar al mar de Balis -Vélez Málaga-, y construyó allí una barca pequeña, en la que se le cogió pescado, como si fuese un voto que cumplir...*»[55]

[51] PORRES MARTÍN-CLETO, *Los Anales Toledanos I y II*, pp. 74-75. La noticia la recoge también Al-Himyari, cuando indica «*Los Rum, que se habían apoderado de Valencia, desde hacía cierto tiempo, la incendiaron al evacuarla en el año 495 (1101-02)*», *op. cit.*, pp. 101-102.

[52] Acerca de la no participación naval italiana en la toma de Valencia o posterior apoyo a la misma, el profesor Lewis indicó explícitamente que se debía a que en aquel momento el interés de Pisa o Génova se localizaba en el Mediterráneo Central, con las tomas de Sicilia y Malta por los normandos pero con auxilio italiano y con las flotas de ambas ciudades asaltando puertos norteafricanos como Bona y Madiya. LEWIS, «Northern european Sea power and the Strait of Gibraltar, 1031-1350 A. D.» En *The sea and the Medieval*…, X, pp. 155-156.

Por otro lado, la búsqueda de alianza con una potencia naval italiana, llevó a Alfonso VI al matrimonio, en segundas nupcias, precisamente en el 1098, con doña Berta, italiana oriunda de la Lombardía. El texto de la *Crónica Anónima de Sahagun* así la describía. *Crónica Anónima de Sahagún.* Edición Crítica, nota e índices por Antonio Ubieto Arteta. Colección Textos Medievales, Zaragoza, 1987, p. 17. Una cosa curiosa cabe destacar respecto a esta fuente. En un momento determinado, en un corto intervalo de páginas se hacen hasta tres menciones diferentes referidas al mar. Una respecto al mar que se hiela, otras dos respecto al peligro que supone el oleaje y una tercera respecto a la seguridad que suponen los puertos. Resulta curioso por cuanto ni antes ni después se vuelve a hacer mención alguna a nada relacionado con el mar. Por otro lado, en Europa, a parte de en el océano Glaciar Ártico, el agua del mar solo se hiela en el Báltico. Páginas 44-45 para la helada de los mares, 45 y 46 para el peligro de las olas y finalmente para la cuestión de la seguridad de un puerto también la página 46. Es decir, en tres páginas tres símiles relacionados con el mar. Antes y después, nada.

Todo pese a que la *CE* únicamente menciona como esposas del rey a Inés, Constanza e Isabel pp. 382-383, Libro Cuarto, capítulo LXXI. Más detalle da la *Historia de los Hechos de España* de Jiménez de Rada, donde se indica el nombre y origen de las cinco esposas de Alfonso VI y de su concubina andalusí, sevillana para más señas. En este autor se indica que la reina Berta era oriunda de Toscana. Libro Sexto, cap. XX, p. 245.

[53] Para las fuentes documentales cristianas, por ejemplo de carácter diplomático, LEMA PUEYO, *Colección Diplomática de Alfonso I*..., doc. 263, pp. 411-412. En él hace diversas donaciones por cada villa que se tome hasta Valencia. El documento está datado en Mequinenza en junio de 1133. Podemos encontrar también alguna noticia en otro tipo de fuentes, como por ejemplo los *Anales Toledanos*. Para las fuentes documentales musulmanas de carácter cronístico, véase, por ejemplo, IBN IDARI, *Al Bayan*..., pp. 160-168 para toda la campaña de Alfonso I y pp. 160-162 para lo referido a Valencia; *Al-Hulal al-Mawsiyya*, pp. 109-115.

[54] IBN IDARI, *Op. cit.*, pp. 161-162. Estuvo poco tiempo cercando la ciudad, que no tomó.

[55] *Al-Hulal al-Mawsiyya*, p. 114

3. 2. 2. La Marina de Gelmírez

Un aspecto interesante, relativamente bien analizado y que ha levantado la curiosidad de los estudiosos sobre los temas navales medievales hispanos, fue el de la creación de una flota gallega a principios del siglo XII, con anterioridad a 1120[56].

La existencia de la misma, aunque sea cuantitativamente poco significativa, presenta un gran salto cualitativo. Se trata de la diferencia de concepción que existe desde una defensa pasiva, estática y rígida basada en la defensa en tierra a partir de núcleos de resistencia -como sería las Torres del Oeste en Galicia y el castillo de Gozón en Asturias-, a una defensa activa, móvil y flexible de la costa propia mediante el empleo de embarcaciones que acudieran a cualquier lugar de la costa gallega.

En esta nueva concepción las embarcaciones servían de defensa adelantada para impedir la llegada de embarcaciones enemigas a la costa y evitar su depredación y no solo, como hacen las defensas terrestres, proteger a los habitantes y los bienes así como informar de la llegada de las fuerzas enemigas.

Las noticias sobre la misma es ofrecida por una fuente inestimable, la *Historia Compostelana*[57]. El límite *ante quem* viene definido por el nombramiento arzobispal del protagonista del texto, Diego Gelmírez. Una atenta lectura del mismo nos permite apreciar la existencia de una relativamente intensa actividad marítima en las costas gallegas. Por cuestiones propagandísticas, se nos intenta hacer creer la idea de que dicha actividad marítima debía de ser ciertamente restringida y desde luego no debía tener una gran tradición tras de sí. Únicamente de esta forma se comprende que en la mencionada crónica se manifieste la escasa tradición de los gallegos en la construcción de embarcaciones y en el combate en el mar. La realidad era bien distintita[58]. Pero no sólo tenemos la crónica para la historia de esta marina gallega. Hay otro documento que nos informa de tal situación de la fabricación de una serie de embarcaciones de guerra[59].

Sin embargo, tal y como hemos avanzado el uso naval, defensivo y ofensivo, de las embarcaciones no era algo novedoso en el señorío del obispado de Santiago de Compostela. La propia crónica así nos los manifiesta en su lectura. De esta forma se constata la existencia de tal dispositivo naval y no precisamente contra los musulmanes:

---

[56] Aportaciones sobre el tema en FIGUEIRAS, *Gelmirez and the reconversion...*; MARTÍN GRANIZO, *Los orígenes de la marina española*.

[57] *Historia Compostelana*. Edición de Emma Falque Rey. Madrid, Akal, 1994.

[58] Así lo vio ya Marcel MOLLAT en «Notes sur la vie maritime en Galicia au XIIe siècle d'après l'Historia Compostelana» En *AEM*, I, 1964, pp. 531-540.

[59] Pilar SAN PIO ALADEN y Carmen ZAMARRÓN MORENO, *Catálogo de la Colección de Documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval de Madrid*. 3 vols. Madrid, Museo Naval, 1979-1996. Vol. III, Serie segunda, numeración arábiga. Tomo 6, 1996. Se cita entre las páginas 76 y 77, un documento, el 17, que posee diversas noticias históricas de entre los siglos XII y XVIII. Se indica que la letra del mismo es de Pedro de Laiva. En la página 77, apartado 48, se cita un documento de 1115, el texto exacto de la regesta es «***Noticia de que Diego Gelmírez construyó dos galeras para defender las costas de Galicia de los ataques de los moros.***»

> «*Así pues, los de Iria, al tener noticias del edicto y orden de su señor, prepararon la flota según lo acostumbrado, cargaron sus naves de armas y de las otras cosas necesarias y, remando más allá de las Torres del Oeste, se reunieron con los hombres de Santa María de Lanzada, pues éstos, peritos en el mismo arte de navegar, vivían a orillas del mar y estaban acostumbrados a dedicarse a los ejercicios navales.*»[60]

Lo interesante del texto es que era una cuestión relativamente habitual y extendida, ya que implicó al menos a dos puertos de la zona. Según refleja el texto, la misión de dicha flota, formada por barcos civiles mediante un llamamiento de leva feudal, sería doble. Por un lado permitiría completar el cerco contra las mencionadas fortalezas, en el que también participaban fuerzas de tierra. Por el otro, tenían también la misión de obtener el dominio del mar ya que los rebeldes habían concertado el auxilio de una serie de embarcaciones procedentes de Inlgaterra:

> «*Por el mismo tiempo, Pelayo Gudesteiz y Rabinado Núñez habían tomado en su ayuda a unos piratas mercenarios /.../ y los habían tomado para atacar, protegidos por su ayuda, /.../ y para que los piratas ingleses /.../ causaran la ruina /.../ atacando por sorpresa con sus barcos de vela las costas...*»[61]

Por las referencias vemos como la flota contratada por los rebeldes servía para dos circunstancias. Una, servir de apoyo a las tropas en tierra y otra, realizar ataques contra las costas enemigas. Pero ambos textos también nos informan de una distinción entre las embarcaciones. Se constata de forma clara que las de los gallegos estaban impulsadas a remo, mientras que las de los ingleses se movían ya únicamente a vela. Esto nos hace ver dos momentos distintos en la evolución de las embarcaciones durante la Edad Media. De una parte los gallegos emplean embarcaciones que debían ser todavía de influencia vikingo/normanda, mientras que los ingleses emplearían ya embarcaciones redondas[62].

Pero, volviendo al tema principal, la flota de Gelmírez tenía que cumplir su doble misión y si atendemos a lo indicado en la *Crónica* lo hizo con pleno éxito. Esto fue así puesto que se enfrentó y derrotó a la flota de los ingleses en un *combate decisivo* y porque además colaboró después eficazmente en el asedio y rendición de las dos fortalezas costeras mencionadas en una operación de *asalto anfibio*. En estas operaciones se pusieron de manifiesto la utilidad de un gran número de características del poder naval, así como la utilidad y su influencia en operaciones terrestres.

Sin embargo, esta acción, y otras anteriores que debieron darse tal y como se deduce de los textos aquí empleados, fueron protagonizadas con anterioridad a la famosa Marina de Gelmírez. ¿Cuál fue entonces el origen de tal marina y cuáles las acciones que protagonizó? A la primera pregunta, la contestación está clara. El origen de esta famosa marina se encuentra en las incursiones islámicas y en el intento de combatirlas:

---

[60] *Historia Compostelana*, p. 185. La movilización venía motivada por una petición de la reina Urraca para poner sitio al castillo de Puente Sampayo y al de Darbo, donde se refugiaban varios rebeldes contra la reina.

[61] *Ibidem*, p. 186.

[62] A este respecto es interesante la aportación de FIGUEIRAS *Gelmirez and the reconversión*...

> «*...y otros sarracenos que habitaban en las costas desde Sevilla hasta Coimbra, acostumbraban a construir naves y viniendo en barcos con gente armada devastaban y saqueaban las regiones costeras desde Coimbra hasta los Pirineos /.../ Y así los campesinos del litoral del Océano abandonaban la costa desde la mitad de la primavera hasta mediados del otoño o se escondían en cuevas con toda su familia.*
> *2. El obispo de la iglesia de Santiago, junto con las personas ilustres de Galicia, había procurado dar solución con frecuencia a tantas y tan importantes persecuciones de los infieles, pero los gallegos no tenían costumbre de construir naves excepto las de carga, ni de navegar en alta mar con barcos de vela /.../*
> *3. Así pues, confiando el obispo en la infinita providencia de Dios y compareciéndose del cautiverio de los cristianos envió a sus mensajeros a Pisa y Génova. Pues allí estaban los mejores constructores de naves y marinos muy expertos...*»

Sigue el texto:

> «*Y sin demora, los constructores de las naves de vinieron de la ciudad de Génova a Compostela, se presentaron ante el obispo y llegaron a un acuerdo con él para construirle dos naves /.../ que el vulgo llama «galeras»...*»[63]

Son varios los aspectos interesantes. Por un lado la habitualidad de las incursiones hostiles musulmanas. Además se vuelve a hacer hincapié en la existencia de embarcaciones impulsadas a remo. Un tercer aspecto queda claro en estas líneas y es que la embarcación de guerra típica en estos momentos en el Mediterráneo es la galera.

Pasemos a la segunda cuestión antes enunciada, las acciones que protagonizó. La misión que motivó su nacimiento fue el combate contra la piratería islámica, es decir, una misión meramente defensiva. Sin embargo también se emplearon de forma ofensiva y de hecho fueron usadas en la realización de ataque contra las costas de zonas bajo dominio islámico y realmente la primera acción de estas embarcaciones fue de este tipo:

> «*Y así, ese mismo año en que fueron construidas, los irienses, por orden y consejo del arzobispo, embarcaron armados en las naves acompañados de su patrón, el mencionado Ougerio, se dirigieron a tierra de los sarracenos y en represalia mataron, hicieron prisioneros, incendiaron, talaron. Finalmente, después de capturar algunas naves de los sarracenos, destruirlas y quemarlas y*

[63] *Historia Compostelana*, pp. 245-246.

No se corresponde bien el contenido de este texto ni los de la nota anterior con la idea de que los gallegos no construían embarcaciones, idea que recogió de la propia *Historia Compostelana*, Francisco Morales Belda en *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, Ariel, 1973. Así, este autor, inicia su introducción con el texto «***in partibus Gallaeciae hominis nautice artis periti non habebantur***», situándolo cronológicamente en el año 1120. Pienso que tal indicación en la propia *Historia* se debe al deseo de engrandecimiento de la labor del protagonista del texto, que pese a todo no puede evitar dar pistas, como ya hemos podido comprobar y seguiremos haciéndolo, sobre la actividad marítima, incluso la producción de barcos, en las costas gallegas. Lo que sí se podría suponer es la pericia en la construcción y manejo de dos tipos de embarcaciones: las de propulsión exclusivamente a vela y las naves de guerra por excelencia, las galeras.

> *llevarse consigo otras, cargaron oro, plata, cautivos, ropas en abundancia y regresaron a su tierra. Desde entonces los ismaelitas no se atrevían a atacar la provincia de Santiago sino con un gran número de naves*»[64].

La primera acción de carácter defensivo fue después de una incursión naval de la armada compostelana:

> «*Pero finalmente, en cierto momento los sarracenos de Sevilla y de Lisboa /.../ atacaron la provincia de Santiago /.../ Cuando tuvo noticias de ello el arzobispo de la sede de Compostela y legado de la santa iglesia romana, se dirigio rápidamente a Iria, convocó a los Irienses, les mandó y les aconsejó que prepararan las naves del arzobispo y las suyas y fueran a atacar a los sarracenos*»[65].

En la misma, según el texto, participaron tanto las nuevas naves de guerra, galeras, del arzobispo, como las embarcaciones de los propios marineros gallegos, tal y como habían hecho otras veces. Desde esta perspectiva, las embarcaciones patrocinadas por el arzobispo únicamente servían como refuerzo mediante la construcción y uso de embarcaciones "especializadas" en la guerra. Cabe suponer que su impacto sería más psicológico, ya que suponía la existencia de unas embarcaciones propias para la guerra, al menos en el ámbito mediterráneo, y aumentaban las posibilidades de una defensa más efectiva.

3. 2. 3 La Campaña de Alfonso I *El Batallador* contra Bayona

Es esta una de las primeras ocasiones en la que se hace una mención implícita a la participación de marineros hispanos del cantábrico en una operación militar que estaba propiciada por la monarquía, aunque fuera por el soberano consorte. Los hechos se inscriben entre octubre de 1130 y octubre de 1131, cuando finalmente consiguió expugnar la ciudad. Realmente es muy parco el conocimiento que tenemos de esta acción. Según una biografía del mencionado monarca, y enmarcado en una campaña de un año de duración realizada contra la ciudad gascona de Bayona, se emplearon embarcaciones que se usaron para completar el cerco de la ciudad, situada en la confluencia de los ríos Nive y Adour[66].

Por la cronología del acontecimiento, se hubieran podido emplear sin problema las embarcaciones patrocinadas por el arzobispado compostelano. Sin embargo no parece que fuera esa la situación. Más bien habría que pensar en el uso de las embarcaciones propias de las poblaciones costeras, que estaban acostumbradas a una navegación aprovechando las corrientes costeras

[64] *Historia Compostelana*, p. 340.

[65] *Ibidem*, p. 340. Sigue la narración de los hechos en los que la flota cristiana salió victoriosa.

[66] José María LACARRA, *Alfonso el Batallador*. Zaragoza, Caja de Ahorros Inmaculada, 1971, p. 105. También es interesante el artículo de José LEMA PUEYO, «El itinerario de Alfonso I "El Batallador" (1104-1134)» En *HID*, 24, 1997, pp. 333-353. Sobre la campaña de Bayona, p. 351. De este mismo autor, *Colección Diplomática de Alfonso I...*, de la que ya hemos hablado. En la misma se aprecia cómo los documentos producidos lo son desde el 26 de octubre de 1130, doc. 232, p. 343, hasta octubre de 1131, doc. 242, p. 366. No hay referencia alguna en la documentación presentada en esta obra a aspectos marítimo o naval alguno.

(Mapas 6 y 7). Estas acudirían a un llamamiento de leva feudal, del mismo tipo que se refleja la primera referencia que hemos empleado de la *Crónica Compostelana*. Poco más es lo que sabemos de la acción de las embarcaciones norteñas, ya que las referencias documentales son muy parcas respecto a esta cuestión.

3. 2. 4. La conquista de Almería de 1147

El asedio, asalto y conquista, en 1147, y posterior mantenimiento, hasta 1158[67], de la ciudad de Almería por parte de las tropas castellanas y sus aliados bajo el mando de Alfonso VIII -aunque finalmente la conquista y la guarda de la ciudad se realizó únicamente por genoveses-, es la prueba más palpable del deseo castellano de una salida hacia el marco marítimo por excelencia de la Edad Media, el Mediterráneo. De Almería nos informa Al-Himyari:

> «*Hoy es el puerto más famoso de al-Andalus; también una de las ciudades más bellas y conocidas del país.*»

Estamos ante el intento más significativo de la monarquía castellana en su confrontación contra el islam peninsular e igualmente es la culminación de otros intentos, que ya hemos visto, bajo el reinado de Alfonso VI. Pero también será el canto de cisne de las aventuras navales castellanas en las que el apoyo principal para las operaciones realizadas por mar no vino del propio reino castellano sino de los aliados y/o mercenarios, especialmente genoveses, aunque también pisanos. Igualmente representa la puesta en práctica de la idea estratégica errónea de que por sí solo el poder naval es capaz de mantener una plaza, rodeada de fuerzas hostiles, de forma ilimitada. No se llegó a considerar aquella idea básica de que las acciones de poder naval, por sí solas, no son suficientes si no van acompañadas de una influencia decisiva desde tierra. Esto último teniendo en consideración que Almería era centro desde los primeros años de la presencia musulmana en la Península Ibérica, de una gran actividad naval en el Mediterráneo Occidental, que mantuvo durante las taifas y los períodos Almorávid y Almohade[68].

De Génova es la toma de la ciudad y también es de allí la fuente documental más importante para el análisis de la campaña almeriense, *De Captione Almerie et Tortuose*, escrito por el genovés Caffaro[69]. También poseemos fuentes de información castellanas, el denominado *Poema de la conquista de Almería* e igualmente la *Chrónica Adefonsi Imperatoris*[70]. De estas fuentes, la *CAI* castellana -por origen, no por idioma-, solo llega hasta los preparativos para el ataque contra la

[67] De la vuelta de Almería a posesión musulmana, por conquista Almohade, véase por ejemplo, IBN IDARI, *Al Bayan*...p. 131.

[68] LIROLA DELGADO, *El poder naval*..., pp. 137-150. Sobre la comunidad marítima almeriense y los orígenes de la misma y de la ciudad destacan los trabajos de Pierre GUICHARD, «Les débuts de la piraterie andalouse en Mediterranée occidentale (798-813)» En *Revue de l'Occident musulman et de la Mediterránée*, 1983, 35, 55-76; E. MOLINA LÓPEZ, «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el-Iqtibas al-anwar de al-Rushati. Algunos datos historiográficos» En *RCEHG*, 1987, 1, 117-131. Sin contar con la obra clásica de Leopoldo TORRES BALBAS, «Almería islámica» En *Al-Andalus*, 1957, 22, 441-455. También lo indicado por LIROLA DELGADO en su obra ya citada o Christophe PICARD, *La mer et les musulmans d'Ocident au Moyen Age (VIIIe.-XIIIe siècle)*. París, PUF, 1997.

[69] HEERS, *La primera cruzada*, p. 277. De este texto emplearemos la edición de Antonio Ubieto Arteta, Zaragoza, 1973.

[70] Además el trabajo de la conquista de Almería y sus consecuencias para la población islámica fue tema del trabajo de Leopoldo TORRES BALBÁS, «Almería Islámica» En *Al-Andalus*, 22, 1957, pp. 411-453.

ciudad, mientras que el asalto y conquista de la misma se refleja en el texto del autor genovés y en menor medida en el *PA* texto que acaba con la noticia dada al rey de la presencia de las fuerzas genovesas ante Almería[71].

Por estas fuentes sabemos que la campaña fue precedida por una serie de conversaciones diplomáticas entre el monarca castellano y los enviados de la república genovesa. De hecho, los dirigentes de la ciudad italiana ya habían mostrado su interés en acciones contra Almería[72]. Dicha conversaciones tuvieron lugar cuando el monarca castellano se encontraba asediando la ciudad de Córdoba, a principios de 1147 y como resultado de la misma el castellano envió mensajeros al rey García de Navarra, al conde Ramón Berenguer IV de Barcelona y a Guillermo de Montpellier para que se uniesen a la campaña. La fecha prevista para el encuentro de las tropas asaltantes era primeros de agosto[73].

Un aspecto interesante de este asalto es que en las fuentes castellanas contemporáneas se nombra la presencia de naves que procedían tanto de los condados catalanes, especialmente el de Barcelona, como de las ciudades costeras italianas de Génova y Pisa. A este respecto, en la documentación del Archivo de la Corona de Aragón de época de Ramón Berenguer IV, recogida posteriormente por Sanz de Barutell en su catálogo documental, no hay mención alguna de la existencia y envío de embarcaciones catalanas para tal campaña. Sí que hay, no obstante, un acuerdo por el que Ramón Berenguer IV pagaba a los genoveses para el uso de sus naves en las campañas que estimase conveniente[74].

Cabría preguntarse si las embarcaciones genovesas presentes en la toma de Almería de 1147 no habrían sido enviadas como contribución al asalto por parte de Ramón Berenguer IV, lo que produciría la confusión en los testigos castellanos sobre el envío de embarcaciones procedentes de los condados catalanes[75]. Pero la fuente cronística genovesa sobre los hechos menciona expresamente la llegada de una fuerza naval catalana:

[71] El problema que suscita el texto genovés es que no hace mención alguna, por ejemplo, de la participación pisana, que sí es nombrada por el texto del *PCA*.

[72] Así al menos lo refleja la gran fuente cronística genovesa de la cual Caffaro es también autor, los denominados *Annales Ianuenses*, tal y como lo reflejó Antonio Ubieto en su edición de la obra sobre la toma de Almería y Tortosa. De hecho, cuando se produjo el primer ataque genovés contra Almería, en 1146, Caffaro era cónsul de la ciudad.

[73] *CAI*, pp. 128-129.

[74] ACA. Chancillería Real, Pergaminos, Ramón Berenguer IV, nº. 10, s. f.

No deja de ser curioso que por parte aragonesa se remitiese una flota, bien propia, bien pagada italiana o bien mezcla de las dos opciones y que un año después, en la conquista de Tortosa de 1148 estuviese presente la misma flota cruzada con la que en 1147 se había logrado por parte portuguesa la conquista de Lisboa. A este respecto es interesante el artículo de Antoni VIRGILI «*Angli cum multis alienigenis*: crusader settlers in Tortosa (second half of the twelfth century» En *Journal of Medieval History*, 2009, 35, pp. 297-312.

[75] Para el profesor Lewis el asunto está claro. La presencia naval conjunta pisano-genovesa en la toma de Almería se correspondía a la de la flota que se reunió por parte del conde de Barcelona y del rey de Castilla que primero conquistó la ciudad de Almería. En su viaje de retorno, las fuerzas catalano-genovesas, con el apoyo de Guillermo VI de Montpellier, hicieron lo propio con la ciudad de Tortosa. *Op. Cit.*, p. 146. La *Historia de los Hechos de España*, únicamente menciona explícitamente embarcaciones genovesas, Libro Séptimo, cap. XI, p. 278.

> «*Interim comes Barchinonensis cum tanto nauigio uenit, quod duxit secum milites cum equitibus LIII.*»[76]

Respecto a la campaña en sí misma, ésta fue objeto de una exhaustiva preparación. En su embajada frente al rey castellano, enviados genoveses recibieron una notable cantidad de dinero con la que tenían que preparar las embarcaciones y sus dotaciones, así como fuerzas terrestres y demás pertrechos -armas e ingenios- para la campaña[77]. Las fuerzas hispanas marcharon por tierra.

Desde Génova salió una fuerza naval compuesta por 63 galeras y otras 163 embarcaciones de diverso tipo, en total, 226 embarcaciones, que tal vez navegaban junto con la fuerza naval pisana y que hicieron escala, al menos las genovesas, en Mahón[78]. No podemos olvidar a este respecto la corriente circular que existe en el golfo de León dentro del circuito de las corrientes entre las costas de las Baleares y las peninsulares y las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia De igual forma la colaboración franca fue a través de una doble fuerza. Raimundo de Tolosa venía al frente de tropas terrestres, mientras que Guillermo de Montpellier lo hacía al frente de una fuerza naval[79].

Es dudosa la participación de fuerzas navales de la Corona de Castilla. Únicamente un único fragmento, también dudoso, hace pensar en tal posibilidad de mano de gentes procedentes de Asturias:

> «*Entre tanto, no irrumpe el último el valiente astur. A nadie le resulta odioso o enojoso este pueblo.* ***La tierra y el mar*** *nunca pueden vencerlos. Está dotado de una fuerza vigorosa, no temiendo apurar las copas de la lucha y no menos apto para la caza, explora los montes y conoce las fuentes punto por punto.* ***Desprecia las olas del mar lo mismo que los accidentes del terreno****. Nadie le vence, superando cuantas dificultades atisba. Este pueblo, implorando en todo momento la protección de San Salvador,* ***abandona las hinchadas olas cabalgando*** *y se une a otros compañeros con las tropas desplegadas.*»[80]

Mientras las tropas castellanas por tierra se retrasaban, las fuerzas navales, al menos las genovesas, iniciaron el asalto de la ciudad[81]. Previamente, los genoveses, con base en la zona del cabo de Gata, habían enviado un emisario al soberano castellano, quien se encontraba en Baeza el 18 de agosto de 1147[82]. Entre el envío de estos emisarios genoveses y la llegada del grueso de las

[76] *De Captione*, p. 24.

[77] *CAI*, p. 128.

[78] Para la fuerza genovesa, *De Captione*, pp. 22 y 23 para la escala en Mahón. La referencia a los pisanos y genoveses en *PA*, p. 142.

[79] *PA*, p. 142. Es importante el hecho de la colaboración naval ultrapirenaica no italiana. Ante la duda de la presencia de embarcaciones de los condados catalanes peninsulares, es posible que la siempre indicada colaboración naval catalana a la campaña de Almería de 1147 sea la proporcionada por las embarcaciones y marineros bajo mando de Guillermo de Montpellier.

[80] *PA*, p. 135. La negrita es mía.

[81] Sobre el retraso castellano, *PA*, p. 142 y *De Captione*, pp. 23-24.

[82] *De Captione*, p. 23. La presencia de la fuerza naval genovesa entorno al cabo de Gata ha quedado reflejada en la toponimia con la famosa playa de los genoveses.

fuerzas terrestres, se produjo una salida de las fuerzas almerienses contra los italianos y la llegada de las fuerzas navales barcelonesas, que hemos mencionado más arriba[83].

Hasta la llegada de las fuerzas terrestres castellanas, los genoveses, aún con base en cabo de Gata, hacen un primer intento de asalto con parte de las fuerzas que es contundentemente respondido por parte almeriense, fracasando este intento de *asalto anfibio*. La situación para los cristianos atacantes solo se resolvió cuando, después de avisar con una señal convenida, hizo aparición del resto de la totalidad de la fuerza genovesa, lo que produjo la retirada de las fuerzas andalusíes, que fueron acosados en su retirada por una galera[84]. Tras esta acción, los genoveses se decidieron a acampar en tierra y de esta forma las galeras permanecieron en las inmediaciones de la ciudad a la par que iniciaron la construcción de máquinas de asedio y asalto, labor en la que estaban cuando se produjo la llegada del grueso de las tropas terrestres bajo mando de Alfonso VII[85].

Cuando llega, si hacemos caso al texto genovés, el soberano castellano intentó negociar con los almerienses para levantar el cerco de la ciudad a cambio del pago de una cantidad de dinero. Los genoveses, enterados de tal cuestión iniciaron por sí solos el asalto contra la ciudad, que finalmente conquistaron. Tras la toma, los supervivientes musulmanes hubieron de pagar un rescate para mantener su vida e igualmente se procedió al reparto del botín. Debido a esta conquista, la guarda de la ciudad fue encomendada a fuerzas genovesas, mientras la escuadra iniciaba el regreso vía Barcelona[86].

3. 3. Características navales del período

Con gran parte de la zona Mediterránea peninsular inicialmente bajo dominio islámico y, más tarde una mínima parte de la misma, después bajo dominio de los condados catalanes primero y después con la Corona de Aragón, la tradición marítima y naval cantábrica se tornó de especial importancia para la monarquía castellana, así parece demostrarlo las acciones de Gelmírez o la posterior de Alfonso I el *Batallador*. En ambos casos, la acción principal de las fuerzas navales era distinta.

En el caso gallego, su misión principal era el combate contra otras embarcaciones y en menor medida la realización de ataques contra la costa enemiga a pequeña escala. En el caso del asedio de Bayona, la misión de las embarcaciones era participar en el cerco completo de la ciudad, colaborando con las tropa terrestres. Podemos ver igualmente que no se empleó la fuerza naval en intentar obtener el *dominio del mar*, mediante el ataque al tráfico de embarcaciones de poderes políticos hostiles, ni tampoco para la defensa de las actividades marítimas propias, cuestiones ambas que quedaban absolutamente fuera de lugar, pese al intento de Gelmírez de dotarse de cierta capacidad de respuesta mediante la existencia de embarcaciones específicamente dedicadas al combate naval.

[83] *Ibidem*, p. 24.

[84] *Ibidem*, pp. 24-26.

[85] *Ibidem*, pp. 26-27.

[86] *Ibidem*, pp. 27-30. Sobre la repercusión de la conquista de la ciudad, Antonio Ubieto Arteta menciona diversas fuentes que citan la misma, principalmente peninsulares, pero también foráneas.

No obstante no se cejó en el empeño de buscar un acceso hacia el mar de Levante. Así lo demostró Alfonso VI pero sobre todo Rodrigo Díaz de Vivar con la conquista de Valencia de 1094, destacando la gran coalición que Alfonso VII logró reunir con el objetivo de la conquista del puerto de Almería. Sin embargo, con la duda de la mención a la posible participación de fuerzas navales procedentes de Asturias, la fuerza de la acción naval residió en poderes extracastellanos y principalemente italianos, con Génova y Pisa como elementos más destacados, seguidos de Barcelona y Montpellier. Esto ponía en evidencia la inexistencia de una capacidad por parte del poder político castellano de reunir por sí solo y sin auxilio foráneo una fuerza naval que le auxiliase en la consecución de los objetivos estratégicos que se planteasen. Tal vez por ello, su sucesor Alfonso VIII afrontó la ordenación y potenciación legal de las actividades marítimas en la fachada cantábrica de sus dominios, como base sobre la que asentar una futura organización naval que él no vería y que no se haría patente hasta mediados del siglo XIII.

No podemos dejar de mencionar un dato significativo. El bienio 1147-1148, a la vista de los acontecimientos, se convirtió en un período significativo de ofensiva naval cristiana contra el Islam. Es curioso que en 1147 se conquistase el puerto de Almería pero también los de Lisboa ese mismo año y al-Mahadiya en 1148. Respecto a Lisboa, este se produjo por portugueses y cruzados del norte de Europa[87]. Al-Mahadiya, en el Norte de África, fue conquistada por una fuerte expedición enviada por Roger de Sicilia, según Ibn Idari en represalia por una ataque de los almorávides, que Roger creyó que provenía de al-Mahadiya, a la ciudad de Baqutura[88].Sin embargo de las tres conquistas cristianas solo pervivió la de Lisboa, puesto que las otras dos volvieron a dominio musulmán también en un marco de tiempo muy corto[89].

4. Conclusiones

Son escasas las informaciones sobre la actividad naval en el que será ámbito castellano en el período comprendido entre la desintegración del poder romano en la Península y la mitad del siglo XIII. Sin embargo, aún así hay que diferenciar varios períodos.

La escasez de noticias es extrema entre los siglos V y VI e igualmente entre el VIII y el XII. Para el período de la monarquía visigoda, la información existente sobre la vida marítima es relativamente mucho más rica, y con ella los aspectos navales. Esto nos muestra una clara

[87] Asedio y conquista de Lisboa según carta de DUODECHINO DE LAHNSTEIN, intercalado en los *Anales de San Disibodo*. T. Mommsen. *Monummenta Germaniae Historica*. Scriptores, 27-28. Recogido, traducido y comentado por FERRERO ALEMPARTE, *Arribada de*…, pp. 236-243.

[88] *Al Bayan*..., p. 157. El ataque a Baqutura, según este mismo texto, fue en 1122, por lo que los sicilianos se tomaron su tiempo en la respuesta a dar.

[89] Para al-Mahadiya, *Ibidem*, p. 325. El asedio se inició el 3 de marzo de 1159 y su conquista se produjo el 15 de diciembre. El *Al-Hulal al-Mawsiyya*, p. 184 menciona la ocupación tanto de al-Mahadiya como de Sfax. Como dato curiosos, en los *Anales Toledanos I y II*, tan parco en noticias navales, se señala para el año 1217 «*Vino grand huest en barcas sobre mar, gientes que no entendiamos, e arrivaron en Carsabodenez, e fueron alla de Portugal, e los Freyres de los otros Regnos, e ayuntaronse los Reyes e los Moros con toda Andaluz, e lidiaron con los Cristianos, e vencieron los Cristianos a los Moros, e mataron mas de LX mil Moros, XXV dias de Septiemb. Era MCCLV*», p. 188. El texto hace relación a la conquista de Alcaçer do Sal por parte de cruzados holandeses y renanos que se dirigían a Tierra Santa.

orientación estratégica mediterránea, aunque no obstante, los servicios navales fueron igualmente requeridos y empleados en las más peligrosas aguas del Cantábrico.

Salvado el siglo VIII y hasta el XII, desde la segunda mitad del siglo XI y hasta finales del XII, se puede apreciar cierto incremento en los datos existentes sobre las acciones navales en el marco de la monarquía castellana. La mayoría de las informaciones nos encaminan hacia el Mediterráneo como eje de los primeros amagos de acción naval por parte de la monarquía castellana. Sin embargo, dada la carencia de medios, se intentó, con éxito diverso, la participación de los principales poderes navales del Mediterráneo cristiano, el de las ciudades italianas, para el caso concreto de Castilla las de Pisa y Génova. Pese a este foco de interés preferencial, en el marco atlántico se dieron algunas iniciativas, unas que pudiéramos denominar “privada”, es el caso de la iniciativa naval del arzobispo Gelmírez, mientras que otras lo eran de mano de la monarquía pero que solicitó auxilio a las embarcaciones y navíos que ejercían sus actividades náuticas tradicionales, caso del rey Alfonso I el *Batallado*r y su requerimiento de embarcaciones para el asedio de Bayona.

Así pues, el Mediterráneo se muestra como el eje principal de actuación naval de los poderes políticos asentados en la Península Ibérica tras el colapso político/militar romano y para los nuevos poderes cristianos surgidos y consolidados tras la invasión islámica. Entre estos poderes políticos hay que ubicar a la monarquía castellana, que buscó de múltiples formas el acceso a la actuación naval en aguas mediterráneas.

TERCERA PARTE

LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL

CAPÍTULO VII

EL NACIMIENTO

Pudimos apreciar en el capítulo anterior como se fueron dando los pasos necesarios para la existencia de una fuerza naval castellana. El momento ya estaba maduro y asistiremos al empleo a discreción de la nueva y floreciente arma en el arsenal bélico de la monarquía castellana, la flota de guerra.

1. Los primeros ensayos

Si podemos ir rastreando diversas acciones navales en territorios que luego pertenecerán a la Corona de Castilla y en el propio territorio castellano, no cabe duda que en las siguientes páginas entramos con todo derecho en la historia de la marina de Castilla. Como todos los procesos históricos, tenemos unos momentos iniciales y estos serán los que veamos a continuación. Primero a través de dos acontecimientos "fundacionales", las conquistas de Cartagena y de Sevilla. Después con una serie de campañas que fueron imprimiendo carácter y aumentando el valor tanto cuantitativo como cualitativo de la acción de la marina de Castilla. Esto se hizo en diversas acciones como fueron la incorporación de la zona del golfo de Cádiz, el pionero asalto norteafricano contra Salé o las campañas del bajo Guadalquivir y del Estrecho.

1. 1. La conquista de Cartagena y la salida al Mediterráneo

Esta relevante acción se efectuó ya avanzado el siglo XIII. Dentro de la conquista del reino de Murcia, iniciada en el año 1243, fue, la de su principal y más destacada plaza marítima, Cartagena[1] de la que nos dice Al-Himyari:

> «*Constituye el puerto de la ciudad de Murcia. Es una antigua ciudad. Posee un fondeadero donde los navíos, grandes y chicos, pueden echar el ancla.*»[2]

De Alicante nos dice este autor:

> «*A pesar de su exigüidad, Alicante es un centro de construcciones navales: allí se fabrican barcos de gran tonelaje y brulotes.*»[3]

[1] BALLESTEROS BERETTA, *La marina...*, p. 23. Igualmente el mismo autor son trabajos como, «La reconquista de Murcia. 1243-1943» En *BRAH*, CXI, cuadernos I y II, 1942. También «La reconquista de Murcia y el infante don Alfonso de Castilla» En *Murgetana*, 1, 1949, pp. 1-48.

[2] *Kitab ar-Rawd al-Mitar*, p. 303.

[3] *Ibidem*, p. 342.

En esta campaña entra en escena un hombre, un marino, de igual importancia a la de Ramón Bonifaz pero posteriormente relegado casi al olvido absoluto. Se trata de Roy o Ruy García de Santander. Según un diploma posterior, -un privilegio rodado-, datado cronológicamente el 25 de enero de 1260 en Toledo y concedido por el Alfonso X, habría tenido un papel capital ya que sería el encargado por parte del monarca para dirigir la flota que permitió el bloqueo completo de la plaza y su postrera rendición[4]. El documento mencionado manifiesta lo siguiente:

> «*...los muchos seruicios* [que] *nos fizo et sennaladamientre por el seruicio que nos fizo sobre mar en nuestra conquista quando ganamos el regno de Murçia, et otrossí, por seruicio que nos ha fechoque auemos começado pora allend mar...*»[5]

La conquista de Cartagena podría haber tenido como núcleo de concentración de las fuerzas navales la pocos años antes conquistada ciudad de Alicante -en manos castellanas desde 1243-[6]. Con un régimen general tanto de corrientes marinas como de vientos que favorecerían el desplazamiento de embarcaciones impulsadas a vela desde Alicante hasta Cartagena (Mapa 14). No obstante se plantearía la llegada de las embarcaciones castellanas hasta la zona, a no ser que en previsión de la conquista de Cartagena, se realizase primero la de Alicante con la participación también de embarcaciones, que pese a las corrientes y vientos dominantes adversos tomarían primero dicho plaza para después poder facilitar su paso hacia el S. Sin embargo esto no deja de ser una elucubración.

De momento, la certeza es que la conquista de Cartagena se hizo, al menos no hay reflejo documental alguno de ello hasta el momento, sin que ni el rey Fernando ni su hijo primogénito Alfonso, al mando de las operaciones militares, tuviesen que apelar al apoyo y auxilio de naves y marinos extraños a la Corona, como sí hizo el rey Alfonso VII para la conquista de Almería[7].

Lo que se logró con la conquista de Cartagena fue que los castellanos se asomasen a un mar, el Mediterráneo, que no era un mar secundario y sin entidad, ya que durante miles de años fue sinónimo de civilización, siendo por entonces mucho mayor su importancia que la de la cornisa

[4] BALLESTEROS BERETTA, *La marina...*, p. 23. También GONZÁLEZ GONZÁLEZ, «Orígenes de la marina real de Castilla», p. 232. Una perspectiva desde el punto de vista musulmán lo ofrece Juan SOLER CANTÓ, «Qarthajahah-al-Halfa, puerto de Tadmir.» En *RHN*. 52, 1996, pp. 33-43. En las páginas 40 y 41 se indica como el puerto de Cartagena tenía en época de Ibn Mardenix un uso profuso e intenso de relaciones comerciales con Cataluña, Génova y Pisa.

[5] Juan TORRES FONTES, *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. vol. III. *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Murcia, 1973. Doc. LII, pp. 69-71. La cita en p. 70.

[6] TORRES FONTES, *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. vol. IV. *Documentos de Sancho IV*. Murcia, 1977, pp. XIX-XX.

Sobre la presencia castellana en Alicante durante el reinado de Alfonso X tenemos el trabajo de María de los Llanos MARTÍNEZ CARRILLO, «Alicante durante el reinado de Alfonso X el Sabio» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 63-79. También los trabajos del propio Torres Fontes, «Alicante y su puerto en época de Alfonso X el Sabio y Jaime I» En *Boletín de Estudios Alicantinos*, septiembre-diciembre, 1976, pp. 11-23 y «Los puertos de Alicante y Cartagena en la segunda mitad del siglo XIII»

[7] BALLESTEROS BERETTA, *La marina...*, p. 17.

atlántica europea[8], quizá no tanto, en la época a la que nos referimos, en los aspectos políticos, pero sí desde luego en los económicos[9].

Para la toma de la misma, de su campaña por el reino de Murcia que se extendió entre los años 1243 y 1244, el rey volvió a Castilla para preparar la toma de Cartagena, cuya conquista sería -previsiblemente- más complicada. De hecho la toma de la ciudad fue difícil, por lo que la población islámica debió abandonar la misma, cosa que no sucedió con la asentada en su campo[10]. En la misma, las fuerzas navales castellanas necesariamente vendrían de la costa cantábrica, viéndose favorecidas en su desplazamiento hacia el Estrecho tanto por las corrientes como por los vientos (Mapa 6) no así en su periplo desde el Estrecho hasta las costas alicantinas y murcianas (Mapas 12 y 14). Su acción principal debió ser de *apoyo a las fuerzas terrestres* para lograr el cerco completo de la ciudad, evitando, con el ejercicio del *dominio del mar*, la llegada de suministros o refuerzos a la misma mediante el *control del mar*, de las costas de las inmediaciones de la ciudad.

Por otro lado, la conquista de la misma sucedió entre el 1 de enero y el 8 de agosto de 1245, más cercana a la segunda que a la primera fecha[11].

La vocación marinera que tenía esta ciudad y, lo más importante, que se quiere seguir manteniendo, queda claramente reflejada en el fuero concedido a la misma por Fernando III, con anterioridad, como es lógico, a los intentos de Alfonso X[12]. En este documento se concede básicamente el fuero de Córdoba con cierto número de privilegios añadidos, empezando por una serie relativa a los aspectos marítimos[13].

Resaltemos a continuación algunos de los preceptos contenidos en el fuero de Cartagena y que hacen referencia a esa orientación naval que se quería dar a la ciudad:

[8] *Ibidem*, p. 25.

[9] Véase, como obras generales, Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia social y económica de la Edad Media europea*. Madrid, 1984; y la mucho más moderna de Jacques HEERS, *Occidente durante los siglos XIV y XV*. Barcelona, 1986. Esta obra es más indicada para la Baja Edad Media. Una obra interesante para el caso español es la de Charles-Emmanuel DUFOURCQ y Jean GAUTIER-DALCHE, *Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media*. Barcelona, 1983. Respecto al tema de Cartagena, en esta obra se indica en las páginas 175 y 262 como pese a los esfuerzos de Alfonso X, la ciudad y su puerto no lograron convertirse en un centro destacado de comercio debido a su situación entre Valencia y Málaga, situación que por lo visto no compensaba la riqueza agrícola y minera del reino de Murcia. Pese a todo ello, se constata la presencia de mercaderes genoveses y vascos hacia finales del siglo XIV, lo cual es más normal teniendo en cuanta que era el único puerto castellano en el Mediterráneo. Respecto a los genoveses, tenemos la noticia de cómo el viajero Ibn Al-Jatib viaja por todo el Mediterráneo en su viaje de peregrinación a La Meca. La vuelta, realizada en el año 1185, desde Ceuta a Cartagena, por entonces puerto islámico, es realizada en un barco genovés, PRYOR, *Geography*..., p. 1.

[10] Un documento significativo sobre la aportación naval en la conquista de Cartagena lo tenemos en AHN, Orden de San Juan, legajo 1, documento 19.

[11] TORRES FONTES, *Documentos de Sancho IV*, p. XX.

[12] Sobre esta proyección marítima, Ángel Luis MOLINA MOLINA, «Proyección Mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media» En *Miscelánea Medieval Murciana*. nº. 17, 1992, pp. 59-75.

[13] Aquí vemos la edición de GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas*..., vol. III, pp. 297-300, documento 733. El fuero fue concedido el 16 de enero del año 1246, durante el sitio de Jaén.

«*De quantos nauios se armaren en el puerto de Cartagena, grandes et chicos, et yendo en corso et dándoles Díos ganancia, que den asi commo en este priuilegio dize: de naf grande /.../ et de galea /.../ et de saetía*[14] *de octaenta remos /.../ et de barca de ueynte remos.*»

«*Et de quantos nauios fueren de los uezinos moradores de Cartagena o de armadores de nauios, que non den ancorage en el puerto.*»

«*Et qualesquier nauios grandes o chicos que fueren de los pobladores de Cartagena, que puedan tomarlos el sennor o so heredero faciendo hueste por mar o el sennor quisiere un mes en el anno, faciendoles el sennor sus cuentas a los omnes que ouieren menester para gouierno de los nauios en aquel uiage, et si el sennor faze hueste por tierra que vayan con el un mes en el anno en el regno de Murcia et non mas; et el anno que fizieren hueste por tierra que non la fagan por mar, et el anno que la fizieren por mar que non la fagan por tierra. Et si el sennor ouiere mester los nauios de Cartagena pora leuar uianda o cauallos a qual parte quier,...*»

«*Et nengun mercader nin nengun corsario que este por mouer del puerto, por debda que deua nin por otra cosa ninguna, que sea detenido, dando buena firmanza de fazer derecho al torno fasta un plazo sabudo que vean omnes bonos et vezinos de la villa en que deua venir, fuera por tiempo malo o por enfermedat o por cautiuacion o por muerte, si non si fiziere fecho por que deua morir.*»[15]

Se observa claramente una clara vocación marinera pero eminentemente militar, tal y como sucede en la actualidad, respecto al puerto y la población marítima de la ciudad. Así lo vieron igualmente Torres Fontes y Jiménez Alcaraz, que al hablar del reino de Murcia lo hace de Cartagena como el puerto militar de Castilla en el Mediterráneo[16]. Pero no solo Cartagena, también Alicante verá potenciada su capacidad naval bajo dominio castellano, recibiendo los mismos privilegios que Cartagena[17].

Además, la posesión de ambos puertos abría la posibilidad de atender a dos posibles frentes de actuación. Por un lado desde Cartagena se prestaba una mayor atención al Norte de África, mientras que Alicante podría desempeñar un papel más destacado en caso de conflicto con la Corona de Aragón, pero ambos vigilaban por igual las acciones navales del reino nazarí de Granada[18].

[14] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, la denomina *Saetea* y dice de la misma: «*Embarcación latina de una sola cubierta, usada en la Edad Media en el Mediterráneo. En un principio era de dos palos y empleaba remos, siendo menor que una galera sutil; más adelante es de tres el número de palos y velas latinas y en el siglo XVI ya no llevaba remos.*», p. 437.

[15] GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas*..., vol. III, p. 298.

[16] Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, «La Murcia Medieval Cristiana: Vanguardia Mediterránea de Castilla» En *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar. V Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Sevilla, 1995. Actas, Sevilla, 1997, pp. 275-293. Sobre Cartagena pp. 287-291. TORRES FONTES, «*La Orden de Santa María de España*», p. 77.

[17] TORRES FONTES, «*La Orden de...*», p. 79.

[18] *Ibidem*, p. 79.

Igualmente a Alicante le será concedido, en un documento datado en Sevilla el 5 de octubre de 1252, el fuero de Córdoba con casi todas las franquezas que se habían otorgado a Cartagena[19]. En un documento posterior, de 25 de octubre, se menciona ya de forma expresa los preceptos relativos a la actividad naval tal y como se hace en el fuero de Cartagena[20].

Sin embargo la situación del nuevo reino conquistado no era del todo estable y ni mucho menos estaba consolidada la presencia castellana en aquellos lugares. Esto se comprueba por el hecho de que en 1263, con el rey en Sevilla -ya Alfonso X-, se envió una potente fuerza hacia el reino de Murcia, en concreto contra el puerto cartagenero. Por un lado las tropas terrestres bajo el mando de Gil García de Azagra, que se dirigió directamente hacia Cartagena. Previamente se envió desde Sevilla a la flota hacia Cartagena bajo el mando de Ruy López de Mendoza, quien puso cerco a la ciudad, la cual se rindió poco tiempo después[21]. Pero los castellanos no pudieron hacer frente por sí mismos a la rebelión, que se extendía no solo a todo el reino de Murcia sino a Andalucía, por lo que se solicitó y obtuvo el auxilio del rey Jaime I el *Conquistador* de Aragón[22].

Y es que, como nos indica un texto cronístico aragonés, las tropas aragonesas, bajo el mando del infante don Pedro:

> «*...en orden de batalla, con muchos ricoshombres de Cataluña, y Aragón y del reino de Valencia, ciudadanos, hombres de mar y almogávares, corrió todo el reino, por mar y por tierra....*»[23]

Respecto a Cartagena, una vez reocupada la ciudad se hicieron diversas fortificaciones para mejor defensa -interna y externa- de la misma[24]. Si la campaña fue un éxito, el coste de la ayuda aragonesa no fue menor, pasando brevemente el puerto de Alicante y otros territorios antes castellanos a manos de la Corona de Aragón, lo que será, como ya veremos, fuente de graves conflictos posteriores.

De esta forma Cartagena se convirtió, como hemos visto, en la principal salida de la Corona de Castilla hacia el Mediterráneo. No obstante su situación y condiciones no fueron favorables para el desarrollo económico de la ciudad. De hecho empeoraron con la expulsión de moriscos que se realizó tras 1266 y ello pese a los intentos desde poco después de la consolidación de la presencia castellana, como lo atestigua un documento de Alfonso X en 1272[25]. Tendremos además otro documento revelador del intento de la corona por impulsar el desarrollo marítimo tanto de Cartagena

[19] TORRES FONTES, *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Doc. XIII, pp. 16-20.

[20] *Ibidem*, doc. XIV, pp. 21-23. Sobre los preceptos relacionados con la actividad naval, pp. 21-22.

[21] TORRES FONTES, *Documentos de Sancho IV*. Murcia, 1977, pp. XXI-XXII.

[22] Para lo relacionado con esta campaña, TORRES FONTES, *La Reconquista del Reino de Murcia en 1266 por Jaime I de Aragón*. Murcia, 1967. Segunda edición, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1987.

[23] MUNTANER, *Crónica*, cap. 13, p. 38.

[24] Noticia extraída de FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., p. 43.

[25] BMN. CVP. Documento 3, ff. 25-27. Se trata de un testimonio tardío, de 12 de mayo de 1704. En el mismo hay copia de una ejecutoria de 1564 sobre un pleito. En la misma se inserta una carta de privilegio de Alfonso X a Cartagena. Pilar SAN PIO ALADRÉN y Carmen ZAMARRÓN MORENO, *Catálogo de la Colección de Documentos de Vargas Ponce que posee el Museo naval*. Vol. III, serie segunda, Madrid, 1996, Tomo 6, p. 75.

como de Alicante. Este será concedido el 2 de mayo de 1271 en Murcia y es un privilegio de exclusividad de ambos puertos para el embarque de los naturales de sus reinos a ultramar por los mismos[26]. Un documento similar se dará durante el reinado de Fernando IV, en el que se indica que las mercancías no salgan desde los puertos del reino de Valencia, sino desde los existentes en el reino de Murcia[27], a la vez que se autoriza la construcción de un puerto en Los Alcázares[28].

Con todo, Cartagena no levantará ya cabeza hasta el siglo XVI[29]. De forma muy clara lo precisa un cronista hacia el último cuarto del siglo XIV:

> «*...Cartagena, famosa por su puerto y fuerte castillo, porque todo lo demás está arruinado.*»[30]

Esto no impidió que años más tarde, durante los reinados de Pedro I y Enrique III, se vivan en Cartagena, brevemente, períodos de intensa actividad naval y comercial que hacen que vuelva a adquirir un esplendor, eso sí, transitorio[31]. Sin embargo, ante las dificultades de la monarquía por impulsar el puerto y la ciudad de Cartagena, el 17 de abril de 1477 los Reyes Católicos entregarán en señorío la ciudad y puerto de Cartagena, con todos sus términos, al adelantado Pedro Fajardo[32].

1. 2. La campaña contra Sevilla de 1248

Pese a lo que hemos visto anteriormente, la conquista de Sevilla ha marcado tradicionalmente el nacimiento de la marina de Castilla. Debido a esto, pero también a otras circunstancias alejadas de los aspectos navales, el tratamiento historiográfico de esta conquista adquirió gran tradición[33].

---

[26] TORRES FONTES, *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Doc. C, p. 111.

[27] TORRES FONTES, *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*. Vol V, *Documentos de Fernando IV*, Murcia, 1980, doc. XXIX p. 36. Está datado en Guadalajara el 12 de febrero de 1305.

[28] *Ibidem*,.doc. XXVIII, p. 35. Está datado en Guadalajara el 12 de febrero de 1305 y doc. XXX, pp. 37-38, con la misma data tópica y cronológica.

[29] JIMÉNEZ ALCÁZAR, *Op. cit.*, p. 289. Aunque indica el autor que la recuperación se puede rastrear ya a finales de la Edad Media.

[30] *Décadas*, vol. II, p. 353.

[31] TORRES FONTES, *Documentos de Sancho IV*, p. XXXIV.

[32] Andrea MORATALLA COLLADO, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XIX, *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2003, doc. 113, pp. 245-249.

[33] La celebración de centenarios y aniversarios ha sido especialmente proclive para la realización de trabajos sobre estos aspectos, como ocurrió con la celebración del 700 aniversario de la conquista, tal y como vimos en el estado de la cuestión. También tenemos la aportación de C. MARTÍNEZ VALVERDE, «La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III» En *RHM*. nº. 45, 1978, pp. 7-44. Trabajos más recientes sobre la conquista de Sevilla son la "salva" de trabajos relacionados con el 750 aniversario. Así en las IV Jornadas Nacionales de Historia Militar, Región Militar Sur, Cátedra General Castaños, *Fernando III y su época*. Sevilla, 9-13 de mayo de 1994. Actas, Sevilla, Diputación Provincial, 1995. Más recientemente Francisco GARCÍA FITZ, «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: "la marina y la guerra"» En *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*. Ciclo de conferencias cátedra de Menéndez Pelayo. Santander (1998), pp. 11-28. Ese mismo año 1998 se celebró en Sevilla el Congreso Internacional Conmemorativo del 750 aniversario de la Conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León, del que hemos hecho mención en el capítulo dos de este trabajo. La segunda sesión estaba íntegramente consagrada a «La expansión castellano-Leonesa: de las Navas a Sevilla (1212-1248)» Volvemos a encontrar un trabajo del profesor García Fitz, «El cerco de Sevilla: reflexiones sobre la guerra de

No se trataba de un objetivo nuevo, ya que tanto la ciudad como sus inmediaciones habían sido objeto de ataques en forma de cabalgadas tanto de tropas portuguesas como leonesas y castellanas. Además, según una fuente islámica:

> «*En el año 623 (1226), unos barcos armados por los cristianos del Algarbe penetraron en el río de Sevilla (Guadalquivir). Esta tropa hizo cautivos y quemó las embarcaciones que encontró a su paso.*»[34]

Era por tanto la zona sevillana un objetivo apetecible desde hacía mucho tiempo.

1. 2. 1. El *mar de batalla* en el Guadalquivir

Sevilla, ciudad y puerto fluvial es centro de una fértil vega, con una amplia riqueza económica y una gran influencia territorial, económica y política[35]. La campaña viene narrada en la *Crónica del Rey Don Fernando*, en la *Crónica General*, de Alfonso X, y en la *Crónica de España* de Lucas de Tuy. Estos documentos, en especial el segundo, son los que nos proporcionan la información empleada tanto por Salas como por Ballesteros Beretta, y otros investigadores. Entre estos últimos tenemos a Julio González González en el volumen primero, el marco histórico, de su obra *El repartimiento de Sevilla*[36]. A estas y otras aportaciones, como las que hemos visto en la nota anterior, nos remitimos para narrar los acontecimientos, por otra parte de sobra conocidos por todos[37].

Tras la conquista de Córdoba y la de Jaén, para consolidar el avance militar en la zona suroccidental de España, se hacía necesaria la conquista de uno de los principales baluartes andalusíes, el reino de Sevilla.

Una vez tomada la decisión, se iniciaron las operaciones militares de forma convencional, es decir, con acciones terrestres. Iniciado el ataque, se puso de manifiesto que para la conquista de la ciudad de Sevilla, se necesitaba contar con una flota[38]. Esto se hacía necesario para proseguir el sitio de la ciudad, debido a su peculiar situación geográfica, en un meandro del río Guadalquivir y su conexión a la otra ribera del río, con el arrabal de Triana. La última circunstancia permitía el continuo abastecimiento desde la comarca del Aljarafe, así como el incesante hostigamiento del campamento

Asedio en la Edad Media.» Pp. 115-154. En las comunicaciones libres de la mencionada segunda sesión, tenemos la aportación ya mencionada de Juan CORDERO RIVERA, «El Guadalquivir...»

[34] AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*, p. 298. Indica este hecho cuando habla de la desconocida localidad de *Kabtur*. No así IBN IDARI, quien en su *Al-Bayan* indica como en 1232-1233 los habitantes de Ceuta se sacudieron el dominio almohade y se pusieron bajo señorío sevillano. Ante esto los sevillanos enviaron una embajada con «...*dos naves grandes de la escuadra de Sevilla*...» Vol. III, p. 112. Hay más referencias sueltas a la actividad marítima en esta obra, como por ejemplo en la p. 119 ó 183.

[35] Curiosamente, Al-Himyari, cuando habla de la ciudad no menciona nada relativo a una posible actividad marítima ni naval, ni siquiera menciona la presencia de una flota cristiana en el momento de su conquista.

[36] *El repartimiento de Sevilla*. Madrid, CSIC-Escuela de Estudios Medievales, 1951.

[37] ALFONSO X, *Primera Crónica General*. Caps. 1075, 1078, 1079, 1080, 1089, 1093, 1094, 1095, 1096, 1097, 1108, 1108 y 1120. *CE*, Libro Cuarto, capítulo C, pp. 440-443.

[38] Según la *Crónica General*, en su avance sobre Sevilla y cuando aún estaba en Jaén, llegó ante el rey por orden de este Ramón Bonifaz. El rey le mandó aprestar lo antes posible una flota para completar el ataque contra Sevilla. *Crónica General*, cap. 1075, p. 748.

y las tropas cristianas mediante ataques en los que se empleaban pequeñas embarcaciones. Se evitaba así un enfrentamiento directo y definitivo contra las tropas cristianas en tierra a la vez que se iba produciendo un desgaste en su situación logística y moral.

Nació como objetivo la necesidad táctica de un cerco completo a la ciudad, incluyendo su flanco fluvial. Para ello el monarca realizará un llamamiento a un destacado ciudadano de Burgos, Ramón Bonifaz, quien en 1246 había sido alcalde de la ciudad[39]. Su misión fue reunir una flota en los puertos del norte peninsular y que, en el plazo más breve posible, la condujera al Guadalquivir.

No deja de ser un tanto sorprendente la relativa celeridad con la que se cursaron las oportunas notificaciones -aunque quizás la celeridad no fuera tan inexplicable si contamos con la experiencia anterior que supuso la participación del componente naval en la conquista de Cartagena-. Así se reunió en 1247 en los puertos del Cantábrico una flota compuesta por trece embarcaciones de gran porte, *naos*[40] *gruesas* y cinco galeras[41]. Las primeras fueron alistadas de forma voluntaria por diversos mercaderes y marinos. Las segundas fueron construidas a cargo del erario real en Santander. Una vez formada, la flota partió para Sevilla y según parece la travesía no fue muy apacible debido al adverso régimen de vientos[42].

Pero llegados a este punto nos vamos a detener un poco más en dicha celeridad. Esta pudiera no serlo tanto si tenemos en cuenta un pasaje interesante de la *Crónica de España* de Lucas de Tuy y que ha sido poco, por no decir nada, valorado:

> «*Ya, por la dilación del tiempo y la çerca de la çibdad, auian fallesçido las bituallas y poco menos todas las cosas necessarias, tan bien de las naos del rey Fernando que eran en la mar como en la tiendas del real /.../ Era en Burgos vn noble ome, vassallo del rey,* [que] *auia nombre Remon Bonifacio /.../ y fizo aparejar dos muy buenas naues y finchiolas de trigo y centeno y çeuada y de vino y de armas y de todas carnes saladas y legumbres /.../ fasta que se presento en Seuilla con las naues al nuestro príncipe;...*»[43]

[39] Para Ballesteros Beretta la nacionalidad de este personaje es oscura, quedándole claro que no era castellano. Para Salas la cosa no ofrece dudas y sus antecedentes familiares eran francos aunque él no lo fuese. No obstante, en una obra general sobre la historia de la marina francesa, se manifiesta que era de origen genovés, bien es verdad que se le pone el nombre de Bonifacio, Claude FARRÈRE, *Histoire de la marine française*. París, Flammarion, 1962, p. 23. Sobre el puesto de alcalde, CALDERÓN ORTEGA, *El almirantazgo de Castilla*..., p. 19.

Sobre su nombramiento para el cargo de Almirante, BMN. CVP., doc. 17, f. 65. Ya hemos visto lo que indica la *Crónica General*.

[40] Sobre las Naos, término con el que nos encontraremos con mucha frecuencia, nos dice MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, «*Con carácter general, buque, barco o embarcación. Pero además constituyó un tipo particular de nave de alto bordo, perfectamente definido por tener castillo a proa, aparejo redondo en el trinquete y mayor y latino en el mesana, bauprés y, hasta algunas, cofa en el mayor.*», p. 337. En general el sentido con el que se use será el genérico, debido a que en la Edad Media son raras las embarcaciones que monten tres palos.

[41] La *Crónica General*, cap. 1079, p. 750, menciona únicamente trece embarcaciones las que trajo Ramón Bonifaz.

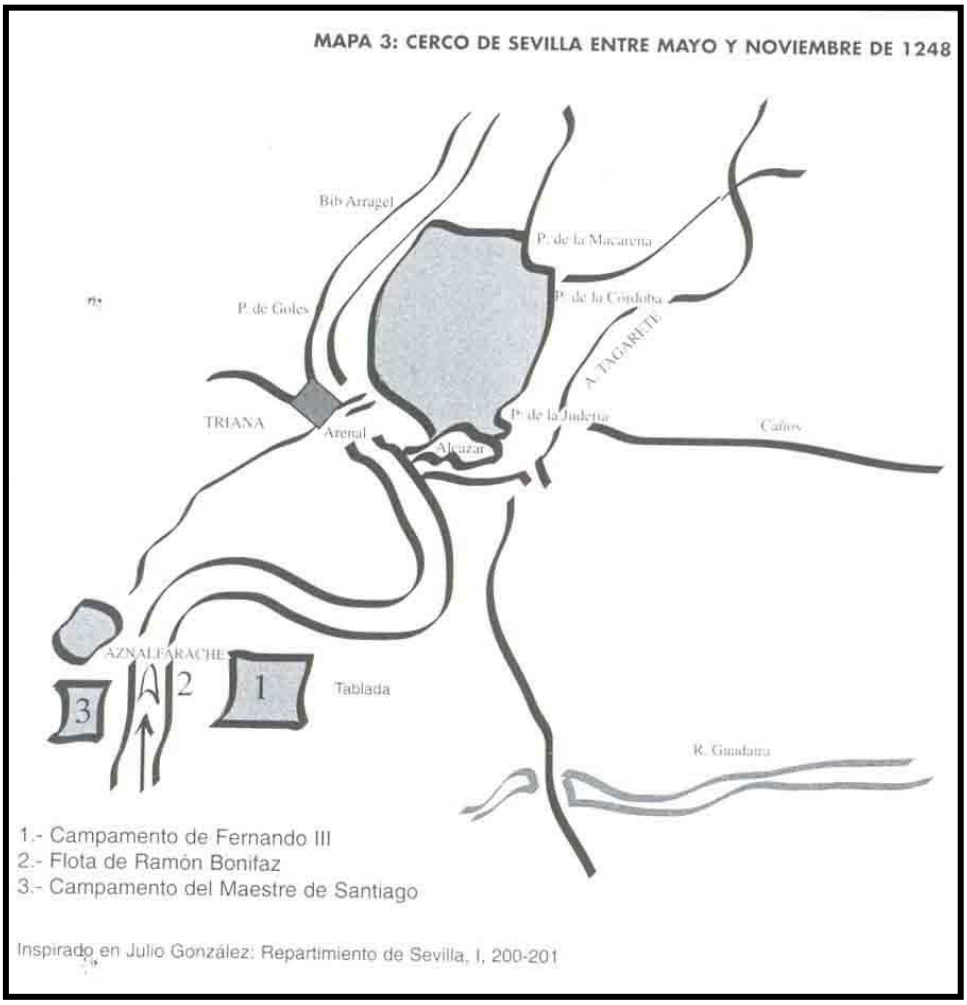
[42] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.*, p. 20. Lo que contrasta vivamente con las características generales tanto del régimen de vientos como de corrientes marinas, que facilitan el traslado de N. a S. No obstante, tanto en la zona de Cantabria como en la de Pontevedra, el régimen general de vientos es, en efecto, contrario a la ruta seguida, por lo que es de suponer que las mencionadas incidencias ocurrieron en dichas zonas (Mapas 8 y 12)

[43] *CE*., p 440, Libro Cuarto, capítulo C.

Según esta información, las embarcaciones castellanas ¡ya se encontraban en Sevilla! Lo que hizo Ramón Bonifaz fue únicamente fletar dos naos con vituallas de auxilio para las tropas y las embarcaciones asaltantes. Esto cambiaría radicalmente la visión que se tiene de la participación naval castellana en el asalto contra la ciudad y que ha sido transmitida por el texto de la *Crónica General* escrito bajo la dirección de Alfonso X. No obstante, al ser esta una noticia muy breve y que no ha sido, que sepamos, tenida en cuanta en la historiografía posterior, seguimos el relato de los acontecimientos, más detallados, encontrados en el texto alfonsí. Esto no quiere decir que no tengamos que perder la perspectiva de la posible presencia, desde el principio o poco después del inicio de la campaña, de la flota castellana en el asedio de Sevilla de tal forma que las trece embarcaciones alistadas por las gentes del Cantábrico estuvieran presentes desde el principio, y que fueran las otras cinco, dos según Lucas de Tuy, las embarcaciones alistadas por Ramón Bonifaz también bajo orden del rey y enviadas en una segunda oleada.

Bajo esta circunstancia se plantea al menos dos preguntas. ¿Bajo el mando de quien irían esas primeras trece embarcaciones? ¿es posible la participación nuevamente de Roy García de Santander y de ahí los beneficios que recibirá por parte de Alfonso X? Ambas quedan en el aire y tendríamos que esperar a obtener pruebas más contundentes para palantear su contestación.

FIGURA 3. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (I)[44]



[44] Las figuras relativas al cerco hispalense, están tomadas de GARCÏA FITZ, Fco. «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar...»

Continuando con el relato de la *Crónica General*, antes de llegar a su destino y debido a que los musulmanes habían recibido noticias sobre el alistamiento y llegada al cerco de Sevilla de la flota castellana, se envió una fuerza naval musulmana conjunta desde Sevilla, Ceuta y Tánger para intentar destruirla en lo que podemos denominar como una *combate decisivo* entre las *flotas concentradas* castellana e islámica. Sin embargo, sin duda con el viento y las corrientes a su favor, (Mapa 10) lo que les permitió un mayor empuje y capacidad de navegación, así como una mayor posibilidad de maniobra, las escasas embarcaciones castellanas derrotaron a la flota musulmana. Esta última estaba compuesta por un número mayor de embarcaciones, más de treinta[45], pero de menor desplazamiento. Los daños infringidos a la flota islámica fueron significativos. Tres galeras capturadas, una quemada y dos quebradas, posiblemente hundidas[46]. Es este el primer combate naval documentado en la historia de la marina de Castilla en el que aproximadamente un veinte por ciento de las embarcaciones enemigas fueron inutilizadas. Pero este no fue el único enfrentamiento. Antes de llegar a su destino, los sevillanos volvieron a actuar contra la flota castellana, siendo nuevamente derrotados, esta vez con el apoyo de topas de tierra[47].

Tras este combate y una vez llegada a su punto de destino designado por el rey, la flota castellana vio como el escenario de operaciones, el *mar de batalla*, en este caso se debería llamar más propiamente *río de batalla*, no era el adecuado para las embarcaciones castellanas. Por otro lado las embarcaciones islámicas actuaban como una flota sutil en forma de *flota dispersa*, por lo que en teoría el mayor porte de las embarcaciones cristianas que le proporcionaba por lo tanto mayor capacidad bélica cuando actuaba como *flota concentrada*, quedaba anulada, mientras los musulmanes ejercieron un *dominio negativo del mar*, en este caso del río Guadalquivir.

En este marco se produjeron una serie de acciones en las cuales los musulmanes hostilizaban a la flota castellana con intención de destruirla[48], debido a que según la fuente castellana:

> «*...et teniendo por mas enpeesciente el controllamiento del agua que el del terreno, ca todo el su acorro por alli les auia de venir...*»[49]

Por eso intentaron quemar a la flota castellana con balsas que tenían tinajas que guardaban en su interior una mezcla de materiales inflamables, ataque por el río y por tierra que fue desbaratado tanto por las tripulaciones de las embarcaciones como por las tropas terrestres[50]. Nuevamente la flota castellana fue objeto de un ataque por parte de embarcaciones sevillanas, que les tendieron una emboscada en la que murieron cierta cantidad de castellanos[51]. Estas y otras acciones, y sobre todo el temor a que las naves pudieran ser quemadas, movieron a los castellanos a incrementar la

[45] Este dato numérico en *Crónica General,* cap. 1079, p. 750.

[46] *Ibidem*, cap. 1079, p. 750.

[47] *Ibidem*, capítulo 1080, p. 750.

[48] *Ibidem,* cap. 1089, p. 754.

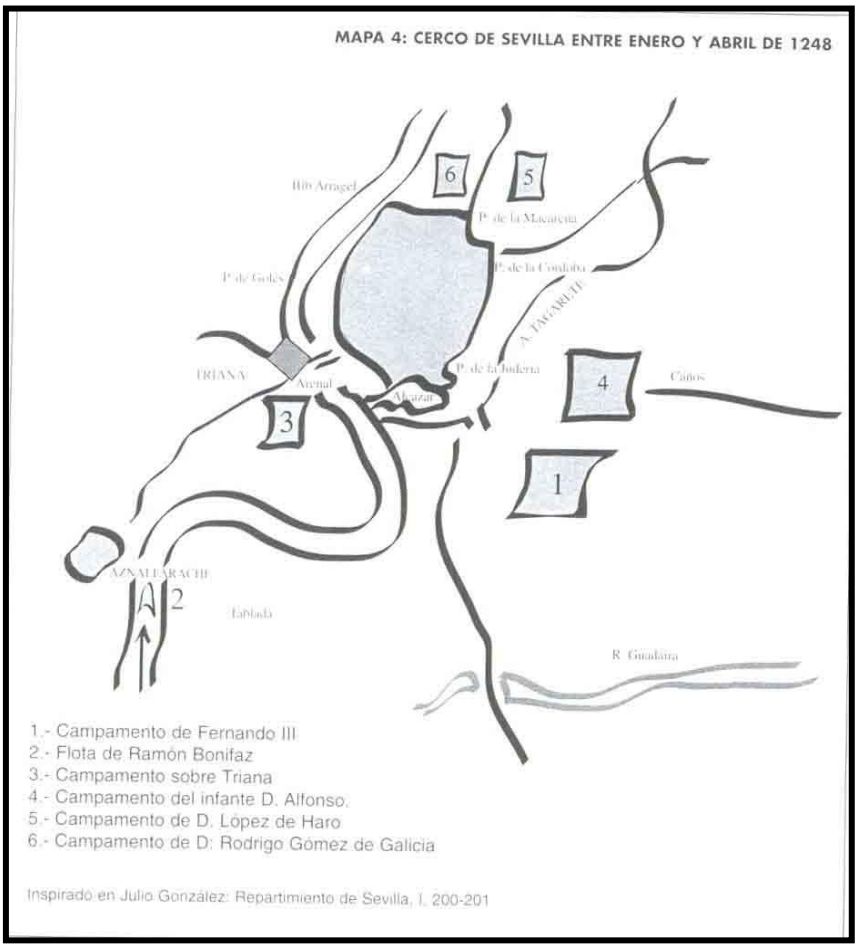
[49] *Ibidem*, cap. 1089, p. 754.

[50] *Ibidem*, cap. 1089, p. 754.

[51] *Ibidem*, cap. 1094, pp. 755-756.

protección de las mismas, protección que también fue objeto de ataques por las fuerzas musulmanas[52].

FIGURA 4. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (II)



Pero la flota castellana no actuó únicamente de forma defensiva completando el cerco de la ciudad y defendiéndose de ataques contra ellas. Desempeñó desde el principio un papel ofensivo a lo largo de la campaña. Así, poco después de recibir y rechazar un ataque mediante las balsas incendiarias, la flota castellana participó en una celada contra fuerzas musulmanas, colaborando con tropas de tierra[53]. Posteriormente se realizaron dos acciones contra tropas y embarcaciones sevillanas. En una de ellas se apoderaron de una carraca[54] y de cuatro barcas[55]. En la segunda interceptaron y mataron a toda la tripulación de dos zabras[56]. Se puede considerar, a tenor de lo

[52] *Ibidem*, cap. 1095, p. 756.

[53] *Ibidem*, cap. 1093, p. 755.

[54] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica, en su segunda acepción: «*En la Edad Media, el mayor de los navíos de aparejo redondo. Navegaba solo a vela y podía transportar grandes cargas. Dotada de castillos a proa y popa, para transformarse el segundo en toldilla. En el combés tenía una gran escotilla de carga. Su palo mayor era bastante más alto que el trinquete y éste, a su vez, que el mesana. También tenía cofa para honderos y arqueros. En el siglo XV oscilaba entre las 200 y 500 toneladas*», pp. 107-108.

[55] *Crónica* General, cap. 1096, p. 756.

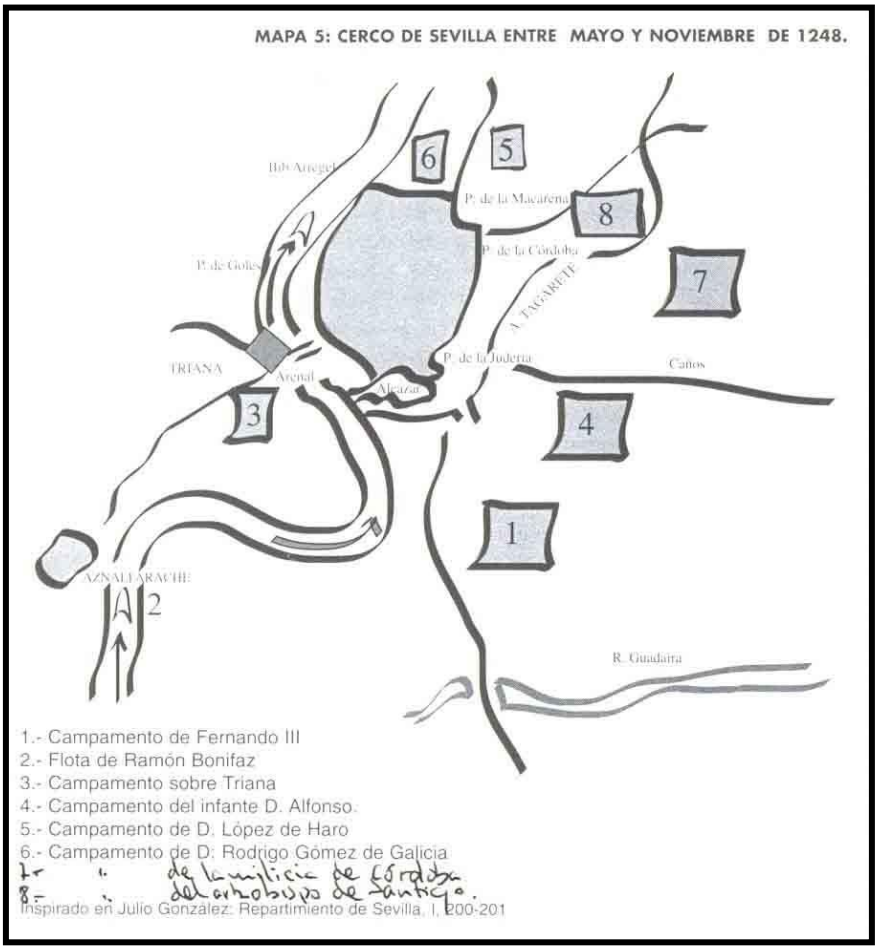
[56] *Ibidem*, cap. 1097, pp. 756-757.

Sobre la Zabra, nos indica MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, «*Embarcación de unas 150 toneladas usada en las costas del Cantábrico en la Edad Media. En el siglo XVI las hubo de 500 toneladas nombrándoselas antes que los pataches en la lista de buques de la Armada del duque de Medina Sidonia*», p. 521.

hasta aquí expuesto, que las fuerzas navales castellanas ejercieron un *dominio del mar* impidiendo las comunicaciones marítimo-fluviales del enemigo.

Como se ha podido apreciar desde el inicio de la narración, las fuerzas navales castellanas, debido a su *movilidad*, *versatilidad* y *flexibilidad*, pudo actuar en diversas acciones a lo largo de todo el río en una multiplicidad de funciones. Fue en una de estas acciones de *colaboración con tropas de tierra en misiones ofensivas* cuando la marina de Castilla entrará en la historia con letras de oro.

FIGURA 5. EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA DE SEVILLA (III)



Dentro de estas acciones de *colaboración con tropas de tierra*, se produjo la más conocida de la acciones de la flota castellana, la ruptura del puente de barcas que unía a Sevilla con Triana. Se consiguió debido a la mayor potencia de empuje que poseían las naves redondas sobre las galeras cuando el viento les era favorable. Así, se escogieron a las dos embarcaciones castellanas de mayor porte y el día tres de mayo de 1248, con viento favorable, arremetieron contra el puente de barcas en medio de los proyectiles con que los defensores les atacaban tanto desde el lado de Sevilla como desde el de Triana. Primero hizo impacto una de las embarcaciones castellanas, que no logró su propósito, no así la segunda, donde según la *Crónica General* estaba embarcado Bonifaz, que atravesó el puente de lado a lado [57]. Tras esto, la primera acción del monarca castellano fue ordenar

[57] *Crónica* General, cap. 1108, pp. 757-761.

que su hijo Alfonso, junto con otros notables, atacase Triana, ataque en el que también participaron las embarcaciones castellanas [58].

No terminó aquí la aportación a la campaña de las fuerzas navales. Una vez que se logró la ruptura del puente y se completó el cerco a la ciudad, la flota fue enviada a mantener la posesión castellana de la ribera del lado de Triana. Los ataques castellanos tras la ruptura del puente de barcas no habían podido reducir a la guarnición del castillo de Triana, desde donde se seguía intentando socorrer a Sevilla mediante el empleo de embarcaciones que sustituyeran el quebrado puente. Por eso mismo el rey mandó a los barcos que se apoderasen del arenal de Triana desde el que partían las embarcaciones para auxiliar a Sevilla, aunque debido a la respuesta andalusí no pudieron cumplir con esta misión. Sin embargo, cuando una serie de notables sevillanos pasó hacia Triana, el rey mandó a toda la flota impedir su retorno a la ciudad, lo cual fue cumplido tras la promesa del rey de recompensar tal acción[59].

El 23 de noviembre la ciudad de Sevilla, cercada por tierra y por agua y sin posibilidad de recibir auxilio alguno del exterior, se rinde. La flota fue licenciada en los inicios del año siguiente[60].

La campaña sevillana no solo supuso la conquista de dicha ciudad, sino de un marco geográfico mucho más amplio, el bajo Guadalquivir y la bahía de Cádiz[61] (Mapa 35). Se trata de un episodio oscuro, del que no se tienen muchas noticias y que ha estado sujeto a una fuerte y prolongada controversia, sobre cuando ocurrió. Tenemos por ejemplo el caso concreto de Cádiz, del que un autor islámico nos da la siguiente información:

> «*...llegó el caudillo Gonzalo, hermano de Sancho, después de su ataque por sorpresa a la isla de Cádiz y de cautivar a todos los que había en ella tras una matanza espantosa de sus habitantes. Ello fue que cuando vino de su país pasó por la isla de Cádiz y se valio de una estratagema para caer sobres sus habitantes y traicionarlos /.../ este ataque vil fue la causa de la ruina de Cádiz, hasta no quedar de ella rastro, y perduró su abandono hasta que se apoderaron los cristianos de la ciudad de Sevilla y del resto del país del Andalus, excepto lo menos de ella, ocupando Cádiz y otros lugares.*»[62]

[58] *Ibidem*, cap. 1109, p. 761.

[59] *Ibidem*, cap. 1120, p. 766.

[60] Sobre el licenciamiento, GONZÁLEZ GONZÁLEZ, «Orígenes de la marina real de Castilla», p. 239.

[61] El primer documento alfonsino que hace relación a Cádiz es de 1262. El problema es que no se conserva sino que es citado por otros autores. Posteriormente, en marzo de 1263, Alfonso X exime de ciertos tributos al concejo y pobladores de Cádiz. Habrá que esperar hasta 1265 para tener otros documentos alfonsinos destinados a Cádiz. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario Andaluz*..., doc. 259, p. 287 para el primer documento y doc. 264, pp. 293-294 para el segundo. El 23 de septiembre de 1265 el rey aprueba la avenencia entre el arzobispo de Sevilla y el obispo de Cádiz. BALLESTEROS BERETTA, *Alfonso X el Sabio*. Doc. 588, p. 1088. Hay en la obra de GONZÁLEZ JIMÉNEZ una serie de noticias de documentos sin datar relativos a Cádiz en los cuales se exime de portazgo a sus habitantes o se rebaja en un tercio para los mercaderes que recalen en Cádiz el pago de impuestos respecto a Sevilla, amén de otros documentos. Todas las noticias sobre los mismos en pp. 570-572.

[62] IBN IDARI, *Al Bayan*, vol III, pp. 29-30.

Además, la ocupación y seguridad de la zona están relacionadas con otro objetivo de la monarquía castellana iniciado con Fernando III y continuado por su hijo Alfonso X, la cruzada norteafricana, de la que hablaremos más adelante[63].

Lo que parece claro es que en la hecatombe que para la presencia islámica en la zona supuso la conquista cristiana de Sevilla, los conquistadores pudieron realizar numerosas incursiones así como apoderarse de amplias zonas en el bajo Guadalquivir. Así lo indica la *Crónica General* cuando manifiesta que tras Sevilla fueron ocupadas Jerez, Medina, Alcalá de Guadaira, Bejer, El Puerto de Santa María, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Arcos, Lebrija, Rota y Trebujena, como indica el texto:

«*Todo de la mar aca lo ganó,...*»[64]

Es más probable que lo que se produjera fuera un vacío de poder, con un traspaso de soberanía más nominal que efectivo. Como hemos visto, la acción victoriosa sobre Sevilla permitió poco después el progresivo asentamiento cristiano en poblaciones tales como Sanlúcar de Barrameda, Rota o el Puerto de Santa María[65], aunque al parecer la isla, ciudad y puerto de Cádiz permaneció -pese a lo que dice el texto cronístico-, bajo poder islámico como núcleo de acciones de *dominio negativo del mar*, dicho de otra forma, se convirtió en un centro de actividad pirática[66]. Parece ser que hacia 1253 la ciudad de Cádiz debía estar completamente destruida y abandonada, no pudiéndose documentar la presencia castellana hasta 1257[67].

Además, a la vez continuó el enfrentamiento naval contra norteafricanos, y en 1251 Ramón Bonifaz se enfrentó victoriosamente contra una flota enviada por el poder norteafricano emergente, los Benimerines.

[63] Generalmente se admite que el objetivo cruzado tiene su origen con Alfonso X. No obstante, parece ser que Fernando III ya tenía en mente esta cuestión. Así al menos lo manifestaba Fernández Duro, *La marina*..., p. 34, cuando indica que Ramón Bonifaz, a instancias del monarca, preparó una expedición contra el norte de África. Dicha expedición no fue llevada a cabo por la muerte del monarca.

Sobre el ideal castellano de Cruzada en la segunda mitad del siglo XIII y de su lógica proyección norteafricana, resulta imprescindible la lectura de los trabajos de RODRÍGUEZ GARCÍA, «Henry III, Alfonso X of Castile and the Crusading Plans of the Thirteenth Century (1245-1274)» En *Henry III and his Time*. B. WEILER (Ed.) Ashgote, 2002, pp. 99-120 y «La Marina Alfonsí al Asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia» En *RHN*, nª. 85, año XXII, 2004, pp. 27-55.

[64] *Crónica General*, cap. 1130, p. 770.

[65] A esta última no se le concederá carta de población hasta 1281. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario Andaluz*..., doc. 487, pp. 516-519.

[66] El texto de Al-Himyari sobre la ciudad de Cádiz tampoco ofrece referencia alguna que nos haga pensar que desde dicho enclave se realizaba actividad marítima o naval alguna, mencionando la dedicación agrícola y ganadera de la zona en la p. 290.

Por otro lado el 6 de noviembre de 1268, en Arcos, Alfonso X integrará a los concejos de Sanlúcar, Rota, Sidonia y La Puente (San Fernando), en el término de Cádiz. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario andaluz*..., doc. 353, pp. 381-382.

[67] GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «Cádiz en el siglo XIII: Historia de un proyecto frustrado» En V *Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 747-758. Las referencias a su abandono y la presencia castellana en pp. 747-748.

MAPA 24. LA OCUPACIÓN DEL BAJO GUADALQUIVIR (1246-1264)

LOCALIDADES CONQUISTADAS POR CASTILLA (1246-1264)

1. 2. 2. El *poder naval* en la conquista de Sevilla.

El mayor mérito consistió en cambiar las situaciones adversas anteriormente descritas en situaciones favorables, lo cual solo era posible a través de un profundo conocimiento y valoración tanto de las fuerzas propias como de las fuerzas adversarias, es decir, de una gran visión y capacidad tanto táctica y operacional como estratégica.

En primer lugar se consiguió el *dominio positivo del mar*. Para ello la flota islámica reunida actuando como *flota concentrada* fue derrotada en un *combate decisivo* por parte de la castellana. Por otro lado se logró atraerla hacia un terreno más adecuado para las embarcaciones cristianas. Un *mar de batalla* idóneo que era más abierto, permitiendo una mayor movilidad de las grandes embarcaciones impulsadas a vela. De esta forma se logró un *combate principal* que fue victorioso para las embarcaciones cristianas. Esto les permitió ya tener un *dominio positivo del mar*. Obtenido este, sobre la flota islámica, entre la que había una treintena de embarcaciones enviadas en refuerzo

desde Tánger[68], el ocasional hostigamiento a las naves cristianas por parte de algunas embarcaciones islámicas no suponía ningún riesgo y era rápidamente respondido y sofocado.

Con la tranquilidad de saberse sin amenaza de una fuerza naval de entidad, la flota castellana se dedicó a operaciones de apoyo a las tropas en tierra mediante la *proyección del poder naval*. La acción más relevante fue la mencionada ruptura del puente de barcas que unía a Sevilla con Triana, que permitía el abastecimiento de la ciudad. Fue destruido por dos naves castellanas y aunque la ciudad aún aguantó, ya fue solo cuestión de tiempo saber cuándo se produciría la capitulación. Así pués, la *presencia*, o posibilidad de permanecer largo tiempo en campaña manteniendo la capacidad de *proyección de la fuerza naval sobre tierra*, se mostró una característica fundamental del *poder naval* en el desarrollo de esta campaña.

Es desde luego incuestionable el papel fundamental que desempeñó la flota para la consecución del objetivo estratégico principal. Con Sevilla, no capituló solo la ciudad, sino una amplia porción de territorio andalusí, tal y como hemos avanzado. Sin duda las concesiones, honores, privilegios y franquicias otorgados por el soberano tanto en la persona de Ramón Bonifaz como del resto de marinos que participaron en la acción así lo manifiestan. Esto se aprecia en un testimonio documental del reinado de Fernando IV, un documento de confirmación de privilegios concedidos por Alfonso X y confirmados también por Sancho IV a los cómitres, barqueros, pescadores y gentes de mar de Sevilla. El documento se emitió el 20 de mayo de 1310[69] y en él se hace hincapié en los privilegios jurisdiccionales que gozaban los que desempeñaban tales oficios.

2. La explotación de una nueva arma

Tras las dos primeras acciones navales propiciadas por la monarquía antes de llegada la mitad de la centuria, asistimos a un significativo incremento en las acciones navales castellanas en las aguas meridionales de la Península. Aún más, asistiremos a la primera expedición ultramarina castellana fuera del continente europeo.

No podemos desligar este hecho del marco de ideal de cruzada que impregnaba la idea de expansión norteafricana de Alfonso X. Así, entre 1252 y 1265 el soberano de Castilla presentará varios documentos al papado con la vista puesta en tal objetivo. En 1252 el rey solicita la aprobación al papa Inocencio IV de ciertos acuerdos alcanzados con los musulmanes norteafricanos a la par que le solicita por tres años un tercio del diezmo de la fábrica de las iglesias[70]. En 1254 también solicitará al papado autorización para que los clérigos que acudan a la Cruzada perciban por entero el importe de sus beneficios[71].

[68] FERNÁNDEZ DURO, *La Marina*..., indica en la página 28 el número de treinta solo para las embarcaciones provenientes de Tánger. Manifiesta igualmente que las pérdidas islámicas fueron de tres embarcaciones apresadas, otras tres hundidas, una quemada y el resto en fuga, lo que no es del todo coincidente a lo que vemos manifiesta el texto cronístico.

[69] BENAVIDES, *Memorias del Rey Don Fernando IV de Castilla.* Vol II. Doc. DXVII, pp. 746-748.

[70] GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario Andaluz*..., docs. 9, y 10 p. 10.

[71] *Ibidem*, doc. 145, p. 155.

2. 1. La proyección del poder naval hacia África. El ataque a Salé[72]

Ya hemos visto como parece ser que la monarquía castellana de manos de Fernando III había realizado preparativos para una expedición contra el norte de África. Igualmente, desde la consolidación de la presencia castellana en las aguas del golfo de Cádiz permitió una cada vez mayor presencia de naves castellanas en tráfico de cabotaje pero además la realización de correrías por las costas norteafricanas[73]. Sin embargo, la gran acción castellana en aquellas costas será el asalto contra Salé.

2. 1. 1. El desarrollo de la campaña.

Como en el caso de las jornadas hispalenses, esta operación naval también ha sido objeto de atención historiográfica particular, aunque ha quedado en segundo plano, de forma injusta, debido a la trascendencia histórica del acontecimiento anterior. El tratamiento historiográfico se hizo no desde tan antiguo como en la conquista de Sevilla, pero con mayor polémica. Así el primer trabajo sobre el asalto contra Salé lo realizó don Antonio Ballesteros Beretta. Inicialmente en un artículo y posteriormente en su obra quizás más conocida. En ellos hiló una serie de datos e informaciones dispersas en el lado castellano, de cara a constatar el asalto naval contra Salé. Este ataque estaba más contrastado por la cronística islámica, lo que dio pie a don Ambrosio Huici Miranda, para la realización de su aportación, escasa o nulamente mencionada, aunque si empleada, por los historiadores posteriores[74]. Igualmente estaría reflejado dicho asalto, de forma más dudosa y

[72] Lo aquí recogido está básicamente contenido en la comunicación que presenté en las V jornadas hispano-portuguesas de historia Medieval. Estas jornadas se realizaron en Cádiz en abril de 2003.

[73] FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., pp. 33-34.

[74] La primera aportación en «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-Andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943) pp. 90-118. Volvió a hacer hincapié en el tema en *Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963. En el capítulo VII, *Salé*, pp. 254-296. En ambos casos el texto escrito sobre el asalto contra Salé es prácticamente el mismo, por lo que usaremos el artículo. También HUICI MIRANDA «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X» En *Hespéris*. 39, (1952) 1er et 2e. Trimestres, pp. 41-52. Tras estos pioneros, otra aportación fue la de F. PÉREZ EMBID, «La marina real castellana en el siglo XIII» En *Anuario de Estudios Medievales*, 6, (1969) pp. 141-185, con un epígrafe dedicado a la toma de Salé entre pp. 166-171. Antes se dio una visión foránea, la de DUFOURCQ, «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, (1966) pp. 26-51. No obstante y pese a su trascendencia, ha sido relativamente poco tratado por la historiografía más reciente. Uno de los trabajos más recientes que hace relación, entre otras, a esta campaña es el ya citado en *RHN* de José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA. En la publicación *Alfonso X*, catálogo editado por la Dirección General de Bellas Artes y Archivos del Ministerio de Cultura, con motivo de la exposición bajo el mismo nombre, que se celebró en el Museo de Santa Cruz de Toledo entre junio y septiembre de 1984, no se hace mención de tal acontecimiento. Julio VALDEÓN BARUQUE, *Alfonso X*. Valladolid, 1984, hace mención puntual del asalto. La instauración en la localidad de El Puerto de Santa María de una cátedra de estudios alfonsíes y la creación del órgano oficial de expresión de la misma, la revista *Alcanate*, no mejoró mucho la situación. Mayores son las referencias bibliográficas a las intenciones, ya desde Fernando III, de cortar la amenaza islámica desde la raíz, es decir, desde África. Así lo manifestaba en distintos párrafos a lo largo de su obra, concisa pero muy interesante, el alemán W. F. Von SCHOEN, *Alfonso X de Castilla*. Madrid, 1966. Interesante es también la obra de J. F. O'CALLAGHAN, *El rey sabio. El reinado de Alfonso X de Castilla*. Sevilla, 1996. En el capítulo once, bajo el epígrafe *La Cruzada de África*, se incluye un apartado sobre la expedición a Salé, entre p. 217 y p. 219. Otro trabajo es la obra colectiva de la que R. I. BURNS es el compilador, se trata de *Los Mundos de Alfonso el Sabio y Jaime el Conquistador*. Valencia, 1990 para la traducción al español aunque la edición original, en inglés, es de 1985. Aquí hay algunas menciones sueltas al acontecimiento en sí, que sobre todo se pone en relación, nuevamente, con el hecho de la cruzada en África. Otras obras destacadas son las de GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X. 1252-1284*. Palencia, 1999 para la 2ª. Edición. Del mismo autor, el capítulo sexto, *Las Cruzadas Castellanas contra el Islam Occidental*, pp. 175-193, en la obra colectiva *Alfonso X y su época.*

conflictiva, por la cronística castellana[75]. Según las diversas fuentes y aportaciones, de forma resumida, sabemos que una flota castellana[76], camuflada al parecer como una expedición comercial pero con una verdadera intencionalidad militar, partió desde Sevilla[77]. Es de suponer que costeando derrotó hacia el Sur, al puerto marroquí de Salé aprovechando para ello las corrientes y los vientos dominantes, es decir, la corriente de las Canarias y los vientos Alíseos (Mapas 32 y 33). Por sorpresa y con ausencia de contingentes defensivos de entidad, se realizó el desembarco y la toma por asalto de la ciudad. Para ello o bien se abrió brecha en un sector de la muralla o bien se entró por un extremo de la ciudad que carecía de la misma[78]. Una vez logrado el éxito, las tropas permanecieron varios días saqueando la ciudad. La situación concluyó cuando se reorganizó el contraataque por parte de las autoridades musulmanas norteafricanas competentes y, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, los asaltantes, ahora asediados, se retiraron a sus embarcaciones. En ellas cargaron el botín y nada menos que ¡3.000 mil cautivos! Nuevamente costeando, obligados a ceder

Carrogio, Barcelona, 2001 y también su participación como editor en la obra *Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002. Para nuestro trabajo, destacamos el capítulo I, *La ocupación de la zona de Cádiz*. Creo que serán suficientes para la consecución de los objetivos del presente escrito, aunque hay muchas más obras, como por ejemplo la de Roberto SABATINO LOPEZ, *Alfonso X y su época*. Madrid, 1984 o la obra divulgativa de F. PÉREZ ALGAR, *Alfonso X, el Sabio*. 1997.

[75] Para las referencias islámicas tenemos a Ibn Idari, los sucesos de Salé en volumen III, pp. 261-273; Ibn Jaldun, sobre Salé, vol. 4, pp. 45-49. Finalmente Ibn Abi Zar, con el asalto a Salé en vol. 2, pp. 571-572. De los tres el más completo es el primero. Para las posibles referencias cronísticas castellanas, la obra ya mencionada de Alfonso X. La duda historiográfica viene dada a que no se ponen de acuerdo los autores sobre si la breve referencia en esta crónica es sobre el asalto a Salé o acerca de la conquista de Cádiz, aunque está generalmente admitido que es sobre la primera, cuestión en lo que estoy plenamente conforme. Hay otras fuentes documentales castellanas, pero proporcionan datos dispersos y aislados.

[76] O'Callaghan cita 37 barcos, dato que no dice de donde obtiene. *El rey* Sabio..., p. 217. Sin embargo, esta información la proporcionó Huici Miranda, «La toma de Salé...», p. 46, quien la obtuvo a través de la fuente islámica que emplea, en este caso Ibn Idari y su *Al-Bayan*.

[77] Respecto al factor sorpresa de la ocupación, se indica que pudo ser debido a esta circunstancia de camuflarse como flota comercial o también que la solicitud de 200 hombres de armas castellanos por parte del gobernador de la ciudad hizo que no se sospechase nada cuando iniciaron el desembarco. Para el primer caso Ballesteros Beretta *Op. cit.*, p. 114. Para una explicación de los dos pero decantándose por el segundo, Huici Miranda *Op. cit.*, p. 47. En referencia al puerto de partida, O'Callaghan, indica que desde el puerto de Santa María. *Op. cit.*, p. 217. Ballesteros Beretta, «La toma de Salé...», p. 121 y Pérez Embid, «La marina real...», p. 170, que indican que fue desde Sevilla. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, manifiesta que fue bien desde Cádiz o desde El Puerto de Santa María, *Alfonso X*..., pp. 81 a 83 y *Las cruzadas castellanas*..., p. 188.

A mí me parece más lógica y factible la opción de Sevilla como centro organizador y de dirección debido a la presencia más consolidada y prolongada en el tiempo tanto del dominio como de población castellana. Igualmente era significativa la presencia de infraestructuras, como las atarazanas, e instituciones, como el almirantazgo, que intervendrían en la organización de la expedición. Esto no significa que la zona de la bahía de Cádiz no fuese el área de concentración de partida de la expedición y que incluso partiesen embarcaciones de los otros dos puertos. A este respecto, Al-Himyari recoge la leyenda de cómo después de la caída de una lleva de la mano una gran estatua de Heracles que se encontraba en el centro de Cádiz, lo que ocurrió en el año 1009-1010, fue posible realizar viajes, entre otros sitios, a Salé. *Kitab ar-Raed al-Mitar*, p. 294.

Respecto al mando fue nombrado almirante Juan García de Villamayor, mientras que Pedro Martínez de Fe recibió al parecer igualmente las atribuciones de almirante. Ballesteros Beretta, *Op. cit.*, p. 104 para el nombramiento del primero y p. 124 para el segundo. Huici Miranda, *Op. cit.*, p. 50. Según la actuación descrita de cada uno por las fuentes, el primero sería un cargo más político y tendría el mando sobre la expedición y sobre las gentes de guerra, mientras que el segundo sería un cargo más técnico y mandaría sobre las embarcaciones y las gentes de mar. Así se diferenciarán más tarde, en la Partida II, ambos cargos.

[78] O'Callaghan manifestó incluso que previo al desembarco del grueso de la tropa, este fue cubierto desde tierra por arqueros. *Op. cit.*, p. 218. Nuevamente, sin citarlo de forma expresa, extrajo la información de Huici Miranda. Este indicaba que el asalto se realizó por el único sector de la ciudad que carecía de muralla. *Op. cit.*, p. 47 para los dos datos. Ballesteros Beretta, manifestó que entraron por una brecha. *Op. cit.*, p. 117.

algunos de sus cautivos para poder hacer aguada, hostigados desde la costa y con problemas de viento, regresaron a Castilla, donde mostraron el botín y parte de los cautivos obtenidos[79]. Antes se habrían producido algunas defecciones en las fuerzas castellanas tanto de hombres como de embarcaciones. Regresaron veinticinco embarcaciones, por lo que se perdió aproximadamente un tercio de la flota[80]. Finalmente todo ocurrió en un breve lapso temporal en el mes de septiembre de 1260[81]. Hasta aquí los hechos.

2. 1. 2. Aspectos estratégicos y navales de la campaña.

Ateniéndonos a lo expresado, hay una serie de circunstancias estratégicas navales que destacan en el asalto contra Salé de 1260. En cuanto a su función fue una *proyección del poder naval sobre la costa*. El ejercicio del *dominio del mar* no fue objeto de disputa ya que, como veremos, no hubo oposición en el mar por parte islámica. No obstante, para que dicho dominio hubiese sido efectivo plenamente, se tendría que haber ejercido una influencia mucho más decisiva sobre los acontecimientos que se desarrollan en tierra, no solo en la costa, sino también en la proyección hacia el interior.

Por otro lado se aprecian una serie de datos que hablan de la pujanza de la casi recién nacida fuerza naval castellana[82]. Se hizo uso de muchas de las características del poder naval que hemos mencionado. *Movilidad*, que permitió el ataque a un punto de la costa africana notablemente alejado de las costas de Castilla y hacia el que la experiencia previa de contactos marítimos

[79] La cifra de cautivos debe considerarse exagerada. Si eran 37 embarcaciones, tendríamos que, repartidos entre todas ellas, se embarcaron a 81 personas por embarcación, además del botín, las propias tripulaciones y las tropas asaltantes. Aunque el viaje a la Península no durase mucho, y por lo que se denota de las fuentes duró más que la ida, las condiciones en las embarcaciones, para todos, debían ser muy difíciles. Además, si ese era el número total de embarcaciones, quizás no todas fuesen destinadas para el transporte de personas y es probable que algunas solo llevasen caballos. Pero es que además sabemos que la flota sufrió la pérdida de al menos doce embarcaciones, lo que dificultaría aún más la situación. Dicha cantidad de prisioneros fue ya puesta en duda, con sólidos argumentos, por Huici Miranda, quien indica que en Cádiz desembarcaron 380. *Op. cit.*, p. 51. Pero previamente, en Larache, lograron aguada a cambio de 53 cautivos. *Ibidem*, p. 49. Para este último dato, Ballesteros Beretta, *Op. cit.*, p. 117. Sin embargo en trabajos más recientes se continúa dando por válida tal cantidad, que ha llegado de esta manera a un nivel de "mitificación" que resulta difícil contradecirla. Bien es verdad que ya en las fuentes islámicas que narraban el acontecimiento, en este caso Ibn Idari, indicaban la existencia del rumor de que se habían hecho 3.000 cautivos.

[80] Sobre las defecciones, entre ellas la de Juan García de Villamayor, que se dirigió a Lisboa, y la pérdida de embarcaciones, Huici Miranda, *Op. cit.*, p. 49-50. Igualmente parece ser que se pasaron al bando y protección islámica una veintena de caballeros. *Ibidem*, p. 49. La última cifra debe tomarse con cautela ya que casualmente fueron 20 los jinetes de Salé que se enfrentaron y encontraron la muerte contra los castellanos. Para ambas cifras, *Al-Bayan*..., p. 262 y p. 269 respectivamente.

[81] Entre el 8 y el 9 de septiembre llegó la flota castellana ante la costa de Salé. El 9 o el 10 penetraron por el río e iniciaron el asalto. El 12 recibió la noticia el sultán y se inicia el agrupamiento de las tropas musulmanas para la reconquista de la plaza, agrupamiento que dura ocho días. La noche del martes 21 de septiembre embarcan los asaltantes y al amanecer del miércoles 22 inician el camino de retorno. Fue por tanto ocupada durante catorce días. Huici Miranda, *Op. cit.*, pp. 48-49.

[82] No debemos olvidar que, pese a ciertos datos anteriores, el origen de la marina de Castilla se sitúa tradicionalmente en 1248, con la conquista de Sevilla por Fernando III. Estamos hablando que, doce años después de aquella exitosa intervención, la flota castellana estaba en condiciones de hacer una proyección de fuerza sobre una costa lejana y en principio hostil. Bien sea que de forma limitada, tanto en el tiempo como en el espacio.

comerciales debía ser muy reciente y escasa[83], bien es verdad que tanto el régimen de corrientes como de vientos favorecían el rápido traslado de las embarcaciones desde la Península Ibérica -concretamente desde el golfo de Cádiz-, hacia la costa atlántica marroquí; *Versatilidad*, que permitió a la Armada castellana pasar desapercibida como un conjunto de embarcaciones comerciales; *Capacidad de supervivencia*, ya que una vez iniciado el contraataque terrestre musulmán, la flota pudo recoger tanto a los asaltantes como el botín sin tener que lamentar baja alguna en el asalto en sí; *Flexibilidad* y *Adaptación* cuando la flota cambió el asalto anfibio por el socorro de las tropas en tierra y el transporte de botín y cautivos a la vez que iniciaba el difícil retorno. Finalmente *Permanencia*, ya que estuvo anclada en aguas en teoría hostiles antes del ataque, colaboró en el mismo mediante el desembarco de la fuerza terrestre y finalmente fue el ala de apoyo que permitió la retirada de dichas tropas una vez iniciada la reacción enemiga.

Además, el desembarco, es decir la *proyección de la fuerza sobre tierra*, se habría producido al menos en dos oleadas distintas. Una primera oleada de tropa ligera, compuesta por los arqueros, estableció y consolidó una cabeza de playa. La segunda oleada protegida en su desembarco por la primera y compuesta por tropas pesadas, seguramente también de caballería, realizó la explotación del ataque e irrumpió en la ciudad. Dicha forma de actuación es similar a la que en el siglo XX se ha empleado para la realización de los asaltos anfibios. También referido a la operación de desembarco, destaca el hecho de que las embarcaciones no llegaron todas a la vez y que la zona de concentración en destino de las mismas fue en el mar, frente a la ciudad de Salé y no en el río, donde penetraron posteriormente todas juntas y desde el que se realizó el desembarco.

Aparte de lo consignado en las líneas inmediatamente anteriores, sobre el asalto contra Salé hay que hacerse, desde esta perspectiva estratégica de los estudios históricos navales, al menos dos preguntas. Una es el motivo de la elección de Salé como objetivo, responderemos un poco después. La otra, ¿por qué no existió oposición naval islámica a la expedición? En los textos sobre el asalto no hay mención alguna de embarcaciones islámicas, bien específicamente de guerra bien de carácter mercante pero reconvertidas, que se opusiese a la flota castellana, no ya en el tránsito hacia su objetivo, sino una vez llegado al mismo y en la posterior retirada. No alcanzo a comprender el motivo de tal circunstancia, que quizás haya que poner en relación con la descomposición del estado almohade y con él, el de la necesaria existencia de un poder político fuerte que impulse, directa o indirectamente, la vida marítima y por tanto la naval. En referencia con el mismo asunto, me parece que la derrota a manos castellanas de una escuadra de musulmanes norteafricanos de auxilio a los andalusíes sevillanos, doce años antes del asalto a Salé, no es tampoco motivo suficiente. Con un poder político fuerte, centralizado y consciente de la necesidad de mantener una marina de guerra, dicha pérdida se hubiera podido subsanar de forma relativamente rápida.

Para dar por concluido este punto, revisados someramente los hechos, constatamos que se cumplieron las funciones vistas anteriormente respecto a la proyección de fuerza del poder naval sobre tierra. Dichas funciones fueron todas menos, lógicamente, la que hace referencia al uso

[83] Sin embargo, como indicaba Pérez Embid, los contactos entre los andalusíes de Silves y Sevilla con los de Salé son ciertos al menos desde el siglo XII. «La marina real de Castilla...», p. 170. El dato lo toma de Ballesteros Beretta, que menciona la presencia, genérica, de mercaderes andalusíes. A su vez tomó el dato de al-Idrisi. Ballesteros Beretta, *Op. cit*., p. 109.

diplomático de la misma. A saber, combate contra objetivos terrestres; combate en defensa de fuerzas en tierra y operaciones de evacuación. Bien es verdad que el segundo aspecto se cumpliría en la medida que sirviese para hacer efectivo el tercero, sin que para ello las embarcaciones sufriesen daño por parte del enemigo, con el peligro que hubiera supuesto quedarse aislados en área enemiga. Además marcharon con botín y, ciertamente, con alguna cantidad de cautivos.

Una cuestión frecuente entre los autores que han tratado el tema es ¿fue un éxito o un fracaso el asalto castellano contra Salé? Así se ha calificado indistintamente de éxito o fracaso, dependiendo de la filiación historiográfica del investigador. En una primera aproximación, y siempre desde el punto de vista estrictamente naval, en cuanto a los aspectos tácticos inmediatos, la operación resultó exitosa en su planteamiento general, el factor sorpresa y las escasas o nulas pérdidas, en combate, en el bando propio. Además, si hacemos caso de las fuentes castellanas, se logró un copioso botín y cierta cantidad de cautivos, con lo que la inversión en la expedición quedaría amortizada. Pero si se profundiza en el tema hay no obstante ciertos aspectos por aclarar. ¿Se organizó la expedición, relativamente numerosa, con la cobertura ideológica de la cruzada y de la lucha contra el infiel y la petición de colaboración a otros monarcas solo para obtener un botín y volver?[84]

La acción en sí misma parece más bien una incursión de depredación con cierto éxito. Si por el contrario se hizo con la intención de iniciar una cruzada y la invasión del Norte de África, realmente fracasó. Igualmente lo hizo desde una perspectiva estratégica naval más amplia, ya que toda operación en el mar ha de servir para influir decisivamente en los acontecimientos que se desarrollan en tierra. La expedición contra Salé no lo hizo. Así pues, desde ambas consideraciones resultó un fracaso. Además, el botín y los cautivos no fueron tantos y por si fuera poco se produjeron deserciones, algunas muy significativas, y bajas tanto de hombres como de barcos.

De esta forma y tal y como hemos visto, si el aspecto táctico/operativo de la operación fue orientado adecuadamente, el problema del fracaso habría que situarlo en aspectos como la falta de preparación logística, en la que destacó el no refuerzo a tiempo de la fuerza expedicionaria. Esto se vería agravado por un mal servicio de información, con una valoración errónea sobre la capacidad de reacción y respuesta de las fuerzas rivales. Respecto a los aspectos estratégicos pienso que la operación se hizo bajo la premisa de la ocupación, prolongada, de un enclave costero al que se enviarían refuerzos y con el que se iniciaría una ofensiva hacia el Norte, toda vez que previamente se actuara, cuando la climatología lo permitiera, contra Ceuta. De esta forma se haría que las fuerzas convergieran, tomándose una amplia porción de la costa marroquí, desde la que salían frecuentemente incursiones contra la Península, tanto contra territorio cristiano como nazarí. La amplitud de dicha operación llenaría de contenido la cruzada africana, más que la simple incursión

[84] Para la cuestión del apoyo ideológico, religioso, así como los contactos y preparativos diplomáticos, GÓNZALEZ JIMÉNEZ (Ed.), *Repartimiento*..., XVII-XVIII. Todo ello estaría relacionado no únicamente con el asalto contra Salé, sino, como se ha mencionado, a la idea de una gran cruzada contra el Norte de África.

contra Salé, cuyo fracaso táctico supuso el fracaso estratégico de la cruzada africana[85]. Pero esto es solo hipótesis[86].

No creo, en contra de lo indicado por algunos autores, que dicha expedición se hiciese inicialmente contra Ceuta y cambiara de destino por algún imprevisto. El estado de la mar, los vientos predominantes de Levante en el Estrecho el mes de septiembre, la dirección de las corrientes de E. a W., bien es cierto que en la parte NE. del estrecho y la tecnología de la época, hacen desechar tal acción en esas fechas del año[87].

La más que probable presencia de caballeros montados y el consiguiente transporte de caballos, con unas necesidades concretas de agua y forraje, impedirían por otro lado mantener tal opción a menos que la flota no parase con frecuencia para obtener dichos suministros, lo que no parece que fuera así. Además, si interpretamos bien el texto traducido, según una fuente andalusí, no era la primera vez que una fuerza naval partía de la zona de la desembocadura del Guadalquivir/golfo de Cádiz con la intención de tomar Salé. En el año islámico 634 (del 4 de septiembre de 1236 al 23 de agosto de 1237) se produjo un asalto fracasado tanto a Salé como a Rabat[88].

Desde mi punto de vista la elección de Salé vino motivada por que, desde su fundación por marineros andalusíes, había sido un centro significativo tanto de comercio marítimo como de actividad naval. Respecto al primer aspecto, Salé era centro de partida y destino de mercancías desde y hacia el interior del Sahara. En el segundo aspecto, las fuentes cronísticas islámicas mencionadas, no dejan de dar noticias sobre la partida desde Salé de numerosas expediciones que podríamos denominar como de corsarios, pero también de expediciones militares de gran envergadura en las que el componente naval es parte significativa[89]. Así, lo que se buscaba era hacer daño en el entramado económico/comercial de la ciudad, afectando a sus posibilidades marítimas y con ellas a las navales[90].

---

[85] Huici Miranda indica en su texto que Alfonso X deseaba la cruzada y conquista de África. *Op. cit.*, p. 50. GONZÁLEZ JIMÉNEZ manifiesta igualmente su creencia de unos objetivos diferentes y más amplios. *Las cruzadas castellanas*..., p. 189.

[86] No obstante hay ciertos datos para apoyarla, como una pista proporcionada por Ibn Idari, cuando informa de la preparación de más barcos y tropas en Castilla en refuerzo de los asaltantes. *Al-Bayan*..., p. 269.

[87] A este respecto, la implantación de la vela latina permitió la navegación contra el viento mediante sucesivas bordadas, pero esto no fue posible hasta bien avanzada la segunda mitad del siglo XIII. Las dificultades de la flota cristiana para el retorno a sus bases con el viento en contra son ejemplo evidente de tal incapacidad. MANERA REGUEYRA, «La marina de Castilla». En VV. AA., *El buque en la armada española*. Bilbao, Sílex, 1981, pp. 21-39. Para la evolución del aparejo y la navegación contra el viento, la explicación se encuentra entre pp. 24 y 32.

[88] IBN IDARI, *Al Bayan*, vol. III, p. 115. La expedición era únicamente de dos naves.

[89] Respecto a las expediciones en *Al-Bayan*..., se hace mención a expediciones almorávides que parten de esta localidad o de la vecina Rabat.

[90] Hay que destacar que desde el siglo XX se abrió paso la idea de que por encima de la eliminación física de la flota de guerra del adversario, en un conflicto prolongado es más importante el estrangulamiento del comercio marítimo del rival. El primer tratadista moderno que formuló tal consideración, que se rastrea en algunos autores hispanos de finales del siglo XVI y principios del XVII, fue CORBETT, *Some principles of maritime Strategy*. Green, 1912. Traducido al español, *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires, 1936. Obra y traducción de la que ya hemos hablado en la primera parte de este trabajo en el capítulo dedicado a la evolución del pensamiento naval. Posteriormente estas ideas tuvieron aplicación práctica,

Si tomamos en cuenta otros aspectos, lo importante de la acción es que muestra la vitalidad y pujanza de una de las más novedosas aportaciones al esfuerzo bélico castellano, la marina de guerra. Dicha vitalidad de carácter expansivo hace que desde 1248 a 1310 se haga un uso muy significativo de la misma para las principales campañas militares que se desarrollaron por parte de Castilla. Aunque dicho empuje, quizás como reacción debido al fracaso de Salé, no pudo evitar la reacción de los Benimerines contra la Península[91]. Pero además la incursión contra Salé iniciaba, salvo la duda de *Tagunt* -Taoun o Tánger[92] (Mapa 38)-, el proceso de intervenciones y presencia castellana y más tarde españolas en el Norte de África[93]. El asalto contra Salé, pese a su fracaso, fue el principio de todo. Y Alfonso X mantendrá su ideal de Cruzada[94].

2. 2. La Orden de Santa María de España

Es este un aspecto interesante dentro de la profunda visión naval que poseía Alfonso X[95]. En la década de 1270 estaba ya consolidada la presencia castellana tanto en el entorno del golfo de Cádiz, con Sevilla como centro, y de la fachada mediterránea castellana, con Cartagena como centro significativo. Respecto al primer centro, se decidió la instalación de unas atarazanas reales.

En el segundo, como vimos, se impulsó la acción que podríamos definir privada. No obstante, para hacer presente de alguna manera lo que podríamos definir como "acción pública" se impulsó por parte del rey la creación de una institución muy singular, la orden de Santa María de España. Según Torres Fontes, su origen se debe a la inseguridad de las costas del Sureste, su despoblamiento y la amenaza de los corsarios islámicos, ideando aplicar la organización militar de las Ordenes de Caballería a la seguridad en las costas[96]. En definitiva, como indica Gil García, se crea como consideración del mar Mediterráneo como una frontera hostil del reino de Murcia[97].

fracasada, en las campañas navales alemanas contra Inglaterra en las dos guerras mundiales, con especial uso del corso submarino.

[91] HUICI MIRANDA, *Al*-Bayan, vol. III, p. 32, nota 1; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Repartimiento*..., xix.

[92] En un documento concedido a Alicante el 10 de mayo de 1257 en Monteagudo y que daba la exención del pago de ancoraje a los mercaderes, se hace una curiosa referencia: «...*que enuie reçebir el castiello de Tagunt, que me dieron dallend mar*..» TORRES FONTES, *Documentos para la Historia*..., vol. III. *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Doc. XXXVIII, pp. 56-57. La mención en p. 56.

[93] Según Ballestero Beretta dicha incursión fue contra Tánger. Dufourcq pensó inicialmente, «Un projet castillane du XIIIe siècle:...», p. 38, que era Tánger, aunque más tarde, en su obra *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*. Barcelona, 1969, p. 12. Indicaba que había más posibilidades que fuera contra Taount, al Oeste de Orán. Para tal información sigo a GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X...*, p. 81. En este aspecto es seguido por O'Callaghan, *Op. cit*., p. 214. En algún momento se mencionaron las posibilidades, descartadas, de Túnez e incluso de Sagunto.

[94] Como demuestra un documento de 1265 por el que solicita al Papa Clemente IV la predicación de una Bula de Cruzada para combatir contra los musulmanes. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario Andaluz*..., doc. 307, p. 331.

[95]Visión quizás relacionada con su ideal de cruzada proyectado hacia el Norte de África. Véase José Manuel RODIGUEZ GARCÍA, *La cruzada en tiem`pos de Alfonso X el Sabio*. Madrid, Silex, 2014.

[96] TORRES FONTES, «La Orden de Santa María de España», pp. 82-83.

[97] Mª. del Pilar GIL GARCÍA, «Las Ordenes Militares en el Reino de Murcia» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 201-218, p. 215.

Así, el 16 de noviembre de 1272 la orden está ya creada[98], tal y como pone en constancia las pruebas documentales.

> «*De mi infante don Sancho, fijo del muy noble don Alfonso et de la muy noble reyna do Yolante, alferez de Sancta María et almirant de lla su cofradia de Espanna...*»[99]

La Orden irá recibiendo sucesivos privilegios por parte del rey. Así en el mes de diciembre de 1279 y mediante varios documentos, se hará objeto a la Orden de varias donaciones desde Sevilla. La primera de ellas el 10 de diciembre, concediéndosele la villa y castillo de Medina Sidonia y de Alcalá de los Gazules[100]. El 27 de diciembre aprueba el acuerdo entre el maestre de la Orden Pedro Núñez, y los concejos del obispado de Jaén[101]. El 29 de diciembre ordena a los concejos del obispado de Jaén el pago al mencionado maestre de la Orden de las multas de ciertos delitos[102]. El 31 de diciembre el rey concederá a la Orden una alquería en Alcalá de Sidonia[103].

La importancia que el rey de Castilla quería darle a la misma viene dada porque será su segundo hijo, el futuro Sancho IV, quien sea el alférez y almirante de la misma, como vio de forma tan acertada Torres Fontes, quien también apreció que el soberano de Castilla le quería dar a la nueva orden un carácter supracastellano[104].

La nueva Orden se formó a modo de la Orden de Calatrava, estando integrada tanto por clérigos como por caballeros y otros hermanos laicos. Su peculiaridad viene dada por su vocación naval, ejemplarizado por la figura del almirante de la misma y porque sus cuatro centros principales tenían una localización costera. A saber, Cartagena, San Sebastián, La Coruña y El Puerto de Santa María[105]. Sin embargo esta original institución no llegó a funcionar debido a la negativa papal de aprobarla, por lo que en 1280 terminó fusionándose con la orden de Santiago[106].

Ni los privilegios concedidos por el soberano, ni la adquisición de grandes recursos económicos por una fuerte vinculación ganadera, fueron suficientes para hacer sobrevivir a la Orden en medio de la convulsa situación política castellana producida con la muerte del heredero al trono, el infante Fernando de la Cerda, y la proclamación por sí mismo como heredero del futuro Sancho IV.

---

[98] TORRES FONTES, «La Orden de Santa María de España», p. 84.

[99] Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela, tumbo B, fol. 281 duplicado. Extraído del anexo documental I de TORES FONTES, «La Orden de Santa María de España», p. 96.

[100] BALLESTEROS BERETTA, *Alfonso X el Sabio*. Doc. 1020 y GOZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario Andaluz...*doc. 451, pp. 475-476.

[101] GOZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Op. cit.*, doc. 456, p. 484.

[102] *Ibidem*, doc. 457, pp. 484-485.

[103] BALLESTEROS BERETTA, *Op. cit*., doc. 1208 y GOZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Op. cit.*, doc. 458, pp. 485-487.

[104] TORRES FONTES, *Op. cit.*, p. 84.

[105] *Ibidem*, p. 85. Es curiosa su distribución, puesto que salvo el caso de San Sebastián, los demás núcleos pueden identificarse con los Departamentos marítimos creados por Patiño en el siglo XVIII y que se mantiene en la actualidad, con centro en Cartagena; La Carraca en Cádiz -por el Puerto de Santa María-; o el El Ferrol -por La Coruña-.

[106] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.*, p. 26.

A esto ayudó que desde 1274, los intereses de Alfonso X cambiaran de horizontes, y con ellos la actividad naval castellana verá rebajada su nivel de participación en las campañas contra el Islam para mirar más hacia Europa. Este cambio de orientación se debió a las opciones que el soberano de Castilla tenía para hacerse con la dignidad Imperial. En consecuencia el soberano se preparó y mando una expedición militar hacia Génova en embarcaciones castellanas. Las tropas y vituallas desembarcadas se dirigieron entonces hacia Pavía, donde invernaron.

Tras este paréntesis de poca actividad naval, el nacimiento de la marina castellana culminará en el siglo XIII y se adentrará en el XIV con la actuación en dos ámbitos bien diferenciados, aprovechando el carácter expansivo que los poderes políticos de Castilla dieron a sus fuerzas navales. Por un lado, en el marco del Cantábrico y del golfo de Vizcaya, los marinos de la Corona de Castilla se verán inmersos en un secular conflicto con sus rivales de otras áreas europeas. De otro lado, la iniciativa pública directa permitirá la realización de una amplia campaña naval contra el Islam andalusí por el dominio definitivo del bajo Guadalquivir y del Estrecho. Analizaremos a continuación la segunda de estas campañas.

2. 3. La búsqueda estratégica del *control del mar* en el Estrecho

Será en estas operaciones cuando se vea el auténtico valor de las acciones navales castellanas. Las últimas décadas del siglo XIII y las primeras del siglo XIV, verán en las aguas en torno al estrecho de Gibraltar una violenta y decisiva pugna por la obtención del *dominio del mar* que resolverá las campañas de las ciudades de Tarifa, Gibraltar y Algeciras[107].

Estas tres ciudades eran en mayor o menor medida enlace privilegiado entre la Península Ibérica y el Norte de África. Siendo en todo caso el de Algeciras el más significativo.

De Algeciras nos dice una fuente andalusí:

> «*Cerca de la ciudad se encuentra la desembocadura del río de Algeciras, cuyas orillas están bordeadas de numerosos jardines, y la parte baja de su curso, a nivel del mar, donde llegan los barcos /.../ es la ciudad más céntrica de las de la zona litoral y la ciudad de al-Andalus, desde donde se puede, en menos tiempo, atravesar el Estrecho para ir a África del Norte. Desde Algeciras partieron los reyes de al-Andalus para extender su dominio sobre ciertas partes de África. /.../*

[107] Es abundante la producción historiográfica en torno a las campañas de asalto contra dichas plazas, por ejemplo, sobre Tarifa: BALLESTEROS GAIBROIS, «Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla» En *BRAH*, LXXIV, 1919, pp. 418-436 y 521-529, también LXXV, 1919, pp. 349-355, LXXVI, 1920, pp. 53-77, 123-160 y 420-449. Finalmente, LXXVII, 1920, 193-215. Más reciente, PAGANI y Braulio VÁZQUEZ CAMPOS, «La conquista de Tarifa: nuevas perspectivas de análisis» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 803-810. Sobre Gibraltar: CARRIAZO RUBIO, «La dimensión historiográfica de la conquista de Gibraltar» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 811-818; de Algeciras, tenemos dos interesantes aportaciones foráneas CHAMBERLAIN, «*"The King Sent Them Very Little Relief": The Castilian Siege of Algeciras, 1278*-1279» También, AGRAIT, The experiencia of War in Fourteenth-Century Spain: Alfonso XI and the Capture of Algeciras (1342-1344)». Ambas en *Crusdaders, Condottieri and Cannon. Medieval Warfare in Societies Around the Mediterranean*, pp. 193-211 y 213-335 respectivamente.

El puerto de Algeciras ofrece un abrigo seguro, incluso durante el invierno /.../ Tiene tres puertos y un astillero de construcciones navales, situado en el interior de la aglomeración /.../ En Algeciras se construyen barcos, y se realiza comercio de exportación e importación.»[108]

Finalmente de Gibraltar:

«*Está situada cerca de Algeciras. Al pie del Gabal Tarik hay un fondeadero que ofrece a los barcos un abrigo seguro a todos los vientos.*»[109]

En este enfrentamiento participaran de un lado la Corona de Castilla. Por el otro los núcleos de resistencia andalusí y, sobre todo, la última de las denominadas *dinastías norteafricanas*, la de los Benimerines. La intervención de estos últimos en la Península ha sido puesto en relación, creo que acertadamente, como una forma de reacción contra el asalto castellano realizado sobre Salé tan solo unos años antes[110]. A lo que yo añadiría que también contra el ideal de Cruzada hacia el norte de África nacido de Fernando III e impulsado por Alfonso X, ideal que de llevarse a cabo representaba una fuerte amenaza para el poder político, cualquiera que fuese, asentado en las costas norteafricanas del Estrecho. Era algo que no se podía consentir y contra lo que la mejor defensa consistía en combatir al rival en su tierra.

Es necesario constatar que en este enfrentamiento los condicionantes geográficos respecto a las corrientes y a los vientos dominantes van a estar repartidos para los contendientes que actúen en la Península y serán algo más favorables para los contingentes provenientes del Norte de África. Así, respecto a la Península, el W. del Estrecho los vientos y las corrientes favorecerán a los contingentes navales castellanos, mientras que al E. del Estrecho los segundos serán más favorables para los contingentes musulmanes. Esta situación es más desventajosa para las fuerzas musulmanas en sus traslados desde el N. de África hacia la Península (Mapas, 10, 12 y 20).

Un primer desembarco de los Benimerines se produjo en la Península cuatro años después del asalto contra Salé, en el año 1264 contra Jerez[111]. Pero la reacción se apreció de forma más contundente el 25 de julio de 1275 con el desembarco del sultán benimerí Abu Yaqub Yusuf en Tarifa[112], aprovechando que, como nos cuenta un texto cronístico castellano, Alfonso X se encontraba de misión diplomática en Francia atendiendo a su política relacionada con el trono imperial[113]. Por lo demás, este paso nos pone sobre la pista de, al menos, cierta inactividad de la

[108] AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*, pp. 153-156.

[109] *Ibidem*, p. 248. Curiosamente de Tarifa no hace mención alguna a la existencia de puerto o fondeadero alguno.

[110] GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Repartimiento*..., xix. La reacción bélica benimerí queda cobijada bajo la denominación de *conflicto diplomático*. Hemos visto en una nota anterior como también Huici Miranda vio previamente esta relación.

[111] IBN IDARI, *Al- Bayan*, vol. III, p. 275 y también en pp. 285-286. Se supone que dentro del marco de la gran sublevación mudéjar que fue más preocupante en la zona de Murcia, que también menciona el texto de Ibn Idari. IBN JALDÚN, *Histoiré des Berbera*, indica que en el año 660 (1261-1262) un hermano del emir benimerí se puso a la cabeza de tres mil voluntarios, indicando este autor que fue el primer destacamento benimerí que pasó a España. Vol. 4, p. 48.

[112] Cristóbal TORRES DELGADO, *El antiguo reino nazarí de Granada (1232-1340)*. Granada, Anel, 1974, p. 159.

[113] *CRC*, pp. 89 y 91. El 25 de junio de 1275 el rey expidió un documento desde Beaucaire. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario Andaluz*..., doc. 421, pp. 446-447.

marina de Castilla, de la que no tenemos noticia que interviniera de forma alguna para impedir este movimiento a través del Estrecho.

MAPA 25. LAS CAMPAÑAS DEL ESTRECHO I (1275-1310)

De lo que no nos cabe duda es que ambos bandos enfrentados tenían conciencia de lo vital que sería el resultado del conflicto y de lo perjudicado que saldría quien resultase derrotado. Solo así se explica el empeño que pusieron ambos bandos, lo prolongado de la lucha y la violencia de la misma.

Esto fue así por un motivo estratégico de primer orden. La obtención del *dominio del mar* en la zona del estrecho de Gibraltar permitiría por un lado el libre ejercicio de las actividades de tráfico mercantil. Pero además posibilitaría o bien el acceso de tropas desde la ribera norte a la sur o viceversa. En el segundo caso era importante de cara a reforzar militarmente, cuando fuera necesario, la presencia musulmana andalusí.

Esta lucha por el *dominio del mar* se inició con las campañas del bajo Guadalquivir. A su vez éstas fueron consecuencia de la victoria cristiana en Sevilla y del ya mencionado vacío de poder que se produjo en la zona y que permitió el dominio cristiano, al menos nominal, sobre una amplia zona.

Así, bajo el reinado de Alfonso X fueron ocupados Niebla[114]. También Jerez, el 9 de octubre de 1264. Medina-Sidonia, Arcos de la Frontera, Rota y Lebrija[115] (Mapa 24).

Sobre Rota nos dice Al-Himyari:

> «*Al Sureste de Jerez, a una distancia de seis millas, se encuentra, a orillas del mar, la fortaleza de Rota: es un lugar de ribat, donde van a vivir las gentes de vida ascética; acuden allí de todas las regiones.*»[116]

Todavía bajo el reinado de su nieto Fernando IV la inseguridad de la presencia castellana en la zona debía ser notable por lo que en un documento datado el 13 de octubre de 1297, el rey hacía donación a Alonso Pérez de Guzmán de la villa de Sanlúcar de Barrameda. Los dos últimos confirmantes del documento antes del Canciller Mayor de Castilla son Fernán Pérez Maimón y Juan Mathé, que lo hacen como almirantes de Castilla[117]. Indicaba que lo hacía por los muchos servicios dados a su padre por el donatario, especialmente en lo relativo a la conquista y defensa de Tarifa. Más tarde, en 1303, le hizo donación al mismo personaje del despoblado de Chiclana, en el término de lo que se denomina como *Puente de Cádiz*[118]. Todas estas concesiones parecen enmarcarse en un intento de asegurar la presencia castellana en la zona y favorecer la repoblación señorial de la misma.

Para reforzar lo obtenido, la monarquía otorgó numerosos privilegios y prerrogativas a aquellos que fueran a poblar las áreas recién conquistadas. Muchos de estos privilegios se extendieron hacia marinos que habían participado en la conquista de Sevilla. La presencia como

---

[114] Se suele tomar como fecha de la conquista de Niebla la de febrero de 1263. Esto es así debido tanto a una fuente cristiana, un privilegio de Alfonso X, en el que se indica como el rey tenía especial predilección por beneficiar a esta ciudad debido a que fue la primera que conquistó siendo ya monarca de Castilla. Este privilegio es de finales de 1263, pero eso no significaría que sea justo después de la conquista de la ciudad. La referencia a este privilegio la he encontrado en BALLESTEROS GAIBROIS, *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. Vol. III. *Colección Diplomática*. Doc. 94, pp. LXI-LXII. La mención al mismo en p. LXI. Pero es que también hay una fuente islámica que menciona el asedio y conquista de Niebla en esas fechas, concretamente en el año islámico 661 (15 de noviembre de 1262 a 3 de noviembre de 1263), IBN IDARI, *Al-Bayan*, vol. III, p. 285.

[115] BALLESTEROS GAIBROIS, *Op. cit.*, p. 85. Texto y notas al pie 10 y 11.

[116] AL-HIMYARI, *Kitab ar-rawd al-Mitar*, p. 212.

Es interesante esa mención a Rota como *Ribat*. No es rara la presencia de este tipo de asentamientos, mitad religiosos, mitad militares, en las costas españolas andalusíes. Además de Rota, tenemos el ejemplo de la rábida de Guardamar del Segura -Alicante-, o la localidad tarragonense de de San Carlos de la Rápita, cercana a la desembocadura del Ebro. Fuera de España, tenemos el ejemplo da la capital de Marruecos, Rabat, asentamiento también costero en la desembocadura de un río, que a su vez la separa de la localidad de Salé. Este indicio nos podría a llevar a considerar que los andalusíes consideraban el mar como una frontera a defender.

Experto en el asentamiento alicantino, destacan las publicaciones efectuadas por Rafael Azuar Ruiz, reflejadas en múltiples aportaciones bibliográficas. Así, como coordinador, *El ribat califal. Excavaciones y esudios (1984-1992)*. Madrid, Casa de Velázquez, 2004.

[117] BENAVIDES, *Memorias del rey Don Fernando de Castilla*. vol. 2. Doc. CII, pp. 145-147. El documento se otorgó en la localidad de Toro.

[118] *Ibidem*, doc. CCXXXIII, pp. 349-351. La data del documento es de 15 de mayo. Esta vez el penúltimo confirmante es Alvar Paez, como almirante mayor de la mar.

El término mencionado, *Puente de Cádiz*, es la actual localidad de San Fernando.

repobladores de hombres venidos del norte y con gran experiencia marítima y naval, así como la creación de las reales atarazanas de la ciudad hispalense, permitieron que el peso de las operaciones fuera llevado por las gentes de la zona. Pero a la vez hacía que las líneas de comunicaciones y de suministros, a la par que la posibilidad de recibir refuerzos, se acortaran notablemente, agilizando la capacidad de respuesta cristiana frente a las bases norteafricanas del adversario. Sin embargo, esto no impidió que se hiciera necesaria la participación de fuerzas aliadas, en este caso, como había ocurrido ya antes y ocurrirá después durante mucho tiempo, de fuerzas navales de Génova.

2. 3. 1. La pugna por la *obtención/negación* del *control del mar* (1275-1279)

Como hemos avanzado, la reacción musulmana se debió al fracasado asalto norteafricano de Alfonso X. Años más tarde, en 1275, una gran fuerza de tierra de los Benimerines cruzó el Estrecho y desembarco en la Península según indica una fuente islámica:

> «*Ayant dars équipé et soldé cinq mille Mérinides, il les plaça sous les ordres de son fil, Mendîl, et les fit transporter à Tarifa dans une vingtaine de navires qu'Ibn-al-Azefi, seigneur de Ceuta lui abatí envoyés à la première réquisition*»[119].

No queda claro si la fuerza expedicionaria partió desde Ceuta. Si así fuera, contó con el régimen favorable de los vientos, lo que facilitaría el desplazamiento.

Desde Tarifa, las fuerzas Benimerines se volvieron a dirigir contra Jerez de la Frontera, retornando a Tarifa tras la incursión. Pero no fue solo en esta ocasión cuando pasó una fuerza benimerí hacia al-Andalus:

> «*Ayant reuní toutes les forces de son empire, il s'embarqua avec illes à Tánger, dans le mois de Saber 674 (juillet-août 1275), et aborda au rivage de Tarifa*»[120]

Nuevamente, la tropa desembarcada se dirige hacia sus objetivos militares:

> «*L'émir des musulmans passa quelques jous dans Algeciras et s'étant remis en campagne, au mois de Djomada [premièr] (oct.-nov. 1275), il marcha sur Séville dont il ravagea tous les environs; ensuite, il alla dévaster le territoire de Xérès et, de là, il revint à Algeciras, après une absence de deux mois*»[121]

De estas incursiones quedó clara la necesidad de una cabeza de puente en la Península, de modo que:

> «*Voulant alors posséder, sur le bord de la mer, et apures du port, une ville où il pourrait installer ses troupes et les tenir isolíes, de manière è garantir les*

[119] IBN JALDÚN, *Histoire des Berberes*. Vol. 4, p. 76. Esto ocurría a partir de abril de 1275.

[120] *Ibidem*, p. 77.

[121] *Ibidem*, p. 81.

> *habitants du pays contre leurs violence et leurs exactions, il choisit un emplacement dans le voisinage d'Algéciras et donna l'ordre d'y élever les bâtiments nécessaires.*»[122]

Una vez fundada esta nueva población, el emir benimerí retornó a Marruecos en junio-julio de 1276[123]. No pasó mucho tiempo para que retornase a la Península. Un año después, en junio-julio de 1277 volvió, asediando a la ciudad de Sevilla el 11 de agosto, finalizando su incursión a finales de dicho mes[124].

Como medida defensiva por parte de la monarquía castellana ante esas incursiones, se decidió el envío contra Algeciras de una gran fuerza terrestre que se puso bajo el mando del infante Pedro, pero antes se preveía el envío de una potente fuerza naval[125].

La flota castellana se encontraba alistada en Sevilla y estaba compuesta por unas ochenta galeras y una veintena de embarcaciones a vela además de fuerzas sutiles de menor porte, todas bajo el mando de Pedro Martínez de Fe[126]. Con tales fuerzas se inició el bloqueo de la plaza.

Las operaciones navales se iniciaron el 6 de agosto de 1278, mientras que las terrestres lo hicieron el 27 de febrero de 1279[127]. Esta relativa tardanza bien pudiera ser debida o bien a que el régimen de vientos no fue favorable para la flota castellana o bien a que en 1274 Alfonso X mandó aprestar una flota de transporte con motivo de su traslado a Beaucaire, en las cercanías de Aviñón, y allí entrevistarse con el Papa Gregorio IX de las cuestiones relativas a sus aspiraciones imperiales.

Haciendo un paréntesis, la participación naval en dicho viaje consistió en:

> «*Otrosí mandó cargar en Sevilla é en los puertos de Algecira muchas naves de trigo é de cebada é de vinos é de otras viandas, las que entendió que podrían ir por mar, é mandó que le fuesen a esperar al puerto de Marsella.*»[128]

Es decir, que en esta ocasión la flota sirvió de apoyo logístico a la expedición terrestre del soberano castellano, actuando en una *operación de combate contra objetivos terrestres*.

---

[122] *Ibidem*, p. 81.

[123] *Ibidem*, p. 85.

[124] *Ibidem*, p. 86.

[125] Incluso parece ser que se solicitó auxilio foráneo, esta vez desde Inglaterra. Así se desprendería de la correspondencia mantenida en 1276 entre Eduardo III de Inglaterra y Alfonso X, a la sazón su cuñado, por la que el primero se comprometió a enviar una escuadra desde Bayona en auxilio del segundo contra los infieles. La fuerza naval estaría compuesta por veinticuatro galeras y doce naves. Wiliam Laird CLOWES, *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición Facsímil por la misma editorial en 1996. Vol. 1, pp. 129-130 para todo lo referido al proyecto y los preparativos realizados. Se indica en nota al pie de la página 129 que dicha documentación fue vista por un autor en la Torre de Londres en 1847.

[126] *Crónica de Alfonso X*, cap. LXIX, pp. 53-54

[127] TORRES FONTES «*La Orden de Santa María de España*», p. 91.

[128] Sobre el apresto de esta flota, *Crónica de Alfonso X*, cap. LIX, pp. 47-48, lo citado en p. 47.

Volviendo al tema de la campaña contra Algeciras, la falta de previsión por la apropiación de caudales del futuro rey Sancho IV, hizo que no llegaran suministros a la flota y la enfermedad se apoderó de las dotaciones de forma que hubieron de desembarcar para ser atendidos[129].

> «*...los de la flota avían estado en la guarda de la mar todo el invierno, e non les avían fecho sus pagas como devían, nin avian avido ningund refrescamiento de vestidos nin de viandas /.../ cayeronseles los dientes e ovieron otras muchas dolencias porque oviesen a salir de la mar e desamparar las galeas /.../ e todas las galeas e las naves desamparadas, que non avian en ellas gentes, sinon muy pocas en cada una, e estos dolientes e lacerados...*»[130]

Como apreciamos en el texto, la lamentable situación de las tripulaciones hizo que prácticamente se abandonaran las embarcaciones.

Por otro lado, los musulmanes no permanecieron inactivos. Primero, el sultán Abu Yaqub Yusuf mandó preparar una flota en el Norte de África[131]. Mediante una bien planteada acción de inteligencia naval, el caudillo islámico pudo comprobar el estado de la flota castellana. Ante esa situación envió una fuerza compuesta por doce galeras que fueron aportadas por Muhamad II de Granada, rompiendo su tregua con Castilla y haciendo que la flota islámica ascendiese a un total de setenta y dos embarcaciones[132].

El grueso de la flota islámica partió desde Tánger el 19 de julio de 1279, llegando a la zona de Gibraltar el 23, cuando fueron avistados por las fuerzas castellanas[133], aprovechando por tanto en su desplazamiento tanto el régimen de corrientes como en menor medida el de los vientos, no en sus desplazamientos hacia el N., pero sí desde luego hacia el W. Su llegada produjo una gran sorpresa en las fuerzas cristianas. Las galeras castellanas fueron atacadas por las fuerzas navales hostiles, mientras que las embarcaciones a vela que venían del norte fueron hundidas por sus propias tripulaciones. No obstante, según una fuente cronística andalusí, el motivo de la derrota es un poco más ambiguo, pudiendo ser debido más a cuestiones climatológicas que a la propia oposición de embarcaciones islámicas. En concreto el texto indica:

> «*En su época el tirano de los cristianos sitió Algeciras, la cercó completamente y estuvo a punto de tomarla, pero Allah la defendió, debilitó el cerco e hizo que vinieran los barcos a ser presa del mar, y caer en manos de una pequeña tropa de musulmanes. Grande fue la victoria, se aclaró la noche y se disipó el aprieto.*

[129] *Ibidem*, cap. LXXII.

[130] *Ibidem*, cap. LXXII, p. 55.

[131] Miguel Angel MANZANO RODRIGÚEZ, *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, CSIC, 1992, pp. 61-62. También es interesante el trabajo de María Jesús VIGUERA MOLINS, «La intervención de los benimerines en al-Andalus» En *Relaciones de la Península Ibérica con el magrib (s. XIII-XV)* Actas, Madrid, 1998, pp. 237-247.

[132] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.*, p. 25.

[133] *Ibidem*, p. 25. Gibraltar había sido considerado por los almohades como el puerto principal de llegada de sus fuerzas a la Península. Por ello realizaron grandes obras de fortificación de la misma. IBN IDARI, *Al-Bayan*..., p. 333. La noticia también aparece en el *Al-Hulal al Mawsiyya*, p. 185.

> *Estos sucesos ocurrieron a medianoche del mes de rabi I del año 678 (=últimos de julio de 1279)*»[134]

En todo caso, del desastre sólo se salvaron tres embarcaciones castellanas[135]. De esta forma ocurrió la primera derrota naval castellana documentada. En la misma el almirante Pedro Martínez de Fe fue hecho prisionero, permaneciendo en esta situación dos años hasta que pudo escapar[136].

Es en este contexto, la derrota naval y la consiguiente pérdida de embarcaciones, donde debemos contextualizar la solicitud de permiso que en 1279 realizó Alfonso X al rey de Aragón Pedro III para poder armar en su reino de diez a quince galeras, según consta en la contestación que el rey de Aragón hizo llegar al de Castilla desde Valencia con fecha de 3 de octubre[137].

Pero el fracaso ante la flota islámica marcó profundamente el futuro de la política naval de Alfonso X, que fue prácticamente abandonada. El golpe fue tan fuerte que el soberano se preparó para un virulento ataque contra el reino de Granada, no muy afortunado[138]. Sin embargo las aspiraciones navales desaparecieron y con ella la orden de Santa María de España.

2. 3. 2. La continuidad de la lucha (1285-1310)

A principios de 1285 Abu Yaqub Yusuf, conquistador del reino de los Almohades[139], cruzó el Estrecho hasta Tarifa, hostigando la frontera con Castilla. Fernando IV mandó aparejar una flota:

> «*...é desque el rey don Sancho vió la guerra que volvia con él, envió armar muy grand flota á todos los sus puertos de la mar, é envió por un ginoves que decian Micer Benito Zacarías, que le trajese doce galeras, é puso el Rey de le dar cada año por cada mes seis mill doblas, é demas dióle Sancta María del Puerto por heredad con tal condición, que toviese siempre una galea armada muy bien para defendimiento de aquella entrada de la mar contra Sevilla.*»[140]

[134] IBN AL-JATIB, *Historia de los reyes*..., p. 55.

[135] TORRES FONTES, «*La Orden de Santa María de España*», p. 92.

[136] *Crónica de Alfonso X*, cap. LXXII. Resulta curiosa la animadversión de Sáncho IV hacia Pedro Martínez de Fe. En un documento datado en Zamora el 16 de enero de 1288 el rey dona los bienes del mismo en Arcos de la Frontera. Esta donación la volverá a repetir con los bienes en Niebla en documento de 22 o 29 de mayo de 1288 en Carrión. Finalmente los bienes de Arcos revertirán a la familia cuando en documento datado en Cuenca el 5 de octubre de 1290, haga reversión de los mismos en la persona de Diego Martínez de Fe, hijo de Pedro. Esta reversión la hizo el rey en función de «*...dela postura que don Roy pérez, maestre de Calatrava fizo con él en fecho de aymont et por que que es derecho*». Todos estos documentos en BALLESTEROS GAIBROIS, *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. Vol. III, *Colección Diplomática*. Respectivamente docs. 177, pp. CVIII-CVIX, 186, p. XIII y 323, p. CCVI.

[137] GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario Andaluz*..., doc. 459, p. 487. La carta original de Pedro III en ACA, Registros Pedro III, f. 90v.

[138] TORRES FONTES «*La Orden de Santa María de España*», pp. 93-94.

[139] IBN AL-JATIB, *Historia de los Reyes*..., p. 51.

[140] *Crónica de Sancho IV*, cap. I, p. 70.

Es decir, el núcleo principal eran doce galeras provenientes de Génova para la guarda del Estrecho y una más para la guarda de la entrada al Guadalquivir, las trece galeras mandadas por Benito Zacarías[141].

A este núcleo se le unieron embarcaciones de Cantabria, Vizcaya y Galicia[142], así como nueve galeras que ordenó construir el soberano en Sevilla. De esta forma logró reunir una potente flota de más de un centenar de embarcaciones con centro en la localidad de El Puerto de Santa María:

> «*...llegó la flota de este rey don Sancho á Sancta maría del Puerto, que era, entre naves é galeas, cient velas mayores.*»[143]

Estas embarcaciones fueron puestas bajo las órdenes del almirante Fernán Pérez Maimón:

> «*...e cuando el rey Aben Yuzaf llegó é vió tan grand flota en la ribera de la mar, que era del rey don Sancho, envió a Abdalhat auqel su privado á saber quién eran; é seque llegaron ná la ribera é lo preguntaron, Fernan Perez Maimon, que era privado del rey don Sancho...*»[144]

La flota actuó cortando la posibilidad de que las tropas norteafricanas pudieran recibir ayuda alguna desde sus bases, ejerciendo el *control del mar* y llevando a cabo la *negación del control del mar* a las fuerzas navales enemigas:

> «*...por que la flota del rey don Sancho estaba en la mar, que les embargaba el paso, é non podian aver vianda de ninguna parte nunca...*»[145]

En octubre de ese año 1285 el sultán de los Benimerines entabló negociaciones con el rey de Castilla. Los norteafricanos se retiraron a cambio de una fuerte recompensa pecuniaria, levantando el cerco a Jerez de la Frontera. Esto no impidió que en 1286 Abu Yaqub Yusuf no estuviese nuevamente en la Península, muriendo en Algeciras en febrero-marzo de ese año[146].

Ya antes de finalizar la tregua, en 1291, el rey dio las directrices oportunas para la guerra. En el marco naval se apreció en la orden que se dio a los puertos de Castilla, Asturias y Galicia armar una nueva flota para patrullar por el Estrecho:

---

[141] También tenemos información sobre dicho contrato y el mando a Benito Zacarías en BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17, f. 68 v.

[142] El 11 de octubre de 1285 en Sevilla el rey extenderá un privilegio a Castro Urdiales entre otras cosas por participar en la campaña con una nave y una galera. BELLESTEROS GAIBROIS, *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. Vol. III. *Colección Diplomática.* Doc. 87, pp. LVI-LVII

[143] *Crónica de Sancho IV*, cap. II, p. 71.

[144] *Ibidem*, cao. II, p. 71.

[145] *Ibidem*, cap. II, p. 71.

[146] IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 51.

> «*...mandó luégo armar muy grand flota en los puertos de la mar de Castilla é de Asturias é de Galicia e envió por Micer Benito Zacarias, que era de Génova, que le trujese doce galeas...*»[147]

La flota, esta vez bajo el mando del genovés Benito Zacarías, a quien se contrató nuevamente, penetró en aguas del estrecho de Gibraltar[148].

Pero el soberano de Castilla también había alcanzado un acuerdo con el de Aragón. El acuerdo entre Sancho IV de Castilla y Jaime II de Aragón se formalizó en Monteagudo el 29 de noviembre de 1291, por el mismo el aragonés se comprometía a proporcionar una serie de galeras:

> «*...é demas puso con el rey don Sancho de le dar once galeas armadas para aquella guerra de los moros.*»[149]

Previamente se había a un acuerdo con el soberano Nazarí de Granada, quien prestó vasallaje al rey de Castilla[150].

Sin embargo, dichas embarcaciones aragonesas no participaron en la batalla naval que se iba a desarrollar frente a las costas norteafricanas. Partía la flota castellana para realizar sus labores de patrulla de las aguas del Estrecho y tener el *dominio del mar*, para así ejercer el *control del mar* y de esta forma *impedir las comunicaciones marítimas* del enemigo. Las fuerzas de vigilancia de los benimerines localizaron a la misma y se dirigieron hacia Tánger para dar aviso. Una vez que lo hicieron, desde dicho puerto partió una flota compuesta por veintisiete galeras a la búsqueda de la flota castellana. El combate se desarrolló en aguas del Estrecho frente a Tánger y del mismo salieron nuevamente victoriosas las embarcaciones castellanas:

> «*...el rey Aben Jacob era en Tánger, /.../ é que tenía veinte é siete galeas muy bien armadas /.../ é que llegó Micer Benito Zacarias el ginoves, con doce galeas muy bien armadas, é estando el rey Aben Jacob con toda su hueste en la ribera de allend la mar, lidió este Micer Benito Zacarias con aquellas veinte é siete galeas de los moros, é venciólos, é priso dellas las trece, é fugieron las otras...*»[151]

La fuerzas navales castellanas se impusieron en el *combate decisivo* y lograron la captura de trece galeras de las fuerzas enemigas ante la vista del sultán benimerí. Sancho IV recompensó a Benito Zacarías nombrándole Almirante de Castilla. Tanto en esta como en las ocasiones anteriores, la flota castellana se vio favorecida por las corrientes y vientos dominantes.

---

[147] *Crónica de Sancho IV*, cap. VIII, p. 86.

[148] PÉREZ EMBID, *Op. cit*., p. 98. Según este autor, las galeras aportadas por el genovés fueron siete.

[149] *Crónica de Sancho IV*, cap. VIII, p. 86. Curiosamente, en una copia del tratado datada el 1 de diciembre de 1291 en Soria se indica que el rey de Aragón proporcionaría tropas terrestres «...*o veynte galeas armadas bien et conplidamientre pagadas*...» En BALLESTEROS GAIBROIS, *Op. cit.*, doc. 384, pp. CCL-CCLV. Lo citado en p. CCLIV.

[150] *Crónica de Sancho IV*, cap. VII p. 84.

[151] *Crónica de Sancho* IV, cap. IX, p. 86. También sobre dicho combate, BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17, f. 69. FERÁNDEZ DURO, *La marina*..., p. 48.

En junio de 1292, con el *dominio del mar*, una vez eliminada la amenaza desde el mar tras aquella victoria, las fuerzas castellanas tomaron la iniciativa y pusieron sitio y conquistaron la plaza de Tarifa. Para esta campaña también se contó con participación naval castellana, que actuó de esta forma en *operaciones de combate contra objetivos terrestres*:

> «*É desque las gentes fueron y llegadas, é la flota que en Castilla é en Astúrias é en Galicia armáran, en que iban once engeños que mandára él facer, llegó a Tarifa; commo quier que llevaba en talante de ir á cercar á Algecira, consejáronle que cercase á Tarifa, por razon que era la mar más estrecha allí, é que avían alli mejor salida para los caballos cuando los morors pasasen auqnde, que en otro lugar ninguno /.../ é mandó armar los engeños é combatirla muy fuerte por mar é por tierra...*»[152]

Previamente Muhammad II de Granada y el nuevo sultán benimerí, Abu Yaqub Yusuf, se habían entrevistado en las afueras de Marbella y concertado una alianza, aunque otra vez se produjo un enfriamiento de las relaciones, lo que benefició a los castellanos para la toma de Tarifa[153].

Nuevamente las características de *versatilidad* de la flota y de *flexibilidad* en la respuesta así como la *adaptación* a diversas funciones, características que hicieron que de obtener el *dominio del mar* en un *combate principal*, pasase a realizar *operaciones de combate contra objetivos terrestres*, todo ello convirtió a la marina de Castilla en un elemento fundamental de la campaña.

También en esta ocasión también se contó con el auxilio de embarcaciones aliadas, esta vez aragonesas, bajo el mando de Berenguer de Montoliú, que acudió con once galeras. Las naves aragonesas se unieron a las que estaban bajo el mando de Benito Zacarías y a las embarcaciones que nuevamente habían llegado desde las costas del Norte de Castilla. Así, ese mismo año 1292, el 21 de septiembre, se tomó la plaza para Castilla haciendo Fernando IV su entrada en la ciudad recién conquistada el 3 de octubre[154].

Sin embargo, la conquista no había estado exenta de dificultades y mantener la plaza también iba a resultar costoso, de forma que:

> «*...que toviese el Rey siempre galeas armadas en la mar porque fuese guardada.*»[155]

Pero no terminó aquí la participación de la flota castellana bajo el reinado de Sancho IV en las guerras contra los musulmanes. En 1293 el rey envió a su privado Ferran Pérez Maimón a la corte de Jaime II Aragón con la misión de armar once galeras[156]. Así, los aragoneses enviaron varias galeras

[152] *Crónica de Sancho IV*, cap. IX, p. 86.

[153] IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 51.

[154] Mercedes de BALLESTEROS GAIBROIS, *Sancho IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, 1928. Vol. II, p. 182. Dicha conquista es también mencionada en *CRC*, p. 151, que no menciona el empleo de embarcaciones.

[155] *Crónica de Sancho IV*, cap. IX, pp. 86-87.

[156] *Ibidem*, cap. X, p. 88.

desde Tortosa y Valencia bajo el mando de Guillermo Escribá[157]. A la vez Sancho IV ordenaba armar otras once en los puertos de mar de Castilla[158]. Esta orden fue cumplida por Juan Mathé de Luna, quien haría el apresto de galeras en las atarazanas reales de Sevilla[159]. El objetivo sería mantener de forma constante una flota para la guarda del Estrecho, es decir, para el *control del mar*, en el ámbito del Estrecho, y así no caer en el error que permitió las sucesivas incursiones benimerines desde 1261.

Además, la plaza de Tarifa no estaba completamente asegurada. Así, se produjo una intentona islámica de recuperación de la misma en abril o mayo de 1294 tras una alianza entre el sultán de Granada y el norteafricano[160].

Dicho intento se llevó a cabo, pese a los esfuerzos de Sancho IV, por la ausencia inicial de embarcaciones castellanas en la guarda del Estrecho. Esto permitió que desde el Norte de África y bajo el mando del hermano del rey de Castilla, el infante don Juan, cruzasen tropas que iniciaron el asedio de Tarifa con la intención de recuperar dicha plaza, ocurriendo el trágico hecho de la muerte del hijo del defensor de la misma, Alonso Pérez de Guzmán, a manos de dicho infante. No obstante la plaza continuó en manos castellanas[161]. Ante esta circunstancia, y como el soberano benimerí era consciente de que no podía mantener la plaza de Algeciras si esta era asediada por tierra y por mar, la cedió al sultán nazarí con la esperanza de una mejor defensa de la misma[162].

No obstante la contrariedad que supuso no tener una flota en activo que imposibilitase el paso del Estrecho, las precauciones navales mencionadas se mostraron útiles en el sentido de que se pudo formar rápidamente una fuerza naval debido a la posibilidad que suponía el concepto de *flota en potencia*, lo que hizo que se imposibilitara la recepción de refuerzos y suministros a las fuerzas musulmanas atacantes desde el Norte de África, junto con el reforzamiento castellano de la guarnición de la ciudad de Tarifa, y las condiciones menos favorables respecto a vientos y corrientes hicieron fracasar el intento islámico por recuperar la plaza.

Pero hacia la misma época, en abril de 1294, se iniciaron con tiempo los preparativos castellanos para el cerco contra Algeciras:

> «*..., el rey don Sancho mandó aparejar por mar é por tierra todas las cosas que cumplían para ir cercar á Algecira al otro año adelante...*»[163]

El plan básico se basaba en dos pilares. Por un lado el mantenimiento invernal de la fuerza naval, cuestión que había fallado desde la creación de la marina de Castilla. Por el otro, el apresto lo más rápido posible de la fuerza terrestre de tal modo que pudieran iniciarse las operaciones en mayo

[157] BALLESTEROS GAIBROIS, *Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla*. En *BRAH*, t. LXXIV, 1919, p. 209.

[158] *Ibidem*, cap. X, p. 88.

[159] PÉREZ EMBID, *Op. cit.*, p. 101.

[160] TORRES DELGADO, *El antiguo reino nazarí...*, p. 210.

[161] *Ibidem* , cap. XI, p. 89.

[162] *Ibidem*, cap. XI, p. 89.

[163] *Crónica de Sancho IV*, cap. XI, p. 88.

de 1295. Para el primer pilar, el rey nombró almirantes a Juan Mathé de Luna y Ferrán Pérez Maimón[164]. Pese al estado de salud del rey, dichos preparativos para la conquista de Algeciras continuaban y durante el inicio de dicha campaña, con el concurso de trece galeras que actuaron en *operaciones de combate contra objetivos terrestres* bajo el mando del genovés Benito Zacarías, se logró en 1294 la conquista de la plaza de Torre de Alixar, con las tropas terrestres bajo el mando de Juan Mathé de Luna[165]. La muerte de Sancho IV el 25 de abril de 1295 desbarató tales planes.

Ya bajo el reinado de Fernando IV (1295-1313), habrá que esperar varios años para que se reinicien las actividades navales en el Estrecho contra las fuerzas musulmanas, una vez que se aclare la situación política interna de Castilla.

Las primeras medidas para hacer frente al peligro musulmán fueron iniciar nuevamente contactos diplomáticos entre Castilla y Aragón, superados en 1304 los problemas entre ambos reyes[166], con el objetivo de proseguir la guerra contra los musulmanes. Ambos soberanos se reunieron en el monasterio de Santa María de Huerta en noviembre de 1308, acordándose el inicio de las hostilidades:

> «*...fabló luego el rey don Fernando con el rey de Aragon en su paridad, é díjole en commo su voluntad era de querer servir é Dios, señaladamente contra los moros de aquen mar* /.../ *é que le quería dar el rey parte en la conquista del reino de Granada* /.../ *É el rey de Aragon le respondió que le placia mucho* /.../ *que fuese luégo cercar el rey don Fernando á Algecira, é el rey de Aragón que oviese la sesta parte del reino de Granada...*»[167]

El 19 de diciembre de 1308 se llegó en Alcalá de Henares a un acuerdo por el que se fijaba el inicio de las hostilidades el día de San Juan de 1309[168], es decir el 24 de junio. Además indicaban:

> «*...é que llevase cada uno dellos su flota por mar...*»[169]

De un día después es un documento sobre la aportación naval castellana, diez galeras y dos leños[170], siendo la aportación aragonesa de otras diez galeras y cinco leños.

---

[164] PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla*..., p. 103 y 105.

[165] GAIBROIS DE BALLESTEROS, *Op. cit.*, pp. 318-319.

[166] Para el conflicto Castellano-aragonés de 1296-1304, la obra de FERRER MALLOL, *Entre la Paz y la Guerra. La Corona Catalano-Aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*. Barcelona, CSIC, 2005. Como otras obras en español de la autora, se trata de la traducción y puesta bajo un mismo título de varios trabajos escritos por ella misma en catalán. El primer bloque son trabajos que estaban relacionados con este conflicto.

[167] *Crónica de Fernando IV*, cap. XVI, p. 161.

[168] BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 46.

[169] *Crónica de Fernando IV*, cap. XVI, p. 162. El documento lo tenemos en BENAVIDES, *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. Vol. 2. Doc. CDXVI, pp. 621-622. En él se indica que la Guerra se hará por tierra y por mar.

[170] BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 47. En la escritura que el rey de Castilla hizo al de Aragón, se indica que serán diez galeras y tres leños. BENAVIDES, *Op. cit.*, doc. CDXIX, pp. 625-626.

Sobre los objetivos, los castellanos se centrarían en Algeciras y los aragoneses en Almería. Además la flota combinada castellano-aragonesa debía reunirse en Ibiza a finales de abril de 1309, pero por parte castellana no se pudieron cumplir los plazos ante las dificultades para poder completar las dotaciones. Así, el soberano castellano hubo de completar dichas dotaciones en Valencia, poniéndose parte de las embarcaciones castellanas bajo mando del súbdito del rey de Aragón Gilberto, conde de Castellnou, mientras que otra parte de la flota castellana aguardaba en Barcelona bajo el mando del almirante Diego García de Toledo[171].

Los objetivos de la expedición fueron inicialmente desviados por Castellnou, quien llegó a un acuerdo con el sultán benimerí Abu Rubal Sulayman de conquistar Ceuta para que este apoyara a cambio a Castilla y Aragón contra Granada[172]. Ante esta circunstancia el almirante de Castilla fue destituido, siendo nombrado para tal cargo Gilberto de Castellnou, pasando a ser ejercido el mando de la flota aragonesa por Hugo de Ampurias[173].

Tras esto avatares se inició la campaña contra los objetivos previamente establecidos, actuando la flota únicamente en *operaciones de combate contra objetivos terrestres*. El asalto de Algeciras fue llevado a cabo por los castellanos, quienes llegaron ante la plaza el 27 de julio[174]. El de Almería, fue realizado por los aragoneses, quienes llegaron ante su objetivo en el mes agosto[175].

El soberano de Castilla aprovechó la coyuntura para enviar algunas fuerzas contra Gibraltar, conquistándose la plaza, aunque fuese brevemente[176]. En esta acción desde el mar participó la flota bajo mando de Castellnou muy activamente. En la nueva plaza el rey empezó a tomar muy pronto medidas, una de las cuales fue:

> «*...labrar una tarazana desde la villa fasta el mar, porque estudiesen las galeas en salvo...*»[177]

Mientras tanto continuaba el cerco e intento de toma de Algeciras, que resistió el embite. Por un lado debido a disidencias internas entre las tropas castellanas, pero también debido a adversidades climatológicas que afectaron a la logística de la operación:

---

[171] PEREZ-EMBID, *El Almirantazgo de Castilla*..., p. 110. Sobre esta campaña tenemos también los trabajos de Emilio MOLINA «La obra histórica de Ibn Jatima de Almería (I) Los datos históricos y geográficos» En *Al-Qantara*, X, pp. 151-173. También la clásica de Andrés GIMÉNEZ SOLER, *El sitio de Almería en 1309*. Barcelona, Casa Provincial de Caridad, 1904.

[172] MANZANO RODRÍGUEZ, *La intervención*..., p. 181.

[173] Para la destitución de García de Toledo, PEREZ-EMBID, *El Almirantazgo de Castilla*..., pp. 111-112. Para el nombramiento de Castellnou, Antonio de BENAVIDES, *Memoria de Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia,1860. Vol. II, p. 694, doc. CDLXXIX.

[174] Dato de la *Crónica de Fernando IV*, cap. XVII, p. 163. El 3 de agosto de 1309, hay un documento expedido por el rey desde el Real sobre Algeciras. TORRES FONTES (Ed.), *Colección de documentos para la historia*...vol V, *Documentos de Fernando IV*, Murcia, 1980, doc. LXXVII, p. 95. Una fuente islámica indica que ocurrió el 21 de safar de 709, es decir, 31 de julio de 1309. IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 77.

[175] *Crónica de Fernando IV*, cap. XVII, p. 163.

[176] *Ibidem*, cap. XVII, p. 163.

[177] *Ibidem*, cap. XVII, p. 163.

«*...porque non podian aver viandas por mar nin por tierra é por la grand tormenta que facia en la mar é las grandes aguas...*»[178]

Sin embargo no cejó el rey castellano de intentar el asalto:

«*...mando luego el Rey armar muy grand flota, é envió facer la guerra a Algecira.*»[179]

Pero ante esta situación de gravedad, por el salto cristiano, el sultán de Granada llegó finalmente a un acuerdo con el sultán benimerí, circunstancias que obligó a los aliados cristianos a levantar los asedios[180]. Aunque a la vez los castellanos llegaron a una tregua con el sultán de Granada, por lo que según una fuente andalusí el cerco se levantó:

«*...en virtud de unas cláusulas y tributos.*»[181]

Ante esto, Jaime II envió a Vidal de Vilanova a la curia pontificia, en marzo de 1310, para explicar ante el Papa Clemente V, el abandono de los asedios de Almería y Algeciras[182]. Se pretendía la obtención de dinero para armar una flota de guarda del estrecho de Gibraltar y proteger el tráfico marítimo cristiano que pasaba por el mencionado estrecho[183]. Pese al fracaso, Gilberto de Castellnou continuó como almirante de Castilla hasta abril de 1312[184].

Una fuente andalusí nos hace un resumen del desarrollo de los acontecimientos:

«*Al principio del gobierno de Nasr, el 21 de safar del año 709 (=31 de julio de 1309) sitió Algeciras el tirano de Castilla y permaneció frente a ella hasta fines de saban del año mencionado (=fines de enero de 1310). Luego la abandonó, después de su aparición sobre el Monte de la Victoria (Gibraltar), y de haber tenido la suerte de apoderarse de dicha plaza /.../ sitió también el Señor de Barcelona la ciudad de Almería a primeros de rabí II de este año (=agosto de 1309), estuvo a punto de asfixiarla, se produjo la desbandada general y sufrió el ejército de los musulmanes, que se dirigían contra él, una gran derrota, durante la opresión hasta los últimos días de saban (=últimos de enero de 1310), en que dio Dios algún alivio al sitio y alegró la tristeza.*»[185]

[178] *Ibidem*, cap. XVII, p. 164.

[179] *Crónica de Fernando IV*, cap. XVII, p. 164.

[180] BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 50 El documento es una carta del rey de Aragón a su hijo comunicándole que en virtud de la tregua los castellanos han levantado el cerco sobre Algeciras y él ha de hacer lo propio con Almería, indicándole que se dirija a Valencia. La fecha del documento es de 25 de agosto de 1309. Información hay también en *Crónica de Fernando IV*, cap. XVII, p. 164.

[181] IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 76.

[182] Texto de la carta en BENAVIDES, *Op. cit.* Doc. CDXCVII, p. 712. La data es de 15 de febrero de 1310.

[183] HOUSLEY, «Pope Clement V and the Crusades of 1309-1310» En *Journal of Medieval History*, vol. 8 (1982), pp. 29-43.

[184] PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla*..., p. 114.

[185] IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 77.

Es de destacar como el inicio de las operaciones se realizó sin oposición naval alguna, gozando la flota castellano-aragonesa del pleno *dominio del mar*. Únicamente cuando los granadinos alcanzaron un acuerdo con los benimerines y se vio la posibilidad de una amenaza naval, los cristianos levantaron el cerco de ambas ciudades.

Hacia el año 1311 el rey de Castilla realizará un nuevo intento de armar una flota para combatir contra los musulmanes. Sin embargo, la misma no se debió llegar a organizar y la única prueba que tenemos del intento de armarla viene dada por un documento de contestación del rey a una petición de San Sebastián sobre el privilegio que esta localidad tenía para no armar embarcaciones[186]. Pero nuevamente, la situación política interna castellana hizo que se paralizase la ofensiva contra el islam peninsular.

2. 3. 3. Valoración de las campañas del Estrecho

De las campañas desarrolladas tanto en el bajo Guadalquivir como en el Estrecho, se deducen una serie de circunstancias, en concreto tres.

Por un lado, las largas y prolongadas acciones militares en el entorno del Estrecho, con un fuerte componente naval, fueron las que decidieron el final de la presencia musulmana en España. Dichas campañas consolidaron estratégicamente la importante ventaja táctica que supuso la victoria terrestre en la batalla de las Navas de Tolosa en los inicios de la segunda década del siglo XIII.

Por otro lado, dichas campañas aseguraron y consolidaron la apertura del tráfico marítimo comercial europeo entre el Mediterráneo y el Atlántico e iniciaron el auge de la ciudad de Sevilla como uno de los centros del gran comercio internacional de Europa.

Finalmente, respecto al componente geográfico, tanto las corrientes como los vientos actuaron de forma mayoritariamente a favor de las fuerzas navales cristianas, con alguna excepción. Por otro lado las bases marítimas islámicas quedaron muy reducidas, con las conquistas de Cartagena, Sevilla, Cádiz, El Puerto de Santa María, Tarifa o Gibraltar. De esta forma se mantendrán únicamente los puertos de Algeciras, Málaga y en menor medida Almería como centros navales significativos de la España musulmana.

3. Expansión y rivalidad en la fachada atlántica europea. El *control del mar*

Hasta ahora, lo reseñado sobre las acciones navales castellanas se circunscribía al ámbito geográfico meridional. Otra característica, salvo para el caso del asalto contra Sevilla, es que tanto las embarcaciones como las dotaciones y pertrechos de las mismas dependían directamente y en última instancia, de la monarquía, aunque en algunas ocasiones, como hemos visto en la flota a la que se mandó recalar en Cádiz, se solicitase el apoyo de embarcaciones, hombres y pertrechos de las poblaciones norteñas. Sin embargo, las acciones navales castellanas no solo tuvieron lugar en las

[186] BENAVIDES, *Op. cit.* Doc. DLVI, pp. 818-819. La data del documento es 26 de agosto de 1311.

cálidas y más o menos apacibles aguas del Sur. Los bravos mares del golfo de Vizcaya fueron el marco de las acciones de los barcos y hombres del norte, además, con antelación a las acciones meridionales (Mapa 26).

Una distinción, fundamental, respecto a lo que hemos estado viendo hasta ahora, es que si bien la monarquía otorgó apoyo político y marcos legales y económicos para el impulso naval castellano en el Norte, no fue directamente esta la que proporcionaba ni los pertrechos ni las embarcaciones ni las dotaciones. Pese a esto, los marineros de las costas gallegas y del Cantábrico cumplirán, en ocasiones no sin reticencias e incluso resistencia, con los objetivos estratégicos emanados de la voluntad política de la Corona.

3. 1. Inglaterra

Antes de la toma de Sevilla hay noticias, en forma de numerosas quejas mutuas, de las acciones de hombres y barcos de uno y otro reino. Por ejemplo en 1225 un barco perteneciente al Gran Maestre de los Caballeros Templarios en España fue requisado en un puerto inglés cuando el rey ordenó que se obtuviesen por este método embarcaciones con las que enviar tropas a Poitou. Por esta acción el propietario de la embarcación fue recompensado con doscientos marcos[187]. En 1227 un marinero inglés fue requerido en Inglaterra por asaltar y asesinar a la tripulación de un barco español en Sandwich[188]. Posteriormente, en 1234 el monarca inglés se quejaba de la acción de una embarcación castellana sobre otra de su reino[189]. Más significativa será la participación en la guerra que enfrentó a los reyes de Inglaterra y Francia a partir de 1242. En este conflicto, marinos castellanos colaboraron con la monarquía francesa contra los ingleses en una doble vía. Por un lado llevaron suministros hasta la ciudad de La Rochella. La segunda vía consistió en el acoso hacia la navegación inglesa en aquellas aguas.

Hacia 1254 el monarca inglés Enrique III, en el marco de una sublevación contra su señorío en los dominios de Gascuña, que se había iniciado en 1253, y temeroso del apoyo y de la posibilidad de invasión contra Inglaterra e Irlanda por parte del rey Alfonso X de Castilla, firmó un tratado con este el primero de abril de 1254. En virtud del mismo el castellano renunciaba a los posibles derechos soberanos sobre Gascuña. Igualmente se concertó el matrimonio entre el hijo de Enrique, el príncipe Eduardo, y la hermana de Alfonso, Leonor. El inglés recibiría ordenamiento de caballero por parte de Alfonso y se comprometía a prestarle apoyo en la lucha contra los musulmanes. Aunque se aseguraba la paz entre ambos reinos, se inició de esta manera una gran rivalidad entre los marinos hispanos y los de aquella región, que ahora querían con exclusividad desarrollar el fructífero negocio del tráfico marítimo del vino de Burdeos, en detrimento de los marineros castellanos. De esta forma, las gentes de Bayona retuvieron una embarcación guipuzcoana, a lo que estos respondieron reteniendo otra bayonesa. Las posteriores represalias recíprocas hicieron que existiera un estado de

[187] CLOWES, *The Royal navy.* Vol. 1, pp. 123-124.

[188] *Ibidem*, p. 124.

[189] Sobre la rivalidad anglo-castellana resulta imprescindible la lectura de RODRÍGUEZ GARCÍA «Los enfrentamientos bélicos con Inglaterra y sus gentes. La visión castellana, 1250-1515.» En *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 14, 2000, pp. 181-207.

conflicto más o menos abierto entre marineros de ambas zonas cuando se suponía que sus monarcas estaban en situación de paz.

En este punto es conveniente realizar una digresión respecto a la confianza que tenía Alfonso X en la colaboración y auxilio inglés de cara a varias de sus actuaciones políticas. Estas solicitudes reiteradas del rey de Castilla se iniciarán en 1254, cuando se acuerda con el soberano inglés el reparto de los bienes inmuebles que pudieran ser conquistados en el proyecto de Cruzada hacia el norte de África[190].

En 1275 el castellano solicita del nuevo soberano inglés, Eduardo I, que era su cuñado, ayuda para hacer frente a los musulmanes. Curiosamente, como consecuencia de tal petición el rey de Inglaterra solicita a sus súbditos de Bayona la colaboración con el castellano, incluida la naval[191]. El 1 de abril de 1279, en Toledo, expende un documento de presentación de su embajador, Jofre de Loaysa, al que envía con una misión que, como nos indica un documento contemporáneo:

> «*...que uos él dirá por palabra*»[192].

Finalmente en 1282 volverá a solicitar la ayuda de Eduardo I esta vez para enfrentarse a la sublevación de su hijo, el infante don Sancho[193].

Finalizada esta digresión sobre las relaciones anglo-castellanas, vemos como a lo largo de toda la fachada atlántica de Europa saltan las noticias sobre la importancia de la actividad marítima mercantil que desarrollaban los súbditos de la corona de Castilla.

3. 2. Francia

A la propia expansión marítima-mercantil castellana se unió además que los puertos castellanos se convirtieron también en la salida natural del comercio internacional del reino de Navarra. Esto se inició cuando en 1248, el 31 de octubre, Teobaldo I de Navarra firmó un tratado, ratificado el 20 de agosto de 1253, por el cual los súbditos del rey de Navarra eran libres para comerciar por aquel puerto. El rey de Castilla Sancho IV, en 1286 expidió, con fecha de 8 de diciembre, un documento que proporcionaba los mismos derechos al realizar tales actividades desde

[190] GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.), *Diplomatario Andaluz...*, doc. 131, pp. 135-136. Datado el 22 de abril en Toledo.

[191] *Ibidem*, doc. 423, p. 448. Sabemos de la existencia de esta carta por la contestación, de 4 de mayo de ese año en Westminster, del soberano inglés. El editor informa de la carta de Eduardo I a las autoridades y ciudadanos de Bayona en documento editado por Thomas RYMER, *Foedera, Conventiones, Literae et cujuscunque generis Acta Publica, inter Reges Angliae, et alios quosvis Imperatores, Reges, Pontifices, Principes Nel Communitates: ab ineunte Saem lo Duodecimo, viz ab Anno 1101 ad nostra usque Tempora, Habita aut Tractata; Ex Autographis, infra Secretiores Archivorum Regiorum Thesauraris, per multas Saecula seconditis, fideliter Ex scripta. In Lucem missa de mandato nuperae Reginae*. 20 vols. Londres, J. Tonson, 1727-1235. Vol. I-2, p 531. En adelante, *Foedera.* Ya hemos mencionado este documento, referido por CLOWES, *Royal Navy*, vol. 1, pp. 129-130.

[192] GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.), *Op. cit*., doc. 445bis, p. 467.

[193] *Ibidem*, doc. 506, p. 537. Conocemos esta misiva igualmente por la contestación del inglés, de 26 de diciembre de 1282 en Roth. Según informa el editor, a través de los documentos publicados por Rymer en sus *Foedera*, se desprende que la embajada castellana estaba encabezada por el obispo de Cádiz, al que acompaña un séquito de cuarenta y siete personas.

San Sebastián, documento quizás motivado por su decepción de la entrevista fallida de ese año con el rey de Francia en Bayona, de donde el soberano de Castilla volvió indignado[194]. Esta situación perjudicó a los puertos de la Gascuña, cuyos naturales hostilizaron a las embarcaciones castellanas, lo que hizo -entre otras cuestiones-, que en la propia ciudad de Bayona se concertase una entrevista entre Sancho IV y el rey de Francia, que tuvo lugar en 1289[195].

Otra prueba del comercio marítimo castellano en aguas septentrionales la tenemos en 1289, cuando en Avilés, se dio una sentencia arbitral para que dicho concejo devolviese al de Oviedo paños procedentes de La Rochela llevados al puerto avilesino por mercaderes ovetenses[196].

En 1293 Sancho IV envió un emisario a la corte de Eduardo I de Inglaterra con el fin de solucionar los roces entre marinos castellanos y bayoneses. La corporación de Bayona envió igualmente a cuatro procuradores ante el soberano inglés, su seños natural. Si bien inicialmente se llegó a un acuerdo[197], la pugna con marineros de Bayona continuó frente a los marineros y embarcaciones castellanas. La reiteración de tal tipología de cartas indica que la rivalidad era muy notable[198]. Pero no solo con los de Bayona sino con los de la misma Inglaterra. Así, por ejemplo, a finales del siglo XIII varias embarcaciones inglesas se apoderaron de otras quince castellanas a la altura del puerto de Damme y las llevaron hacia el puerto inglés de Sandwich[199].

Por eso, debió verse como algo necesario el paso que se dio y que supone un hito fundamental en la historia marítima y naval castellana. Sucedió el 4 de mayo de 1296, bajo el reinado de Fernando IV, cuando se creó y organizó en Castro Urdiales la *Hermandad de las Marismas*, que tenía como fin concluir con las querellas entre ellos, hacer prosperar el comercio y la defensa común de las actividades marítimas de los puertos castellanos del Cantábrico[200]. La idea de actuación conjunta no parece ser nueva. Al menos es lo que se desprende durante el reinado de Alfonso X, cuando existió algún tipo de conflicto en el cual intervino el monarca llegándose a un acuerdo que implicaba el levantamiento de las pesquisas por ciertas irregularidades realizadas por mercaderes tanto castellanos como foráneos, respecto a la saca de cosas vedadas y que comerciaban en los puertos desde San Vicente de la Barquera hasta Fuenterrabía[201].

---

[194] BALLESTEROS GAIBROIS, *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*, Vol II, p. 40

[195] Para esta entrevista, *CRC*, p. 145, que da la fecha de 1290. BALLESTEROS GAIBROIS, *Ibidem*, p. 40. Tanto esta reunión como la de 1286 resultaron decepcionantes para el monarca castellano.

[196] BENITO RUANO, *Colección diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Doc. 24, pp. 48-51.

[197] Una prueba de la existencia de dicho acuerdo lo tenemos en una carta que Eduardo le envió a Sancho IV para resarcir el daño que unos marinos castellanos habrían efectuado sobre una embarcación bayonesa. En dicha carta el rey inglés le menciona a Fernando IV la existencia de un acuerdo con Sancho IV. BENAVIDES, *Memorias del rey Don Fernando de Castilla*. vol. 2. Doc. CCCLXXVII, pp. 553-554. El documento está datado el 18 de febrero de 1307.

[198] BENAVIDES, *Memorias del rey Don Fernando de Castilla*. vol. 2. Doc. CDVI, pp. 602-603. Carta datada el 14 de mayo de 1308.

[199] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 208.

[200] *Ibidem*, doc. LVII, pp. 81-85. el documento es elaborado por los representantes de las localidades de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía.

[201] HERRERA *et al. Textos y Concordancias de Documentos Castellanos de Alfonso X*. Documentos de Archivos de Castilla La Vieja, 84r. Está datado el 15 de febrero de 1281 en Burgos. El original se conserva en el Archivo Municipal de Burgos, sección hca., nº 2690.

Volviendo a la carta de hermandad, en la misma se mencionaba además otros objetivos. Entre los más relacionados con la actividad marítima internacional destacaba lo que podríamos denominar como ratificación de un acuerdo de libre comercio con Portugal[202]. Mayor calado tendría la neutralidad entre franceses e ingleses y presentar un sólido frente común frente a las acciones agresivas de los bayoneses.

> «*Otrosí ponemos, que ningun ome de los concejos sobredichos, no envien ni lieven por mar ni por tierra, pan ni vino, ni otra vianda, ni armas, ni caballos, ni otra mercaderia alguna á Bayona, nin á Inglatierra, ni á Falándras mientre esta guerra durare del rey de Francia, y del rey de Inglatierra,...*»[203]

La respuesta de los representantes de la ciudad de Bayona no se hizo esperar mucho. En 1298 un acuerdo municipal sentenció la prohibición de carga de embarcaciones que no fueran de Bayona, el comercio con castellanos o el flete a estos de embarcaciones. No obstante, en 1297 el rey Eduardo I de Inglaterra, a instancia del conde de Flandes, había otorgado un salvoconducto a los marineros y comerciantes tanto de Castilla como de Portugal. En ese documento, enviado a su tenente en Gascuña, el soberano inglés indica expresamente.

> «*Nous vous mandoms, qe vous apelees á vous ceus de Bayon et lou monstrez ceste chose.*»[204]

Desde 1296 en adelante, todas las acciones navales castellanas en los mares del norte de Europa irán encaminadas a proteger y a la vez potenciar todo el entramado comercial que proporcionaba prosperidad a todo el reino, a lo cual obedece el hecho de la repoblación de la villa de Bilbao por Diego López de Haro en el año 1300[205]. No es de extrañar que se sucedan los acuerdos y tratados que intentan si no favorecer, sí al menos facilitar la presencia de embarcaciones y hombres castellanos. En este marco debemos entender la tregua a la que llegaron los de Bayona con los puertos castellanos de Santander, Castro Urdiales y Laredo y que fue confirmada por el rey Eduardo de Inglaterra el 28 de junio de 1306[206].

Pese a todo, los problemas continuaron, como, por ejemplo, nos muestra el hecho de que el rey de Inglaterra envió nuevamente una carta quejándose de la acción de determinados marineros de Santander, Castro Urdiales y Laredo, que habían asaltado a tres embarcaciones bayonesas en un puerto bajo la jurisdicción del rey de Inglaterra[207]. Lo que no impidió un nuevo intento de concordia, coronado con el éxito, entre los embajadores enviados por el rey de Castilla y los procuradores de la ciudad de Bayona ante el rey de Inglaterra[208]. Pero nuevamente pese a un formal estado de paz entre

[202] *Ibidem*, pp. 81-82.

[203] *Ibidem*, p. 84.

[204] *Ibidem*, doc. LXXXIII, p. 118. La data del documento es de 17 de febrero de 1297.

[205] *Ibidem*, doc. CLX, pp.218-219 para el privilegio de fundación de Diego López de Haro. Doc. CLXXV, p. 240 para las franquezas concedidas por el rey, en el que se indica que «*...nos dijo que él facia poblar nuevamente la villa de Bilbao...*»

[206] *Ibidem*, doc. CCCLXVIII, pp. 543-544.

[207] *Ibidem*, doc. CDII, pp. 594-595. La data del documento es de 8 de enero de 1308.

[208] *Ibidem*, doc. CDLXXII, pp. 684-689. La data del documento es de 14 de septiembre de 1309 en Westminster aunque el acuerdo se había alcanzado en Bayona el 16 de julio.

ambos reinos, la actividad naval y comercial castellana se resintió cuando desde Dover, a finales del año 1315, embarcaciones inglesas capturaron a varios barcos castellanos que llevaban armas y provisiones hacia Flandes, territorio entonces en guerra contra el rey de Francia[209]. De la misma manera, el 18 de mayo de 1316 el senescal de Gascuña autorizó la captura de bienes castellanos en contrapartida por los daños ocasionados por estos sobre bienes de ingleses[210].

3. 3. Flandes

Cambiando de ámbito geográfico, en 1254, las negociaciones sobre derechos de aduanas entre Flandes y el Imperio muestran los artículos que se importaban desde la Península Ibérica, incluido el reino Nazarí de Granada, con Málaga como centro principal, aunque estuviera desarrollado, desde una perspectiva comercial, por genoveses. En 1262, la condesa Margarita de Flandes otorgó en junio un privilegio por el que tomaba directamente bajo su protección a los mercaderes cántabros y que fue renovado hasta 1280. Por otro lado, en Castilla, un documento que realizó Alfonso X en Jerez de la Frontera en 1268 con motivo de una reunión de Cortes, indica que se comerciaba en Castilla con Francia, Inglaterra y Flandes.

3. 4. Alemania

Más hacia el Norte, en tierras germánicas las noticias sobre relaciones marítimas con oriundos de la Corona de Castilla son más tardías. El inicio de las relaciones tiene lugar en Brujas, donde los castellanos mantienen contacto con otros de las ciudades de Dortmund y Lübeck. La influncia de la Hansa se percibe en la formación de la Hermandad de las Marismas castellanas. En el año 1279, una carta dirigida por los responsables municipales de la ciudad de Münster a la de Lübeck, esta última cabeza, junto con Colonia, de la *Hansa Germánica*, indicaban la importancia de las transacciones comerciales con los castellanos[211].

4. Conclusiones

En el capítulo anterior hemos podido comprobar como los poderes políticos castellanos se van dando cuenta de la necesidad de contar con respaldo naval para la consecución de algunos objetivos, tanto defensivos -la flota de Gelmírez es un buen ejemplo-, como ofensivos, -los casos de Bayona o Almería son los más notables-. Sin embargo la incapacidad de poder obtener en el propio territorio dicho respaldo naval de forma suficiente y con garantías, hizo que se tuviera que recurrir al soporte foráneo.

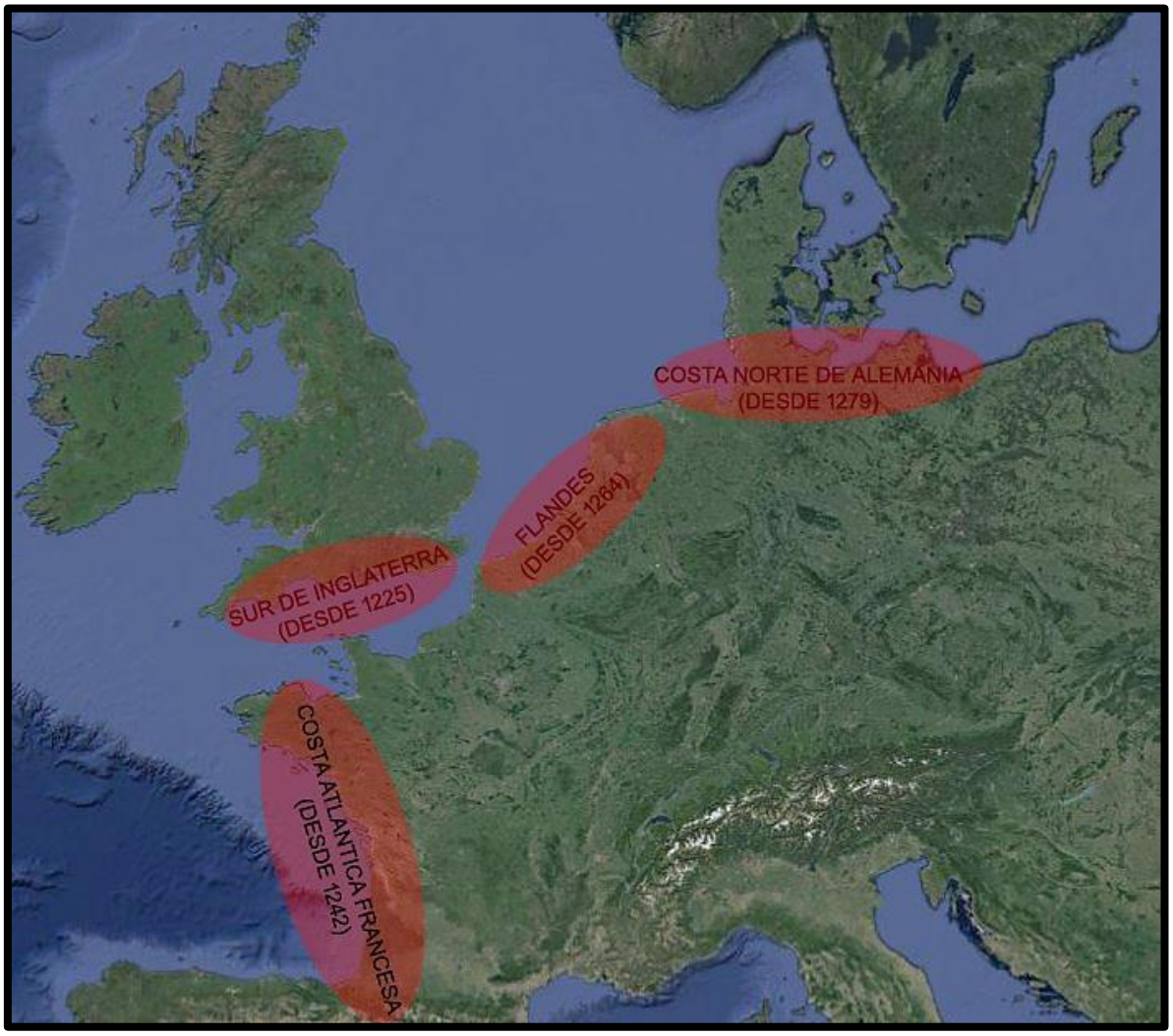
[209] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 208.

[210] *Ibidem*, p. 220.

[211] No conocemos ningún tratado específico de las relaciones entre Castilla y la Hansa. Así pues, de forma general se puede consultar las obras clásicas de Phillipe DOLLINGER, *La Hanse (XII^e^-XVII^e^siècles*. París, Aubier, 1964 y A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Media*. Lisboa, Albano Temas dos Anjos, 1959. Más reciente, Johannes SCHILDHANER, *The Hanse: history and culture*. Leipzig, Dorset Press, 1988.

Por otro lado, desde la segunda mitad del siglo XII y hasta el primer cuarto del XIII, los monarcas castellanos fueron dotando a las poblaciones costeras tanto de respaldo político como de marco jurídico y soporte económico. Esto permitió un progresivo aumento de la capacidad marítima y conforme esta se fue desarrollando se hizo patente la necesidad de un respaldo naval para la expansión de tales actividades marítimas.

MAPA 26. EXPANSIÓN Y RIVALIDAD EN LA FACHADA ATLÁNTICA EUROPEA



Ambas circunstancias, la toma de conciencia política de la necesidad de respaldo naval para la consecución de objetivos, y la toma de conciencia de las poblaciones costeras de la necesidad del mismo para poder seguir creciendo, confluyeron a mediados del siglo XIII con los dos primeros ensayos significativos en los que la aportación naval castellana resultó fundamental, las conquistas de Cartagena y Sevilla. Importantes para la monarquía ya que obtenían salida marítima a ambos lados del Estrecho y en el caso de Cartagena, al mar Mediterráneo. Pero importante también para los hombres de mar ya que extendían sus bases y las posibilidades de actividad marítima a ese mismo mar.

Con el impulso que supuso el comprobar el éxito que tanto para la monarquía como para los hombres de mar de Castilla suponía el apoyo naval de éstos a la primera, la fuerza naval intervino desde entonces en todos los ámbitos de interés tanto para unos como para otros. Así, será empleada

masivamente en la conquista de la zona el golfo de Cádiz o en la denominada campaña del Estrecho. La cumbre de la posibilidades expansivas de la nueva arma dentro del arsenal castellano, será el *fecho de africa*, que aunque fracasó -el único acontecimiento significativo fue el asalto contra Salé-, no deja de ser una muestra de la capacidad adquirida.

Esta actuación en los mares meridionales hará que se definan claramente dos marcos geográficos de actuación perfectamente diferenciados. En el marco septentrional la iniciativa será eminentemente privada a cargo de los marinos y mercantes de la cornisa cantábrica. En el mismo las acciones navales serán como consecuencia del apoyo de la monarquía a las actividades marítimo-comerciales desarrollada por los súbditos del rey de Castilla en la zona. Por otro lado, en el marco meridional, la iniciativa por el contrario será de los poderes políticos y contará con la colaboración de los mercaderes y marineros de las aguas del Norte. Estos dos ámbitos, con las peculiaridades de actuación en cada uno de ellos, se mantendrán a lo largo del período estudiado.

CAPÍTULO VIII

EL AUGE

Veíamos en el capítulo anterior cómo progresivamente se fueron dando los pasos necesarios para que la Marina de Castilla fuera adquiriendo la experiencia y pericia necesaria en el combate.

Tras estos primeros pasos, la necesidad del logro de los objetivos estratégicos tanto planteados, cualitativos como cuantitativos, primeramente por la monarquía en comunión con los hombres de mar castellano, se hizo mayor. Desde 1309-1312 en el marco geográfico del estrecho de Gibraltar se estaba pugnando de forma intensiva contra las fuerzas navales musulmanas. Igualmente, desde 1336 en el Norte de Europa, se había iniciado con virulencia la pugna contra los marinos ingleses mediante el auxilio al soberano del reino de Francia. Un año más tarde daba inicio, de forma convencionalmente aceptada, la Guerra de los Cien Años.

Pero no fueron musulmanes e ingleses los únicos rivales de los castellanos en el mar. Durante este período de auge, los barcos y hombres castellanos se enfrentaron en dura pugna contra portugueses, aragoneses y hanseáticos por el dominio de los mares de interés para los castellanos.

El resultado de todos los enfrentamientos contra los antiguos y los nuevos rivales, será el *dominio del mar* por parte de la Corona de Castilla, tanto de los mares adyacentes a la Península Ibérica pero también la expansión comercial, apoyada por acciones navales, por buena parte de las aguas europeas, desde el canal de la Mancha y el mar del Norte, hasta el Mediterráneo occidental y central. La culminación cronológica de esta fase creo que queda claramente definida por la fecha de 1415 para el caso del Mediterráneo y por 1389 para el caso del Atlántico. La primera supone la conquista de Ceuta por parte portuguesa pero con activa participación naval castellana, como tendremos ocasión de ver. La segunda, es el año en el que se firmó un tratado entre Castilla, Inglaterra y Francia en medio del conflicto secular que aún habrá de seguir.

Se puede afirmar que el siglo XIV es el gran siglo de la marina de Castilla[1]. Los marinos y barcos castellanos estarán presentes en todos los objetivos estratégicos de la monarquía y no faltarán a ninguno de los acontecimientos más significativos de la historia política de su época.

[1] Así lo hacen, y estoy plenamente conforme, CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, Fco. J., en su artículo ya mencionado «Los almirantes del "siglo de oro" de la marina castellana medieval», donde el siglo de oro es precisamente el siglo XIV.

1. El marco Mediterráneo (1312-1415)

Los dos rasgos más notables que se darán en este período será la continuidad en la vertiente naval de la lucha contra el Islam, tanto peninsular como norteafricano. El segundo rasgo viene dado por el reinicio del interés castellano en el Mediterráneo, tanto desde el punto de vista marítimo como del naval. Es curiosa además la sucesión cronológica de ambos intereses. Mientras la lucha contra el Islam ocupó preferentemente a la monarquía castellana durante la primera mitad del siglo XIV, la confrontación por el Mediterráneo ocupará buena parte de los inicios de la segunda mitad de la misma centuria, hasta el advenimiento de la dinastía Trastámara. Sin embargo, a inicios del siglo XV el interés naval de la monarquía castellana en el Mediterráneo se centrará nuevamente en la confrontación con el Islam, lo que conducirá al gran hito de esta fase de auge en el marco Mediterráneo, la conquista de Ceuta de 1415, conquista portuguesa pero en la que participaron marinos castellanos

1. 1. La continuidad de la lucha contra el Islam

1. 1. 1. La guerra contra los Benimerines

Desde el fracaso castellano-aragonés de 1309-1310 contra los puertos andalusíes del Estrecho y Almería, este será el objetivo estratégico que guía principalmente las acciones del rey Alfonso XI cuando alcance la mayoría de edad para reinar. Bajo su reinado continuará la confrontación en el ámbito de las aguas y costas de la vertiente occidental del Estrecho en busca del *dominio del mar*, que impida la llegada de refuerzos desde el Norte de África. En los primeros momentos, destacaron las acciones de la flota real bajo el mando del almirante Alfonso Jofre Tenorio. Su misión fundamental era la custodia del Estrecho, es decir, como hemos indicado, la búsqueda del *dominio del mar* por el cual se permitía el *control del mar*, que hace posible la libre navegación por sus aguas de los barcos propios e impide, si se quiere, la de los barcos adversarios.

Hacia el año 1326 la flota que patrullaba por el Estrecho estaba integrada por seis galeras, ocho naves y seis leños[2]. Alfonso XI inició ese año una campaña contra los musulmanes en la que la misión de la flota era evitar la recepción de refuerzos desde el Norte de África[3]. En dicha misión la flota se enfrentó a una musulmana que estaba compuesta por veintidós galeras. Esta flota había sido reunida por una alianza entre los gobernantes islámicos de Granada y los norteafricanos[4].

Nos detendremos un poco más en el acontecimiento y podremos apreciar la viveza de las acciones en el sobrio texto cronístico castellano que narra tal acontecimiento.

[2] CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo*..., p. 35 nos informa del año. FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de*..., p. 77 nos indica el número de embarcaciones, manifestando este autor que la fecha era 1325.

[3] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.*, p. 35.

[4] FERNÁNDEZ DURO, *Op. cit.*, p. 77, indica que eran veintiséis las embarcaciones musulmanas. Es Calderón Ortega, p. 36 quien lee correctamente la *Gran Crónica* e indica que eran veintidós las galeras musulmanas.

> «*Antes que el rrey fuese a fazer esta conquista, avia enviado desde Seuilla a don Alfonso Jufre Tenorio, almirante mayor de la mar, con seys galeras e ocho naos e seys leños para que guardasen la pasada de la mar con aquella flota, e que fiziesen a los moros guerra e mal e daño lo mas que podiesen.*»[5]

El rey mandó de forma avanzada a la flota con una doble finalidad. Una, impedir el paso del Estrecho a la flota musulmana o segunda, como misión alternativa, buscar hacer el mayor daño posible en la misma. Continúa el texto cronístico con la enumeración de los efectivos de la flota musulmana:

> «*E el rrey de Granada ouo ayuda de galeas de los moros de allende la mar, e, con las suyas, ayunto veynte e dos galeas; e enbiolas que peleasen con la flota del rrey de Castilla.*»[6]

> «*Y el almirante don Alfonso Jufre, desque supo que la flota de los moros venia a pelear con el, salio a lo largo en la mar por que podiese pelear con ellos e los fallar mas ayna. E estando alli vinieron los moros a la pelea, e touo Dios por bien de ayudar a los cristianos, e fueron vençidos los de la flota de los moros; e los cristianos tomaron tres galeas de las de los moros e anegaron otras quatro so el agua,...*»[7]

Como ya apreció Fernández Duro, el almirante castellano atrajo la flota enemiga hacia alta mar, de tal forma que sus embarcaciones impulsadas por el viento podían maniobrar de forma más cómoda[8]. Tanto los vientos como las corrientes favorecían a las fuerzas navales procedentes del N. El castellano buscó para enfrentarse con garantías a la flota musulmana la ventaja de un *mar de batalla* adecuado y de la *influencia*, con un marco geográfico favorable, a la hora del *combate decisivo*, de las dos flotas que adquirieron la disposición de *flota concentrada* para buscar un mayor impacto sobre el contrario en el combate. Lo mismo que antes había tenido que hacer Ramón Bonifaz para llegar con éxito hasta Sevilla[9].

Pero la pérdida de embarcaciones por parte de la flota musulmana no fue tan notable, y esperaron a que las circunstancias les fuesen favorables. Aprovecharon una nefasta circunstancia recurrente en la organización de la flota real en el Estrecho, la temporalidad de la misma.

En previsión de lo que pudiese suceder, en un documento de febrero de 1329, los reyes Alfonso XI de Castilla y Alfonso IV de Aragón, llegaron a un acuerdo con el fin de iniciar la guerra contra Granada, como dice el documento, tanto por mar como por tierra[10].

---

[5] *Gran Crónica*, vol. 1, p. 415.

[6] *Ibidem*, p. 415.

[7] *Ibidem*, p. 415.

[8] FERNÁNDEZ DURO, *Op. cit.*, p. 77

[9] *Gran Crónica*, vol. 1, p. 415.

[10] Francisco de Asis VEAS ARTESEROS, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VI, *Documentos de Alfonso XI*. Murcia, Academia Alfonso X del Sabio, 1997, doc. CXIX, pp. 122-126. El original era una carta plomada datada en Tarazona el 6 de febrero de 1329.

Para los musulmanes la ocasión se presentó en 1333, cuando los benimerines enviaron una expedición al otro lado del Estrecho y se presentaron ante Algeciras, mientras que el aliado granadino realizaba una ofensiva contra Gibraltar. Esta cayó nuevamente en manos islámicas en 1333[11]. Nos detendremos un poco más en esta campaña, con acciones navales muy significativas.

a) La campaña de Gibraltar. El *control del mar* islámico

El cruce de las tropas norteafricanas por mar se hizo antes de que la flota bajo el mando de Jofre Tenorio pudiera reaccionar a tiempo, como reconoce las propias fuentes cristianas:

> «*E los que tenien por el rrey don Alonso los castillos de Tarifa e de Gibraltar vieron pasar aquellas gentes e aquellos navios a Algezira y enbiaron lo a decir al rey don Alonso de Castilla. E el rrey enbio luego a mandar a don Alonso Jufre de Tenorio, su almirante mayor de la mar, que estaua en Sevilla, que armase luego la flota, e que se fuese a guardar el estrecho de la mar. E e almirante e los otros que lo avian de hazer por el rrey acuçiaron lo todo lo mas que pudieron. Pero la acuçia no fue tanta que los moros no pasaron todos ante que la flota del rrey de Castilla partiese del rrio Guadalquivir.*»[12]

Según el texto, la flota castellana no pudo aprestarse suficientemente rápido para localizar a la flota enemiga en el mar e intentar su eliminación en *combate decisivo*.

Sin oposición naval, las tropas norteafricanas iniciaron el asedio de Gibraltar en febrero de 1333[13].

Pese a todo, en el plano del ataque concreto contra dicho puerto, la flota castellana fue, debido a la *movilidad* y a la *permanencia*, el único elemento bélico con el que contó inicialmente el soberano de Castilla para hacer frente al nuevo asalto. La flota realizó una encomiable acción en una *operación de combate en defensa de fuerzas en tierra*. Las operaciones de las embarcaciones fueron de intento de suministro de alimentos a la asediada guarnición, como les habría ordenado el soberano:

> «*E enbio a mandar al almirante don Alfonso Jufre, que estaua en la guarda de la mar con quinze galeras e con seys naos, que los acorriesen con alguna vianda, en tanto quel guisaua como le fuese acorrer.*»[14]

Por lo tanto la capacidad de reacción y disposición de la flota hizo que, como hemos dicho, fuese el primer elemento bélico castellano en soportar la acción contra el ataque islámico, cosa que hará durante meses antes del envío de refuerzos terrestres.

[11] Pedro López de Ayala *CRC*, p. 8. La toma de Gibraltar también en IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 100 y 102. Recordemos que Gibraltar había sido tomada por los castellanos en 1309 y tras esta nueva conquista musulmana pasaron más de cien años para que retornase nuevamente a la Corona de Castilla.

[12] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 11.

[13] CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, p. 36.

[14] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 17.

Respecto a los intentos concretos de auxilio a la guarnición asediada, nos informa con detalle el texto cronístico castellano:

> «*E el almirante, que sabia algo de esta fanbre e lazeria que tenían, quisiera los acorrer con vianda; e hizo poner dos trabucos en dos naues, e con aquellos trabucos lançauanles las talegas de farina e como quier que algo caya dentro del castillo, pero lo mas caya fuera e tomauanlo los moros; e por esto el almirante dexó de lançar la farina con aquellos trabucos. E los mosros por tirar que los del castillo no ouiessen aquel acorro pusieron dos yngenios con que tirassen a aaquellas naues en que estauan los trabucos; e los marineros de las naues ouieron de las arredrar, porque se las quebrarian, e dende entonçes no pudieron alcanzar los trabucos a echar la farina en el castillo*»[15]

No solo intentó actuar la flota en el socorro a las tropas de tierra. Debido a la *versatilidad* también se planeó con anterioridad realizar *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, en este caso contra la fuerza terrestre musulmana que asediaba la plaza:

> «*...e otro si enbio a decir el almirante al rrey que los moros que tenian las galeas, en que pasaron, en la costa de la mar, çerca de su real, e que si el rrey fuese por la tierra e otros algunos con tantas gentes que pudiesen pelear con la hueste de los moros, que el que llegaria por la mar con la flota que alli tenia e que queMaría la flota de los moros.*»[16]

Mientras se esperaba la llegada de las tropas de socorro por tierra bajo mando del soberano, este estaba ocupado sofocando el levantamiento de don Juan Manuel y de Juan Núñez de Lara. Hasta el 8 de junio el rey no pudo hacerse cargo de las operaciones terrestres y navales de Gibraltar[17]. Es decir, cuatro meses después del inicio del asedio musulmán y de la actuación defensiva de la flota.

No obstante la plaza capituló pocos días antes de la llegada de las tropas terrestres. Como nos indica el texto castellano:

> «*...enbio* [el almirante] *vna galera que se llegase bien çerca de la villa por saber mas deste fecho, e que vn moro ladino que dixo a los de la galea que dixessen al almirante que se fuese de alli, ca Vasco Perez era salido del castillo, e que estaua con el ynfante Abomelique en la su tienda, e que en ese dia le auia de entregar el castillo de Gibraltar.*»[18]

Ante tal noticia, el rey, en Jerez, dio nuevas órdenes a su almirante:

[15] *Ibidem*, pp. 41-42.

[16] *Ibidem*, 2, p. 22.

[17] CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo*..., p. 36.

[18] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 39.

> «*...e que si el castillo fallase en poder de los moros, que bien cuydaua lo non podian ellos bastesçer, ca el almirante e la su flota gelo estoruarian, e que pues por tierra non podian yr poner basteçimiento sino por poco tiempo, e assi que fiaua en Dios que podria cobrar aquel castillo.*»[19]

Inmediatamente después del cambio de situación y gracias a las características de *flexibilidad* y *adaptación*, la flota modificó su función principal y pasó a la realización de *operaciones de combate contra objetivos terrestres*. Mientras, continuaba el avance de las tropas castellanas por tierra.

b) El cambio de tornas. El *control del mar* castellano

Este cambio de papel se hizo debido a la ventaja que para una flota proporcionan las características mencionadas. Sin embargo, la plaza no pudo volver a ser tomada por las tropas castellanas.

La flota volvió a desempeñar diversas funciones, atendiendo a su *versatilidad*, principalmente relacionadas con *operaciones de combate contra objetivos terrestres* y *operaciones de combate en defensa de fuerzas en tierra*. La primera era una necesidad producto de la toma de ciudad por parte de las fuerzas islámicas, y la segunda una continuidad de las labores previamente realizadas con los defensores de la misma antes de ser rendida a los norteafricanos.

Una de las misiones de la flota castellana fue al apoyo logístico de las tropas cuando el rey plantó su campamento ante Gibraltar a principios de julio[20]. El papel de la flota en este punto fue tan significativo que en una ocasión, la ausencia de suministros desde el mar hizo peligrar la continuidad de la campaña:

> «*...ca los de la mar non les venian; e que toda su vida e su acorrimiento que non estaua sino vn viento solo con que auien de venir las naues de Sevilla con las viandas, e que si este viento les falleciese que el rrey y quantos con el eran perdidos; e ansi, que era mejor e le pedian por merced que otro dia que partiesen de alli con su hueste,...*»[21]

Encontramos otro ejemplo del papel de la flota en el suministro de víveres en esta campaña:

> «*E fue toda la merced de Dios de dar buen tienpo qual auian menester, e vinieron todas las varcas que estauan cargadas de viandas çerca de Tarifa e en Baravante el puerto de Sancti Petre. E de alli adelante ovieron las gentes de los cristianos abondamientos de viandas para el tienpo que ay estuvieron.*»[22]

[19] *Ibidem*, p. 40.

[20] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit*., p. 37. En un mandato real datado en Sevilla a 14 de junio de 1333, indica que el rey tenía intención de salir hacia Gibraltar el miércoles 16 de junio desde la capital hispalense. Francisco de Asís VEAS ARTESEROS, *Documentos de Alfonso XI*, doc. CCXLVI, p. 283.

[21] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 49.

[22] *Ibidem*, p. 55.

Cuando las tropas terrestres iniciaban los preparativos de retirada, apareció la flota con los suministros, continuando el cerco. No solo fueron transportados por mar suministros alimentarios:

> «*E el acuerdo auido, mando pregonar por toda la hueste que todos enbiasen por viandas luego, e las viandas que estauan en los navios que las descargasen en tierra. E el rrey enbio luego nauios a Seuilla e a Xerez e a Cadiz e a Tarifa que le truxessen los ingenios que estauan ay.*»[23]

Es decir, la flota sirvió de transporte de máquinas de guerra, y no solo realizó labores logísticas.

También apoyaba a las fuerzas terrestres desde la costa en *operaciones de combate en defensa de fuerzas de tierra*. Este apoyo se hizo de dos formas. Una era mediante el *apoyo a la realización de asaltos anfibios*, con el desembarco de fuerzas de ballesteros que gracias a la *movilidad* actuaba de refuerzo puntual a tropas terrestres en difíciles circunstancias:

> «*E el almirante, que estaua en la mar, vio aquella pelea, desçendio de la galera una çabra, e entro por el rrio de Palmones, e salio a tierra a la parte do estauan los cristianos, e saco consigo cient vallesteros de los de la flota, e fallolos en aquel afincamiento e començolos de esforzar. E estando ellos en esto, llegaron las gentes de pie que el rrey les enbiauan; e con esto, e con los vallesteros que traxo el almirante, y por la bondad de los buenos que ay estauan, ouieron los moros a salir del vado, e arredraronsen e non probaron mas ese dia de pasar el vado.*»[24]

La otra consistió en la protección directa de los ataques terrestres desde las embarcaciones. También colaboró por dos veces en la realización de *asaltos anfibios* en el intento de completar el cerco de la fortificación mediante el traslado de contingente en una zona que el texto denomina como la *isla*. Un primer intento fracasó, y lo mismo que en su desembarco, el papel de la flota resultó determinante para las *operaciones de evacuación* de los efectivos previamente desembarcados:

> «*...e los mas de los cristianos que estos tenian consigo, desque vieron allegar los moros, tornaron fuyendo contra la mar cuidando se acoger a los nauios e a las barcas.*»[25]

Un segundo intento, mejor planificado y con apoyo de los ballesteros de la flota, resultó un completo éxito:

> «*Desque todos fueron ayuntados, acordaron que otro dia passasen a la ysla /.../ E el acuerdo auido començaron luego la obra, e mandaron llegar a la costa de la mar çerca del rreal todos los bateles*[26] *de las naos que ay estauan /.../ e fueron*

[23] *Ibidem*, p. 52.

[24] *Ibidem*, pp. 45-46.

[25] *Ibidem*, p. 47.

por la mar fasta aquellos lugares por do auian de entrar en la ysla. E luego que llegaron salieron a tierra muy cuerdamente /.../ e los moros quisieran venir a ellos ante que los otros vuiasen salir de la mar, mas ellos estuvieron bien firmes; e los vallesteros que estauan en los navios tomaron luego tierra la mayor parte dellos, e pararonse con aquellos caballeros lançado saetas a los moros; /.../ E estuvieron quedos hasta que vuieron sacado los caballos de las barcas; e desque los tovieron fuera, subieron en ellos, e tomaron las gentes de pie e los vallesteros consigo, e los peones los escudos ente si e las lanças sobre mano, e desta guisa mouieron contra los moros de Gibraltar, que estauan en la ysla,...»[27]

Tras el mismo, la flota participó en un transporte regular en el relevo de los contingentes terrestres que se iban alternando en la cobertura de las tropas castellanas en la isla.

Por otro lado hay que indicar como en las líneas generales de la campaña, la flota enemiga, que permanecía amarrada al abrigo del puerto, se convirtió en un objetivo militar muy significativo:

«*...traxeronle seys yngenios /.../ e el vno tiraua a las galeas de los moros que estauan puestas a la taraçana de Gibraltar, e dauan muchas pedradas en ellas mas los moros tenia las cubiertas con maderas e con vigas muy grandes que non las podian bien quebrar.*

E por esto, acordó el rrey de conbatir la villa toda la redonda, e que en conbatiendola, que fiziese el almirante Alfonso Jufre llegar por la mar gentes e nauios que pusiesen fuego a aquella flota de los moros por que se quemasse. E todos los del rreal fueron a combatir la villa e el castillo en todo en derredor; e estandola combatiendo el almirante llego sus navios los que cumplían para aquello, para yr quemar la flota de los moros, e antes que pudiesen llegar a la flota que los moros avien en la mar, fallo fecha una estacada muy grande de maderos muy gruesos de manera que no pudo llegar ninguno de los nauios a las galeras de los moros.»[28]

Estaríamos aquí ante un caso documentado de empleo de algo que se puede considerar como minas para impedir la navegación de las embarcaciones enemigas. Algo parecido veremos años más tardes en la campaña de Pedro I contra las costas de la Corona de Aragón, en concreto en su ataque contra Barcelona, pero no adelantemos acontecimientos.

Sin embargo, no era el mar el mayor peligro para las fuerzas castellanas. Como indica el texto:

«*... e porque la mar estaua guardada...*»[29]

[26] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario* náutico, en sus diversas acepciones indica: «*1.Bote o embarcación menor usada por los buques. 2. Bote de dos proas empleado en el tráfico portuario. 3. Bote de las rías y puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, con dos proas, dos remos y una espadilla. Izaban una vela al tercio y se empleaban también en la pesca de bajura.*», p.64.

[27] *Gran Crónica*, vol. 2, pp. 50-51.

[28] *Ibidem*, p. 53.

[29] *Ibidem*, p. 56.

En otras palabras, debido a que poseía el *dominio del mar*.

La situación iba a empeorar para los castellanos debido a que el infante benimerí solicitó el auxilio de las tropas nazaríes[30], consiguiéndolo y formándose una doble bolsa en la que las tropas castellanas pasaron de sitiadoras a sitiadas con dos frentes, el de la ciudad y el de las tropas terrestres de los musulmanes nazaríes[31]. Esto y las preocupantes noticias que el rey recibía sobre la situación interna de Castilla[32] hicieron que entrara en contacto tanto con el jefe benimerí como con el sultán de Granada y que se concertase una tregua por una duración de cuatros años[33].

Como nos lo indica el texto cronístico:

> «*E el rrey don Alonso mando poner sus engenios en la mar, porque los leuasen a Tarifa, e desçerco la vila...*»[34]

La flota fue el único recurso militar de la monarquía castellana -efectivos del monarca, concejiles, señoriales, o de las Órdenes Militares-, que participó a lo largo de toda la campaña, debido a la *permanencia*, tanto en las funciones defensivas iniciales como las ofensivas posteriores.

Esto se debió a otra de las características del *poder naval*: la *movilidad*, que les permitió llegar hasta allí antes que las tropas terrestres y que hizo que los suministros llegaran también principalmente por mar; la *capacidad de supervivencia* en medio de un territorio potencialmente hostil, la flota castellana permaneciese sin recibir daños; también, como ya hemos avanzado, la *permanencia*, o capacidad de estar por tiempo prolongado en el teatro de operaciones manteniendo la capacidad de proyectar acciones de fuerza sobre tierra. Es decir, en dicha campaña fueron puesta a pruebas prácticamente todas las características del *poder naval*, que no pudo obtener los resultados deseados por cuestiones ajenas al mismo.

En efecto, la campaña finalizó por cuestiones de política interna de Castilla. Pero continuaba el problema estratégico fundamental, que las fuerzas musulmanas disponían de un puerto seguro en la Península a través del cual se podían enviar rápidamente fuerzas de refuerzo. Se trataba de Algeciras, cuya importancia a este respecto, -el contacto con el Norte de África-, era manifiesta desde hacía muchos años[35]. No obstante, como en algunas ocasiones anteriores y en muchas después, la conflictiva situación interna castellana y conflictos externos contra Portugal aplazará varios años que se pudieran tomar medidas al respecto.

---

[30] *Ibidem*, pp. 56-57.

[31] En una situación muy similar a la de VI Ejército alemán de Friedrich Von Paulus en el frente oriental durante el asedio a Stalingrado en la Segunda Guerra Mundial.

[32] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 67. Curiosamente se las trajeron unos mensajeros que llegaron por barco y que también le informaron de la muerte de Fernando su hijo y heredero.

[33] En una provisión real datada en Sevilla el 16 de octubre de 1333, el rey informa al concejo de Murcia de la implantación de la tregua, que se indica que es efectiva *asy por mar como por tierra*. VEAS ARTESEROS, *Documentos de Alfonso XI*, doc. CCLVII, pp. 293-294.

[34] *Ibidem*, p. 69.

[35] Sobre la campaña de Algeciras tenemos la aportación de MARTÍNEZ-VALVERDE, «Las campañas de Algeciras y la conquista de esta plaza (1342-1344)» En *RHM*, 50, 1981, pp. 7-40.

c) La reacción benimerí y los últimos coletazos por negar el *control del mar* a Castilla

Desde finales de 1338 en el Norte de África la situación se tensaba con noticias cada vez más alarmantes [36]. Antes de que finalizase la tregua por cuatro años que se había firmado, el rey recibió en Burgos noticias acerca de las cuales había que tomar medidas de forma rápida:

> «*E estando alli, enbiaron le a decir, que desque el rrey de Marruecos tomara la villa de Tremeçen e matara al rrey dende, que armara gran flota, e que enbiara aquen la mar muchos caballeros e muchas gentes e muchas armas e muchas viandas. E por que el tiempo de la tregua que los reyes auien avn no era cumplido e los moros quebrantauan las treguas /.../ e por esto, el rrey enbio luego a mandar a Alfonso Jufre, su almirante mayor, que fiziese armar la flota, e que la fiziese armar luego, e que fuese a guardar el estrecho de la mar*.»[37]

Según esto, ante la mera posibilidad de amenaza, el rey manda guardar el Estrecho, con órdenes, nos lo indica el propio texto cronístico más adelante, para evitar que pasasen más embarcaciones[38]. En esta labor, de obtención del *dominio del mar*, se apresó una carraca en la que iban tanto musulmanes como cristianos, matando a todos, que probablemente se dedicaba al corso o la piratería. Los castellanos se apoderaron de dicha embarcación, la llevaron a El Puerto de Santa María, donde la pusieron a su servicio[39]. Pero la flota no solo realizó labores de guarda. Hay constancia que realizó una función de *apoyo a la diplomacia*, como manifiesta el propio texto cronístico:

> «*Mucho peso al ynfante Abomelique quando vio en los puertos la flota de Castilla, como quiera que non podia la flota tanto guardar que los moros no pasassen aquende, e eran ya pasados de la compaña del ynfante atantos que llegauan bien a siete mill cavalleros. E quando esto supo el almirante, enbio sus mensajeros al ynfante Abomelique, que toviessen por bien de no quebrantar las pazes e la postura que auian los reyes; e que no quisiesse que mas moros pasasen aquende la mar de quatro mill caballeros que fueron en la postura de los reyes...*»[40]

Pero las gestiones diplomáticas no dieron el resultado esperado por el almirante de Castilla, quien tuvo que adecuar su actuación a la realidad de los hechos:

> «*E mando a los de la su flota que corriesen la mar, e que no fiziesen mal a otras gentes sinon a caballeros que pasassen aquende la mar. /.../ E vieron venir de allende la mar un carazo*[41] *con caballeros que pasauan al puerto de Bojos. E quando esto vieron los de la flota, tomaron el carazo con lo que trayan e*

[36] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.* p. 39.

[37] *Gran Crónica* vol. 2, p. 196.

[38] *Ibidem*, p. 242.

[39] *Ibidem*, p. 243.

[40] *Ibidem*, p. 244.

[41] Aunque usa reiteradamente el término *carazo*, debe referirse al *carabo*, del que ya hemos dado la definición.

> *levaronlo todo al almirante /.../ E de las sus compañas* [de las de los benimerines] *entraron en la mar, e tomaron vuna barca que yva con viandas de Seuilla para el almirante. Ansi que las pazes fueron quebrantadas del vno cabo e del otro.*»[42]

No obstante Alfonso XI parece que vio claro el problema y años después de la fallida campaña de Gibraltar, el siguiente objetivo castellano fue la conquista de la plaza de Algeciras. La aportación principal era de fuerzas castellanas, en concurso con aportaciones menores de tropas provenientes tanto de Francia como de Inglaterra y además había una alianza naval explícita con Pedro IV de Aragón. El 2 de abril de 1339 se realizó dicho tratado de alianza con intención de combatir tanto contra los Benimerines como contra el sultán de Granada. En el mismo, el monarca castellano se compromete a mantener 20 galeras y 10 el de Aragón, durante los meses de mayo, junio, julio, agosto y septiembre y 8 galeras el castellano y 4 el de Aragón los siete meses restantes. Si los castellanos aumentan el número de embarcaciones, los aragoneses lo harán de forma proporcional[43].

Con esto se intentaba solventar uno de los grandes problemas desde el lado castellano, la estacionalidad de la flota y su discontinuidad, lo que había resultado en ocasiones anteriores en grandes perjuicios. No solo se pretendía guardar las aguas del Estrecho, como el propio documento manifestaba:

> «*Que las dichas Galeras Almirantes, e gentes de aquellas en los meses sobre dichos como dicho es sirvan continuadamente a los dichos señores Reyes aguarda e defendimiento dellos e sus tierras i de sus gentes e de qualquiera dellos e exalvamiento de la Santa Fe Católica en la dicha mar del Estrecho o en otra parte de la mar do mas menester fuera e mayor servicio pudieren fer a Dios et a los dichos Senyores Reyes o cualquiera dellos segunt que estubieren los dichos senyores Reyes et los Almirantes dellos.*»[44]

Como se aprecia, la flota podría actuar en aguas del Estrecho pero también podía -aprovechando las características de *movilidad*, *flexibilidad*, *adaptación* y *versatilidad*-, actuar en otros ámbitos.

Los preparativos continuaban y la alianza castellano-aragonesa se manifestó de forma práctica:

> «*...e otrosy anbiaua paga e refrescamiento a los de la flota que estauan en la mar guardando el Estrecho.*

[42] *Ibidem*, p. 246.

[43] El documento localizado en BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68, ff. 195 r.-200r., ff. 197 v.-198 r., da la fecha de 2 de mayo. Por su lado CALEDERÓN ORTEGA, *El almirantazgo de Castilla*..., p. 40 da la fecha del 2 de abril, que coincide con un documento, una carta abierta al concejo de Murcia datada el 4 de abril de 1339, en la que el rey informa del tratado de alianza alcanzado. VEAS ARTESEROS, *Documentos de Alfonso XI*, doc. CCCLXXV, pp. 427-428.

[44] BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68, ff. 198 r.-198 v. Dicha avenencia también se encuentra de forma más resumida en el texto de la *Gran Cronica*, vol 2, p.258.

> *E otrosy en este tiempo vino a Seuilla por el rrio Guadalquivir Jufre Giralberte, el almirante del rrey de Aragón, por la postura que auia con el rrey de Castilla. Y este Jufre Giralberte vino a guardar el estrecho de Gibraltar en la guarda de la mar con la flota que tenia ay el rrey de Castilla; e se estuvo ay todo el ynuierno.*»[45]

La presión de la flota cristiana en la consecución del *dominio positivo del mar*, tuvo resultados significativos, de tal forma que:

> «*...como el ynfante Abomelique queria entrar a correr tierra de cristianos, e señaladamente quería quebrar el lugar de Librixa, por que estaua ay mucho pan, de que ellos auian gran mengua, e llevar lo a Algezira, ca las flotas de los reyes de Castilla e Aragon no les dexauan traer pan de allende mar.*»[46]

Esto no fue sin consecuencias y en una operación de *proyección de la fuerza naval* en *operaciones de combate contra objetivos terrestres*:

> «*E en este tiempo Juffre Giralberte, almirante del rrey de Aragón, que estaua en la guarda de la mar con don Alfonso Jufre, almirante del rrey de Castilla, salio çerca de Algezira, a ouo pelea con los moros por tierra e dieron le vna saetada de que murio. E por esto, los de la flota del rrey de Aragon partieron se de la guarda de la mar, e fueron se a Aragón; e quedo en la guarda don Alfonso Juffre* [sic] *almirante con la flota del rrey de Castilla.*»[47]

No obstante, la presión de la flota no permitía el normal desenvolvimiento de las operaciones benimerines en la Península. Debido a esto se planteó por parte musulmana la necesidad de derrotar a la flota castellana en un *combate decisivo*, para así obtener el completo *dominio del mar*:

> «*...le dixo que adereçasse la flota e que la enbiase al Estrecho, por do auian de passar; e que si su flota vençiese a la flota del rrey de Castilla, que pasasse la mar, e que si su flota fuese vençida que le aconsejaua que por gran flota que después ouiesse que la mar no pasasse por ninguna manera del mundo; e que si la flota del rrey de Castilla fuesse vençida, que entonçes pasase sin rreçelo, que el rrey moro no seria muerto ni preso,...*»[48]

Se produce aquí un cambio cuantitativo desde la perspectiva islámica. El poder director, emplazado en el norte de África, es consciente de que no puede desenvolverse adecuadamente en sus campañas terrestres contra Castilla sin antes obtener el completo *dominio del mar* en las aguas del Estrecho.

[45] *Gran crónica*, vol., 2, p. 263.

[46] *Ibidem*, p. 270.

[47] *Ibidem*, p. 294.

[48] *Ibidem*, p. 307.

De parte castellana se era igualmente consciente de que si ocurría semejante cosa, el peligro de una gran ofensiva norteafricana sobre los reinos cristianos peninsulares era más que evidente. Ante esto, un gran choque parecía inevitable.

d) 1340, un año decisivo. De la *negación del mar* a Castilla…

Por los castellanos, las fuerzas navales fueron reforzadas ante las noticias de una nueva amenaza. El estado en que había quedado la flota tras pasar el invierno efectuando la guarda del Estrecho, la primera vez que esto ocurría, y después de la marcha de las embarcaciones aragonesas, no era el más adecuado. Así, se nos describe la situación en los primeros meses del año 1340 de forma muy gráfica:

> «*...vino ay el su home que tenia la su ataraçana de Seuilla, e dixole que don Alfonso Jufre Tenorio su almirante mayor estaua en la guarda de la mar con poca flota, y como auia ay estado todo el ynvierno, y que tenia las galeas muy desbaratadas de gentes /.../ e otrosi auia ay ocho galeas que estauan al puerto de Sancta María, por que no auian gentes que fuesen e ellas, e que Alobasen rrey de allen la mar armava muy grand flota, ansi en los puertos de allen la mar como en los de aquende, e el rrey de Granada esso mismo,...*»[49]

Pero no solo eso, el rey mismo se desplazó desde Trujillo hasta Sevilla y desde allí inició una inspección del estado de sus fuerzas navales. En primer lugar fue a Sanlúcar de Barrameda:

> *«...e llego ay en dia de antroido. Y en este dia partio dende vn leño, e fue por el rrio fasta San Lucar /.../ E yendo el rrey por el rrio en aquel leño, fallo a Bernal de Lirola su capitan de la mar, que traya vna galea que auia tomado el almirante a los moros que pasauan de allende cargada de pan /.../ E el rrey mando llebar aquella galea a Seuilla para que la adobasen, y el fue a San Lucar.*»[50]

Aquí se produce una noticia significativa, como es la primera constancia escrita del embarque, aunque fuese para una navegación fluvial de un rey de Castilla, cuando los de Aragón venían haciéndolo más de cien años antes. Volviendo al hilo central de nuestro relato, desde Sanlúcar, el rey se dirigió a El Puerto de Santa María:

> «*E partio dende, e fue al puerto de Sancta María; e fallo ay las sus galeas que estauan desarmadas de gentes /.../ e fizo armar aquellas galeas /.../ e enbiolos al almirante. E partio dende e vino a Seuilla; e fallo que fazian otras galeas nueuas, e mando dar en ellas muy grand acuçia. E enbio a decir e afrontar al rrey de Aragon, por la postura que con el auia, que enbiase sus flotas en la guarda de la mar;...*»[51].

[49] *Ibidem*, p. 308.

[50] *Ibidem*, p. 308.

[51] *Ibidem*, p. 309.

Teniendo en cuenta esta falta de embarcaciones, la flota benimerí se concentró en el puerto de Ceuta y desde allí se dirigió hacia Gibraltar sin que la flota de Castilla, sin el *dominio positivo del mar*, pudiera hacer nada por impedirlo[52]. Pero sí que inmediatamente se preparó para buscar un enfrentamiento contra la misma obteniendo dicho *dominio positivo del mar* o al menos impedir que pudiera actuar libremente ejerciendo un *dominio negativo del mar*. La flota castellana buscó a la flota benimerí en Gibraltar, donde se encontraba, pero como ésta rehusó el combate, se inició el bloqueo del puerto por parte castellana. Al cabo de tres días, un fuerte viento de levante impidió que se continuara manteniendo el bloqueo, llevando a la flota castellana hasta Tarifa y Sancti Petri. Esta situación fue aprovechada por la flota benimerí para desplazarse al puerto de Algeciras, a la par que, amainado el temporal, el almirante castellano concentró la suya en el puerto de Tarifa y desde allí partió hacia Algeciras, quedando la flota musulmana nuevamente bloqueada[53].

En este estado de cosas, el almirante informó a Alfonso XI tanto de las fuerzas adversarias:

> «*...vino ay vn comiere en un leño que enbio el almirante al rrey, con quien le enbio a decir que la flota del rrey Alobasen era passada aquende la mar, e venian ay sesenta galeas e otros nauios, e que podian ser por todos mas de dozientas e cincuenta velas, e que traxeran en ellas muchos caballeros e muchas armas e muchas viandas, e que venian con ellas muchos vallesteros e muchos cavalleros; e los nauios que los descargauan en Algezira e en Gibraltar,...*»

Como de las fuerzas propias:

> «*...los estauan guardando que no pasasen allende, e como quiere que el no tenie mas de veynte y siete galeas e seis naues, que si de alli partiesen auqellas galeas de los moros que el que farie mucho por juntar la pelea con ello.*»[54]

Nuevamente, ante las noticias el rey castellano reaccionó:

> «*E el rrey fizo luego armar de buenas gentes aquella seys galeas nueuas que auian ay fecho en Seuilla, e enbiogelas luego; e con estas eran treynta e tres las galeas de la flota del rrey.*»[55]

Pero la flota seguía con una serie de carencias:

> «*E el almirante estuvo ally tres dias, como quier que hazia su voluntad, e por çierto las compañas de la flota estauan las mas flacas y dellas dolientes de los tiempos fuertes que auian passado, a avn tales ay auia que se les cayeron los dientes con los frios e las grandes enfermedades que auian, como omes que*

[52] *Ibidem*, p. 310.

[53] *Ibidem*, p. 311.

[54] *Ibidem*, p. 312.

[55] *Ibidem*, p. 313.

atan grande tiempo auie que andauan sobre la mar e no auien salido a tierra para tomar refrescamiento segund lo fazen los omes que andan sobre mar.»[56]

Bajo estas circunstancias, con la llegada de un día sin viento, con lo que se anulaba la ventaja que este suponía para las embarcaciones castellanas, las flota benimerí salió al encuentro de la castellana, lo que debió ocurrir hacia febrero de 1340. Como dice la crónica:

«*Vn dia /.../ los vientos todos amansaron e la mar torno calma /.../ los moros entendieron que auian buen tiempo para pelear con los cristianos e agran priesa aguisaron la flota /.../ e fueron se contra do estaua la flota de los cristianos.*

E quando esto vio el almirante de Castillamando aperçibir todas las gentes que estauan en las galeas e en las naos /.../ e mouio la sua galea con el estandarte contra do estaua la flota de los moros. E de las treynta e tres galeas por el tenie fueron muy pocas con el, e esso mismo de las naos /.../ E los almirantes del rrey Alobasen e del rrey de Granada, desque vieron venir la galea del almirante e que las sus galeas e las naos no venian todas con el, fueron a la pelea;...»[57]

Aquí se relatan dos hechos significativos. Por un lado, la calma de la mar favorecía el empleo de las galeras sobre las naos, naves de mayor valor militar y marinero pero impulsadas solo por viento, que constituían el *buque de combate principal* de la flota castellana. La ventaja de una situación geográfica favorable, *influencia*, el *mar de batalla* se decantaba hacia el lado de los musulmanes. Por otro lado se produce un gran error del almirante castellano. Se dejó llevar por los rumores que sabía le habían llegado al rey sobre su fidelidad y se lanza al ataque de forma poco coordinada con el resto de la flota, que debido a la ausencia de viento, caso de las naos, y a la premura en la salida de la galera almirante, no pueden alcanzarla[58].

Viendo la situación ventajosa productos de las circunstancias geográficas y tácticas, la flota conjunta benimerí-granadina, inicia el ataque sobre la embarcación del almirante. El resto del combate estuvo lastrado desde el campo castellano por estas dos circunstancias, la limitación de viento y el error del mando. De esta forma:

«*...ca les dieron los moros tan gran priesa, que por fuerça de las armas entraron las mas galeas de aquella de los cristianos que ayudauan al almirante, e las otras que andauan en la pelea no se pudieron mucho detener que luego fueron dellas tomadas e dellas anegadas, e las mas de las gentes de los cristianos muertos.*

...E auia lleuado el almirante ally consigo vna naue, e por que no fazia viento con que pudiesse andar, los que estauan en ella /.../ entraron en la galea

[56] *Ibidem*, p. 315.

[57] *Ibidem*, p. 316.

[58] Esa misma situación de actuación irresponsable fue la que, siglos después, propició la derrota de la flota franco-española en Trafalgar. La misma se debió a que el almirante jefe de la flota conjunta, el francés Villeneuve, realizó una salida contra la flota inglesa que bloqueaba Cádiz, al mando de Horacio Nelson, cuando se enteró de la próxima llegada de su sustituto enviado por Napoleón para relevarle del puesto. Dicha salida fue desaconsejada por Gravina, Teniente General de Mar y jefe de la flota española, y el resto de los mandos españoles en un consejo de guerra previo. Sus avisos fueron desoídos.

> *del almirante por ayudar en la pelea e algunos moros /.../ vieron estar aquella naue sin compaña, et subieron los morosençima della; e como estaua muy çerca de la galea del almirante e era mas alta la nao que la galea fazian desde alli muy grande daño los moros en los cristianos,...*»[59]

A la desventaja estratégica, falta de viento para las naos y dispersión del ataque, se unió la desventaja táctica propiciada por los propios castellanos, que permitió una gran ventaja para los asaltantes musulmanes. De tal forma que:

> «*E los moros de las galeas que peleauan con ellos entraron tres vezes en la galea del almirante /.../ E desque vio que no tenia gentes con que la defendiesse, nin le acorrie ninguno, abraço el estandarte con el vn braço, e con el otro peleaua e esforçaua los suyos quanto podia e mandauales que estoviessen alli con el. E pelearon tanto hasta que los mataron todos delante; e el abraçado con el estandarte peleo con la espada que tenia en la mano, fasta quel cortaron la vna pierna e ouo de caer; e lançaron deençima dela nao vna barra de hierro e diole vn golpe en la cabeza de que murio. /.../*
> *...anssy que de toda la flota que el rrey de Castilla tenia non escaparon mas de çinco galeas.*»[60]

El pasaje muestra de forma angustiosa la muerte del almirante de Castilla combatiendo hasta el final.

Si angustiosa fue la derrota naval, más angustiosa fue la peligrosa situación en la que quedó la Corona de Castilla con la destrucción de la flota por el, todo hay que decirlo, erróneo planteamiento de la acción por parte de su almirante. Esta amenaza fue percibida de forma clara por Alfonso XI, a tenor de lo indicado por el texto cronístico[61]. Frente a esta nueva situación, que dejaba puerta libre para la llegada masiva de gentes y pertrechos desde el Norte de África y amenazaba directamente de forma muy notable la existencia de la Corona de Castilla y, posiblemente, la continuidad de la cristiandad en la Península Ibérica:

> «*E quando el rrey lo sopo, ouo ende gran pesar e sobejo, ca entendio que le venian de alli muchos daños, lo vno por que se sentia muy menguado de la su flota e otrosi auia muy grande duelo del almirante e de todos los otros sus naturales que fueran muertos por su seruiçio; lo otro que las galeas que el perdia que las cobravan sus enemigos; e demas que el rrey Alobasen de Marruecos podie passar aquende con quantos quisiesse, pues no auia quien gelo defendiesse.*»[62]

[59] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 317.

[60] *Ibidem*, pp. 317-318.

[61] Pero no tanto desde la perspectiva islámica, a tenor de lo indicado, por ejemplo, por Ibn al-Jatib, que únicamente consigna: «*En este tiempo ocurrió [el victorioso] combate naval contra la flota de los cristianos...*» *Op. cit.*, p. 120. Se refiere al tiempo del sultán granadino Yusuf I.

[62] *Gran crónica*, vol., 2, p. 320.

El rey reaccionó como no podía ser de otra forma, buscando barcos para formar una nueva flota:

> «*E por esto, entendio que le cumplía catar ayuda de alguna parte donde ouiesse luego acorro de alguna flota que guardasse el estrecho de la mar, entre tanto que el mandaua labrar algunas galeas enbiaua por ellas a alguna parte.*»[63]

Y ¿dónde se buscaron las embarcaciones? Donde fuese necesario.

En Portugal:

> «*E como quier que el no fuese auenido con el rrey de Portugal, mas estava en tregua, e porque este rrey era mas çercano /.../ anbio a rrogar a la reyna María su muger, hija deste rrey de Portugal /.../ que le enbiase a rrogar que le acorriesse en la su flota en tanto que el mandaua hazer otras geleas o las enbiasse a mercar a alguna parte.*»[64]

También en Génova:

> «*...penso que le cumplia ayer al Duque e al comun de Genoua, por que eran muy sabidores de la guerra de la mar e auian muchas galeas; e por que los uviesse mas çiertos en su seruiçio entendio que era bien ayer almirante de Genoua pariente del Duque.*»[65]

Y Aragón:

> «*E veyendo el rrey de Castilla que en tanto que venian estas galeas de Genoua, que auia menester alguna flota que le guardase la mar, enbio a decir al rrey de Aragón, que pues auia postura con el de ayudar a la guarda de la mar e que auia gran tiempo que non auia ay estado ningunas de las sus galeas, quel rrogaua que le enbiase la su flota en ayuda.*»[66]

Pero como se desprende de lo leído, también en Castilla, encargándose además de buscar un nuevo mando para su flota:

> «*Et el rrey don Alfonso de Castilla mando dar gran acuçia por que labrasen las galeas que mando fazer de nuevo en la su ataraçana, e otrosi mando aderezar otras galeas viejas que ay tenia; anssi que, con las çinco que le quedaron e con*

[63] *Ibidem*, p. 320.

[64] *Ibidem*, pp. 320-321. En todo caso, la flota portuguesa, bajo mando de Manuel y Carlos Pesano, a los que Alfonso XI había liberado tras la victoria de la flota castellana sobre la portuguesa de la que hablaremos más adelante, no pasó de Cádiz, indicando que no irían más allá, pese a que el rey de Castilla les pidió en Sevilla ir hasta Algeciras. *Ibidem*, p. 322.

[65] *Ibidem*, p. 324. La embarcaciones genovesas, quince galeras, fueron contratadas y bajo el mando del almirante Egidio, también Gil, hermano del Dux de Génova.

[66] *Ibidem*, p. 324. El rey no tuvo el resultado deseado y contrató, cuestión que ya estaba prevista, el servicio de las embarcaciones aragonesas, un total de doce galeras. *Ibidem*, pp. 324-325.

las que allí mando labrar e aderezar, ayunto quinze galeras [sic] e doze naose fablo con fray Alfonso Ortiz Calderón prior de Sant Joan para que fuese en ellas por mayoral.»[67]

Es decir, sin contar las embarcaciones portuguesas, de las que no se proporciona el dato numérico, Alfonso XI logró reunir una flota compuesta al menos por cincuenta y ocho embarcaciones: cuarenta y dos galeras, doce naos y cuatro leños. Pero también tomó medidas para abastecer de tropas y alimentos la ciudad de Tarifa[68].

e) ...al *combate decisivo* de la batalla de Tarifa-El Salado

Como dice el texto, durante siete meses la mar estuvo bajo dominio del rey benimerí, que no encontró adversario alguno para poder pasar impunemente efectivos y pertrechos a la Península[69]. Sin embargo, no sabiendo valorar la capacidad de reacción castellana, el soberano benimerí despachó a la mayor parte de su flota hacia los puertos norteafricanos, manteniendo únicamente una docena de galeras en Algeciras[70]. A la par que daba inicio al asedio de Tarifa.

Según una fuente andalusí, se indica del sultán benimerí que:

«*Pasó en su tiempo [de Ysusuf I] a al-Andalus, inmediatamente después de la plegaria del viernes 9 de safar del año 741 (=4 de agosto de 1340), después de haber derrotado a la flota cristiana, convocada desde todos los puntos de la cristiandad, en grande y célebre batalla, en la que se apoderó de utensilios, armas y barcos, para mucho tiempo, y se estableció en Algeciras con un gran ejército. Su travesía había sido realizada en ciento cuarenta naves de guerra.* [El rey Yusuf] *acudió al encuentro al frente de los jefes andalusíes y los primates de las diversas clases de ellos, a las proximidades de Algeciras, el día 20 justo de aquel mes /.../ atacó la ciudad de Tarifa /.../ Los sitiados llamaron en su auxilio al tirano de los cristianos /.../ Acudió éste al frente de un ejército abundante y bien armado. Se libró el combate el lunes 7 de yumada I de aquel año. Probó Dios a los musulmanes en aquella célebre batalla y se vio obligado el sultán marroquí apresurarse por alcanzar el Magrib.»*[71]

Un texto cronístico castellano nos informa de cómo el defensor de la ciudad, Alonso Pérez de Guzmán, se preparó para la defensa de la misma. Uno de sus movimientos fue la obtención de suministros, que llegaron por vía marítima:

«*...Alonso Pérez rogó que se fuese delante e le guardase a Tarifa /.../ en pocas jornadas llegaron a Tarifa, con muchos nabíos que al puerto se hallaron*

[67] *Ibidem*, p. 326 y 343. Es en esta última donde informa de los cuatro leños.

[68] *Ibidem*, p. 321.

[69] *Ibidem*, p. 329.

[70] *Ibidem*, p. 341.

[71] IBN AL-JATIB, *Op. cit.* p. 115.

cargadas de trigo y çevada y otros mantenimientos que don Alonso auía ya embiado a mandar a la noble señora su muger.»[72]

Durante el asedio, la única ocasión en la que pudieron los sitiados ponerse en contacto con Alfonso XI fue mediante una salida que distrajo a las fuerzas asediantes mientras sacaron de la plaza una pequeña embarcación, batel[73] la denominan, con la que pudieron enviar una carta al rey[74].

A la par, el rey apresuraba la construcción de las nuevas embarcaciones, y cuando estas estuvieron a punto, las envió junto con el nuevo jefe de la flota, el prior de la orden de San Juan -al que curiosamente en ningún momento menciona como almirante-, dándole a éste una carta para instar al almirante portugués a que fuese con el castellano, cosa que el lusitano no hizo[75].

La intervención de la orden de San Juan, nos permite hacer una brevísima digresión sobre la participación de esta en las actividades bélicas de la Corona de Castilla y más concretamente de las navales. El autor de referencia de la historia medieval de esta orden en España, Carlos Barquero Goñí, nos indica en numerosos trabajos la participación temprana de la orden en dichas actividades bélicas. No obstante, no parece tener en consideración la participación en actividades navales hasta finales de la Edad Media y principios de la Moderna[76].

Retomando el hilo, cuando la flota castellana llegó frente a Tarifa, si hacemos caso del texto cronístico, un gran pesar vino sobre el sultán benimerí, ya que la misma se hizo con el *dominio del mar* y por lo tanto con el *control*, por lo que cesaron los suministros desde África. Además sospechó que luego llegarían las flotas de Portugal y Aragón[77]. Lo que sí sucedió es que la flota norteafricana no pudo actuar pero la presencia de la flota castellana no era suficiente por sí sola para alterar el cerco al que se encontraba sometida Tarifa. No obstante, las inclemencias meteorológicas, estando en otoño/invierno se mostraron nuevamente como el mayor enemigo de la flota castellana:

[72] *Crónica de Alonso Pérez de Guzmán*, p. 278.

[73] «*Batel. 1. Bote o embarcación menor usada por los buques. 2. Bote de dos proas empleado en tráfico portuario. 3. Bote de las rías y puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, con dos proas, dos remos y una espadilla. Izaban una vela al tercio y se empleaban también en la pesca de bajura.*» Diccionario náutico, p. 64

[74] *Gran Crónica*, vol., 2, p. 432.

[75] *Ibidem*, p. 347.

No solo los hospitalarios de la Corona de Castilla participaron cuando fue necesario en la flota de sus soberanos. En el caso de Inglaterra, dicha orden participará igualmente, y como en el caso castellano, generalmente en situaciones de emergencia. Vid. CLOWES, *The Royal Navy*…, con diversas menciones a lo largo de la obra.

[76] Carlos BARQUERO GOÑI, «Repercusiones de la defensa de Rodas en los hopitalarios navarros a fines de la Edad Media (Siglos XIV-XV)» En V Jornadas Nacionales de Historia Militar. Actas, Sevilla, 1997, pp. 199-217. Otras obras generales del mismo autor: *Los Hospitalarios en el Reino de León: siglos XII-XIII*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 1997; *Los Hospitalarios en España durante la Edad Media (siglos XII-XV)*. Burgos, La Olmeda, 2003; *Los Hospitalarios en la España de los Reyes Católicos (1474-1516)*. Gijón, Trea, 2006. Un trabajo específico de este autor «El carácter militar de la Oreden de San Juan en Castilla y León (siglos XII-XIV)» En *RHM*, 73, 1992, pp. 53-80. Hace mención entre las páginas 60 y 61 a la participación en la campaña de 1340.

[77] *Ibidem*, p. 347. El pesar del sultán benimerí por la presencia de la flota castellana viene reflejado dos veces más, en las páginas 353 y 368, en los inicios de los capítulos CCXCVII y CCCV respectivamente.

> «*E en aquella noche, estando el prior en la guarda de la mar con aquellas quinze galeas e doze naos vino tan grande tormenta en la mar de guisa que se perdieron las nueve galeas, que fueron a quebrar a la costa de la mar e toda la carava menuda e bien quantas naos /.../ e las naosque escaparon e las otras galeas non pudieron estar ally, e corrieron con aquella tormenta las vnas fasta Cartagena e las otras fasta Valencia en el rreyno de Aragón; e escapo el prior en vna galea e otras dos galeas con el.*»[78]

Alfonso XI fue informado del nuevo revés sufrido por su flota[79], el segundo en un año. Pero el rey no había permanecido ocioso. Preparó a sus tropas con la intención de marchar hacia Tarifa, a la par que convino una alianza con el rey de Portugal, que acudió también con las suyas para enfrentarse a los musulmanes. Mientras ambos soberanos se encontraban acampados a la espera tanto de avituallamientos como de fuerzas terrestres, *allende Guadalete* dice la fuente cronística, se presentó el refuerzo naval aragonés, pero se perdió la aportación de la flota portuguesa:

> «*E otrosy ally llegó don Pedro de Moncada, almirante del rrey don Pedro de Aragon, con las galeas del rrey de Aragon que anbiaua armada de los dineros del rrey de Castilla; e estando ally mando el rrey de Portugal a su almirante Manuel Peçano que se fuese con la flota para Lisbona; e el rrey de Castilla rrogo a don Pedro de Montcada que fuese a estar en la mar çerca de Tarifa con la flota del rrey de Aragon.*»[80]

Mientras la flota marchaba, las tropas de tierra seguían acumulando impedimenta y refuerzos, continuando con su marcha, hasta que:

> «*E assi llegaron hasta la mar a do llaman la Torre de Vaqueros; e finco el rrey don Alfonso sus tiendas, e la su delantera puso rreal contra la Peña del Çieruo. E esto fue Domingo, veynte y siete dias de Octubre.*»[81]

Casi de forma inmediata se fue gestando un plan de operaciones cara a la consecución de la batalla y la victoria en la misma. En dicho plan, la flota desempeñaría un papel significativo en su *proyección del poder naval sobre tierra*, mediante el *apoyo a operaciones terrestres*. Eso se aprecia claramente en la lectura de nuestra fuente:

> «*E fablo luego don Juan Manuel, e dixo al rrey que fuesse su merced de enviar aquella noche a Tariffa vnos mill y quinientos omes a caballo; e que estos, con los que estauan en la villa, serian vna buena conpaña, e otrosy que los de la mar que estauan ay con la flota que saldrian contra tierra; e que estos estarian en vna haz al rrostro del rrey de Benamarin, e quando firiessen la batalla, que estos podrien ferir en los moros e les fazer muy grand daño e al rrey muy grand seruiçio.*»[82]

[78] *Ibidem*, p. 369.

[79] *Ibidem*, p. 379.

[80] *Ibidem*, p. 390.

[81] *Ibidem*, p. 407.

[82] *Ibidem*, p. 411.

Destaca que no menciona la posible amenaza que pudiera ser una flota islámica. Esta situación da a entender que las fuerzas navales cristianas tenían nuevamente el *dominio del mar*, que no le era disputado y que se podían dedicar sin temor al apoyo de las fuerzas terrestres. Además, con su *versatilidad*, la flota pudo realizar otro tipo de misiones:

> «*E don Joan, fijo del ynfante don Manuel, e Alfonso Fernandez Coronel entraron aquel dia en vna galera e fueron a Tariffa /.../ dixo les* [a los defensores de Tarifa] *que le demostrasen la posada e real del rrey de Benamarin, por que tenia alli conbinados a los reyes de Castilla e de Portugal para otro dia. E ellos gelas mostraron, e ouieron con aquellas palabras gran plazer. E don Joan les dixo que estouiesen todos prestos para otro dia, que ansy selo enbiaua a mandar el rrey don Alonso.*»[83]

MAPA 27. LAS CAMPAÑAS DEL ESTRECHO II (1310-1462)

Vemos como mediante el empleo de una embarcación, la flota es capaz de realizar una doble misión debido a la *flexibilidad* y *adaptación*. En este caso fue una misión de enlace entre las fuerzas terrestres, acompañada por otra de inteligencia. Los de la flota, junto con los de Tarifa y los refuerzos que recibieron, tendrían que atacar la zona del campamento islámico donde se asentaba la tienda del sultán.

[83] *Ibidem*, p. 413.

Los preparativos navales continuaron:

> «*E otrosy enbio a mandar /.../ e al prior de San Joan que estaua en la mar en logar del almirante con aquella poca de flota que auia escapado de la tormenta, e otro sy enbio a dezir a don Pedro de Moncada almirante del rrey de Aragon, que se ayuntassen todos con los pendones destos sus fijos e con los rricos omesquea ay enbiaua, e que otro dia fuesen ferir en el rreal do tenia el rrey Alobasen en su alfaneque,...*»[84]

Estos se pusieron a prueba cuando comenzó la batalla. Primero con la preparación de las fuerzas:

> «*E otrosy, los que el rrey enbio ante noche a Tariffa salieron todos, e con ellos los que estauan en la villa e en la flota, e pusieron sus azes ante la villa de Tarifa.*»[85]

Después con su entrada en acción:

> «*E luego en esta ora los pendones e los vasallos de don Enrique e de don Tello e don Pero Ponçe e don Enrrique Enrriquez que auian ydo a Tariffa, e Joan Alonso de Benavides e todos los otros caballeros que estauan en esta villa de Tariffa e los que estauan en la flota de Castilla, mouieron luego de donde tenian sus hazes puestas, e fueron ferir en vna gran gente de moros que guardauan el rreal,...*»[86]

Con la victoria de las armas cristianas sobre las islámicas, quedó patente el papel de Algeciras y de Gibraltar como centros navales benimerines:

> «*E el rrey de Castilla, luego en tornandose del alcançe, penso que el rrey Alobasen que en aquella noche queria pasar allende la mar. E por esto enbio a rrogar a don Pedro de Moncada, almirante del rrey de Aragon, que fuese aquella noche a guardar el estrecho de la mar en derecho de Algezira e de Gibraltar con las galeas que alli tenia del rrey de Aragon. E el almirante no lo quiso fazer, Moguer que aquellas galeas venian armadas de los dineros del rrey de Castilla. E por esto ouo la passada desembargada mente el rrey Alobasen. E non solamente fue este almirante desmandado en esto al rrey de Castilla, mas avn en aquel dia de la santa batalla non salio de la galea, nin consintio que saliese ninguno de los que venian con el para que fuesen en ayuda de los cristianos.*»[87]

De tal forma que incluso se planteó la posibilidad de continuar la campaña asaltando la ciudad de Algeciras:

---

[84] *Ibidem*, pp. 415-416.

[85] *Ibidem*, p. 422.

[86] *Ibidem*, p. 429.

[87] *Ibidem*, p. 434.

> «*E leyendo los que alli eran aquel vencimiento que Dios touo por bien que los moros auiesen, entendieron que si el rrey de Castilla fuera luego çerca de la çiudad de Algezira, que la pudiera muy bien ayna tomar; e avn el rrey asy lo quisiera, pero por que en la hueste de los christianos non auia viandas para mas de para quatro dias...*»[88]

Por lo tanto la continuación de la campaña no pudo realizarse por motivos logísticos. El rey de Castilla mostró una falta de visión táctica pero también estratégica a largo plazo de lo que hubiera podido suponer la conquista de dicha plaza y puerto. La campaña contra Algeciras tuvo que postergarse.

f) La campaña contra Algeciras y Gibraltar

Como ya hemos visto, hacia 1340 se planteó la conquista de Algeciras. Sin embargo, tanto por parte de Castilla como de Aragón se formalizó una tregua tanto con los Benimerines como con Granada. Dicha tregua tenía vigencia hasta el mes de marzo del año de la Era de 1380 (año 1342) en el caso de Castilla y el mes de abril en el de Aragón[89]. La campaña de conquista de Algeciras se planeó para iniciarse en 1342[90], cuando habría finalizado la tregua. Su consecución exitosa no sucedió hasta finales de marzo de 1344[91]. Con la conquista del principal puerto de llegada de refuerzos desde África, el siguiente objetivo volvió a ser la plaza de Gibraltar, sobre la que se volvieron a iniciar las operaciones militares castellanas en 1349[92]. Las mismas cesaron al año siguiente con la muerte del soberano castellano a causa de la peste[93].

Lo más curioso respecto a estas dos últimas campañas, la de Algeciras y la segunda de Gibraltar, es que -al menos si nos atenemos a lo que dice la *Crónica*- se hicieron sin participación de la marina. Nos queda la duda cuando, ya muerto el rey y proclamado como tal su hijo Pedro, Pedro I, éste ordenó poner en guarda tanto las fortalezas fronterizas con el reino de Granada como las tropas que estaban en el cerco de Gibraltar, y lo que a nosotros más nos interesa:

> «*...e eso mismo mandaron poner buen recabdo en la flota que estaba en la mar.*»[94]

[88] *CRCLA*, p. 5.

[89] BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68 ff. 195 r.-200r., f. 194 v.

[90] Al menos en diciembre de 1342 ya se había puesto cerco a la ciudad, como refleja un documento datado en el Real de Algeciras, el 18 de diciembre de 1342. VEAS ARTESEROS, *Documentos de Alfonso XI*, doc. CCCXCVII, pp. 450-451.

[91] *CRCLA*, p. 7. Respecto a esta campaña, Alfonso XI concedió el 25 de junio de 1343 en Algeciras a Guetaria un privilegio rodado debido a los servicios prestados en la guerra contra Granada y en especial por el asedio a Algeciras. BMN, CVP, Vol. III, tomo 6, Ms. 78, doc. 7, ff. 35 r.-36 v.

[92] *CRCLA*, p. 7. Y eso que a finales de marzo de 1344, tras la conquista castellana de Algeciras, se había alcanzado una tregua por diez años con los musulmanes, tal y como indica una Provisión real enviada al concejo de Murcia, datada en Sevillaa 6 de mayo de 1344. VEAS ARTESEROS, *Documentos de Alfonso XI*, doc. CDV, pp. 460-461.Eso sí, se indicaba las cosas vedadas para sacar de Castilla, especialmente para que no tuvieran «...*nin otra cosa para guisamiento de su flota*.»

[93] *CRCLA*, pp. 7-8 y 9. En esta última se indica que la muerte del rey ocurrió el 27 de marzo de 1350.

[94] *Ibidem*, p.11.

Con la subida al trono del rey Pedro se inicia un período convulso de la historia castellana, que antecede a un cambio que, pasado el tiempo, se verá fundamental para el desarrollo de la historia no sólo de Castilla, sino de España, el advenimiento de una nueva dinastía de manos de su hermanastro Enrique de Trastámara. Nuevamente no adelantemos acontecimientos.

1. 1. 2. El descenso de la actividad naval contra el Islam

El reinado de Pedro I fue muy prolijo en actividad naval. Fue este el primer monarca castellano que se embarcó en operaciones de combate. Recordemos que ya su padre lo habría hecho con anterioridad pero para viajar e inspeccionar la situación de la flota. Mostró además gran perspicacia y conocimiento sobre los preparativos y usos navales y de ello el uso de la fuerza naval fue uno de los ejes más significativos a la hora de enfrentarse a objetivos estratégicos.

Las acciones navales bajo reinado de Pedro I se iniciaron con relativa prontitud y además en el marco de expansión territorial "natural", por calificarla de algún modo, de Castilla, el reino Nazarí de Granada. Nuevamente la acción se localizó en el entorno de Algeciras[95].

La acción se desarrolló ya en 1350 pero no tenía nada que ver con la lucha contra el Islam. Pedro I no parecía estar interesado en mantener la línea de acción de su padre a este respecto y mantuvo por lo general buenas relaciones con los granadinos[96].

Estas acciones navales iniciales bajo su reinado estaban más bien relacionadas con cuestiones internas de la monarquía, en este caso para hacer frente a una conspiración que habría sido tramada por Enrique y Pedro Ponce de León. Para la ocasión, se envió hacia Algeciras a la flota. Como jefe, al menos de los hombres de tierra de la misma, el rey había puesto a Gutier Fernández de Toledo. Llegada la flota a Algeciras, desembarcaron las tropas, mientras que los ciudadanos de Algeciras, al ver el envío de fuerzas, salieron a recibirlas y los rebeldes salían de la ciudad hacia Morón de la Frontera. Podría considerarse este caso como un ejemplo de *aplicación policial* del *poder naval* más que un uso estrictamente militar.

Nuevamente las actividades de tipo naval que podemos rastrear surgen como consecuencia de problemas internos de la monarquía. En 1351, el rey tuvo que cejar en su empeño de tomar como prisionero a don Nuño, que era hijo de Juan Núñez de Lara, cuando este se dirigió a Vizcaya, en concreto a la localidad de Bermeo. El rey, que había partido de Burgos para apresarle, se dio cuenta de que al no disponer de contingente naval alguno lo más probable era que el fugitivo fuese puesto a

[95] *Ibidem*, pp. 17-18. Todo el relato que viene a continuación, salvo indicación contraria expresa, es de la *Crónica* de Ayala.

[96] Clara ESTOW, *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995, p. 180. Así, en un documento datado en Sevilla el 17 de julio de 1350, el rey informa de haberse firmado una paz con Granada duradera hasta el primero de enero de 1357. Angel Luis MOLINA MOLINA, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VII, *Documentos de Pedro I*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1978, doc. 12, p. 15. En otro documento, fechado el 2 de octubre en Sevilla, se indica que la paz también era concordada con los reyes de «...*allen mar*...», doc. 16, pp. 20-21. Otro trabajo sobre el reinado de Pedro I es el de Paulino GARCÍA TORAÑO, *El rey Don Pedro el Cruel y su mundo*. Madrid, Marcial Pons, 1996.

buen recaudo por mar bien en La Rochela, dominio del rey de Francia, bien en Bayona, dominio del rey de Inglaterra. Debido a tal circunstancia, el soberano cejó en su empeño[97].

Durante el resto de su reinado, el enfrentamiento de la monarquía de Castilla contra el Islam peninsular quedó reducido a una serie de enfrentamientos menores por tierra en los cuales la intervención naval castellana no fue muy significativa, salvo por una excepción.

En 1361 y aprovechando una tregua en su guerra contra Pedro IV de Aragón, Pedro I preparó una campaña contra Granada. La excusa cara al resto de los poderes políticos cristianos era continuar la guerra contra el Islam[98]. Sin embargo, había llegado a un acuerdo con el desterrado sultán de Granada Muhammad V, que había sido depuesto, con la finalidad de devolverle el trono[99]. Para esta campaña el soberano de Castilla solicitó del de Aragón, en virtud de la tregua firmada entre ambos:

> «*...que vos enbiamos sobre rason de las seys galeras que vos enbiamos rogar que nos enbiasedes en nuestra ayuda para esta [guerra que nos avemos] con los moros /.../*
> *E partimos de aquí tras sabados veynte e çinco dias deste mes de setiembre para yr contra Granada.*
> *Et auemos menester las dichas sys galeras con que nos auedes a ayudar. Et rogamos vos que acuçiades la venida dellas para que sean aca lo mas ayna que ser pudiesen e se ayuntasen con las nuestras galeas.*»[100]

Sin embargo el de Castilla, en un documento posterior, solicitará el cambio de las embarcaciones por tropas terrestres, debido a:

> «*Et por quanto agora non a en la costa ninguna de los moros, e nos tenemos galeas asaz para guardar la mar...*»[101]

El empleo de la flota parece ser que se circunscribió a ejercicio del *control del mar*, como parte del *dominio* de este, más que al apoyo a las fuerzas terrestres.

Queda pendiente un problema de cronología, saber cuándo dio inicio la campaña. Para ésto viene en nuestro auxilio una fuente islámica andalusí:

> «*A primeros del mes de yumada I del año 63* [sic] *(=últimos de febrero de 1361) el tirano se puso en movimiento al frente de un enorme ejército de cristianos para cumplir sus promesas...*»[102]

[97] *Ibidem*, p. 36.

[98] DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 4, doc. 1170, pp. 83-84.

[99] IBN AL-JATIB, *Historia de los Reyes*..., p. 127.

[100] DÍAZ MARTÍN, *Op. cit.*, doc. 1170, pp. 83-84. La data de la carta es Sevilla a 24 de septiembre de 1361.

[101] *Ibidem*, doc. 1180, pp. 96-97. Lo citado en p. 97.

[102] IBN AL-JATIB, *Op. cit.*, p. 127.

A finales de febrero de 1361 se inició una campaña castellana contra Granada. Con posterioridad y seguramente previendo un posible refuerzo rival desde el Norte de África, se contará con el concurso de la flota para evitar tal eventualidad. No obstante, un documento nos indica que las plazas de Algeciras y Tarifa se encontraban en gran necesidad -¿tal vez debida a un asedio con bloqueo naval?-, por lo que el rey mandó, el 20 de agosto de 1361, su socorro urgente desde Sevilla[103].

Tendremos que esperar ocho años, hasta 1369, en que aprovechando la coyuntura de la situación castellana, con un rey, Enrique II, recién subido al trono tras una larga guerra civil y que se enfrenta contra su vecino portugués, el soberano nazarí sacó ventaja de la coyuntura para apoderarse del vital puerto de Algeciras, que tan duramente había sido tomado por Castilla en 1344 y que quizás era uno de los objetivos de 1361.

La pérdida de la plaza fue un duro golpe, pues como indica Pedro López de Ayala:

> «*...era una cibdad que cumplía mucho a Castilla, especialmente a toda Andalucía, ca era grand puerto de mar, e logar mucho abastado, ca tenía de la una parte a Portogal, e de la otra parte a Aragón, de do avía grandes acorros e armábase en la cibdad de Algecira dos galeas cuando el rey mandaba armar flota en Sevilla*.»[104]

Se constataba cómo desde este centro se protegía el Estrecho en ambas direcciones, es decir, contra Portugal y Aragón, pero no se apreciaba su importancia en la lucha contra el Islam. Por el contrario, los nazaríes sí eran conscientes de su importancia en la lucha contra los cristianos.

Pese a todo en el teatro de operaciones del Mediterráneo el centro de gravedad de la actuación naval castellana fluctuará, durante ciertos años, de la lucha contra el Islam en el marco del estrecho de Gibraltar, a la lucha contra otros poderes cristianos, contra la Corona de Aragón. Después, el marco naval castellano gravitó hacia el Atlántico y el enfrentamiento contra portugueses e ingleses.

En 1370 el prácticamente recién ascendido al trono Enrique II de Castilla firmó nuevamente una tregua de ocho años tanto con el rey de Granada como con el soberano benimerí[105]. Treguas que serán renovadas en 1379 por otros cuatro años[106]. Y nuevamente en 1382 por el mismo tiempo[107]. Esto no impidió que no se efectuaran por parte de los musulmanes acciones de tipo

[103] DÍAZ MARTÍN, *Op. cit.*, doc. 1167, p. 82.

[104] *CRCLA*, p. 441.

[105] Lope PASCUAL MARTÍNEZ, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983. Se informa del tratado al concejo de Murcia en una provisión real datada en Guadalajara el 10 de junio de 1370, doc. LV, pp. 85-86.

[106] Francisco VEAS ARTESEROS, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XII, *Documentos del siglo XIV -3-*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1990. Así se lo hace saber el maestre de Calatrava al concejo de Murcia en carta datada en Granada el 31 de agosto de 1379.

[107] Según información del maestre de Calatrava a todos los concejos del reino de Murcia VEAS ARTESEROS, *Documentos del siglo XIV -3-*, doc. CXXVII, pp. 163-164

corsárico de intento de *dominio negativo del mar*, como las que llevaron, por ejemplo, al concejo de Cartagena a solicitar el envío de ballesteros desde Murcia para defenderse del posible desembarco de tropas musulmanas que en doce galeras estaban derrotando las costas levantinas hispanas, tanto de la Corona de Aragón como de la de Castilla[108].

No será hasta después de 1389, con la nueva dinastía rigiendo los destinos de Castilla ya veinte años, cuando se retomó la actividad naval contra los musulmanes. Aunque el temor a los mismos siempre había estado presente. Así se puede deducir de la pretensión de Juan I de abdicar del reino de Portugal y "dividir" la Corona de Castilla entre su hijo y él. Los compromisarios de las cortes que para estudiar tal cuestión se reunieron en Guadalajara por convocatoria real en 1390 le indicaron al rey la desventaja de tal circunstancia con el ejemplo de que ante un ataque de los musulmanes cuando las galeras del rey han de ser armadas, es de Castilla de donde proceden tanto los galeotes para las mismas como el dinero necesario para su activación, por lo que no podrían ser vencidos con el territorio dividido[109].

1. 1. 3. La campaña de 1404 en el Mediterráneo

Una de las cuestiones más reseñables de la actividad marítima y naval en el Mediterráneo es que hizo su aparición uno de los fenómenos que ha dado pie a mayor número de trabajos, la actividad de los corsarios castellanos. Cartagena, con todas sus deficiencias y falta de un entorno adecuado, se convirtió en el principal puerto castellano del Mediterráneo. Ejemplo de esto, a partir de 1404, son las acciones navales de Pero Niño que se iniciaron precisamente en el marco Mediterráneo, donde fue enviado a combatir contra el corso, tanto el islámico como el llevado a cabo por castellanos[110] (Mapa 29).

Las acciones navales de Pero Niño muestran dos aspectos interesantes. Por un lado la pujante actividad naval en la Corona de Castilla, representada por la actividad corsaria castellana en el Mediterráneo. Por el otro, la ausencia, pese a todos los esfuerzos legislativos impulsados por los monarcas castellanos que vimos en el capítulo anterior, de una base plenamente efectiva en dicho mar para la flota. Esta carencia que se nos muestra por el hecho de que la flota se mandó aparejar partió desde Sevilla, arrumbando hacia Cartagena, convertido así en centro logístico incapaz de organizar una flota y a un nivel inferior al gran centro sevillano.

---

[108] VEAS ARTESEROS, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. X, *Documentos del siglo XIV -2-*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1985, doc. LXI, p. 58. Datado en Cartagena a 13 de noviembre de 1374.

[109] *CRCLA*, p. 657.

[110] La principal fuente de información histórica sobre este personaje viene de la obra de Gutierre Díez de Games, *El Victorial*. Pero Niño ha sido objeto de cierto número de estudios por parte de historiadores navales. Uno de los pioneros fue José VARGAS PONCE, *Vida de don Pedro Niño...* Mucho más recientemente Mª. Teresa FERRER MALLOL, «*Els corsaris castellans*...» y también, Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE, «La nota marítima en la vida de Pero Niño» En *RHN*, nº. 8, 1985, pp. 15-43. Además ha sido objeto desde antiguo de estudio de aspectos parciales por historiadores foráneos como por ejemplo, G. de BEAUREPAIRE, «Notes sur le voyage de Pedro Niño en Normandie aux anèes 1405 et 1406» En *Prècis des travaux de l'Academie de Rouen*, LXXV, 476-503 o Aureliano de COURSON, «Aventures et prouesses d'un capitaine castillan et d'un chevalier français sur les cotes de Bretagne, Normandie et Anglaterre, an l'an de grace 1405» En *Annuaire de Morbihan pour l'anèe 1854.*

Pero ¿cúales fueron estas acciones? Básicamente los objetivos fueron dos, la captura de corsarios castellanos y el acoso a las embarcaciones y costas norteafricanas, como nos muestra claramente el texto de *El Victorial*, dándose una curiosa correlación, como veremos a continuación.

a) La lucha contra el *dominio negativo* del mar

La orden de mandar una fuerza naval hacia el Mediterráneo la recibió Pero Niño del rey Enrique III en 1403:

> «*En aquel tiempo, venían al rey muchas querellas de corsarios muy poderosos, naturales de Castilla, que andavan robando por la mar de Levante, ansí a los de Castilla como a los estraños, donde el rey avía grand pesar. El rey llamó a Pero Niño, e encomendóle este fecho muy secretamente, mandolé aparejar en Sevilla galeas, e que escogiese él cual él quisiese.*»[111]

La misión era clara y dentro de las *aplicaciones policiales* del *poder naval*. Para poder llevar a cabo la misma, la fuerza naval estaba integrada, al parecer, únicamente por dos galeras y una nao. Un aspecto curioso es el secretismo que indica el texto. Este puede obedecer a intentar no prevenir a los posibles objetivos de la decisión tomada. Dicha circunstancia es un tanto extraña ya que si se quiere prevenir la actividad corsaria, tampoco hubiera extrañado publicitar tal acción de la monarquía para que los destinatarios de la misma mantuviesen un perfil más bajo en sus acciones.

Sea como fuere, en 1404 partieron las embarcaciones desde Sevilla. La derrota que siguieron hasta Cartagena es muy interesante. De Sevilla a Coria, luego Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Santi Petri, Tarifa, Gibraltar, Algeciras, Almuñécar, Almería, Águilas y Cartagena[112], siendo tanto las corrientes marinas como los vientos dominantes generalmente favorables en la mayor parte de la derrota (Mapas 10, 12 y 14).

Retornados a Cartagena tras una incursión a tierra norteafricana, recibieron información de que dos galeras corsarias, una bajo mando de un castellano pero afincado en Aragón y otra bajo mando de un aragonés, navegaban juntas por la costa aragonesa en busca de presas. Entonces se decidió a buscarlas. Derrotó hacia el NE., primero al cabo de Palos, luego al cabo Martín, desde allí a Blanes, Barcelona y San Feliu de Guixols, arrumbando desde allí hasta Marsella[113]. En este caso eran adversas tanto las condiciones de los vientos como de las corrientes dominantes, lo que podría explicar la ruta de Blanes a Barcelona y luego retornar al NE. Como se puede apreciar del texto Pero Niño perseguía muy de cerca a dichas embarcaciones hasta que llegó a Marsella. En este puerto fue informado por un miembro de la orden de San Juan de que dichas embarcaciones corsarias estaban, al parecer, bajo servicio del Papa[114]. Este representante sanjuanista le invitó a la ciudad y Pero Niño

[111] *El Victorial*, p. 375.

[112] *Ibidem*, pp. 380-383.

[113] *Ibidem*, pp. 386-387. Este es el orden indicado en el texto. No obstante, de Sur a Norte, primero se encuentra Barcelona, después Blanes y finalmente San Feliu de Guixols. Puede deberse a un error del cronista o bien que, por algún motivo intencionado y voluntario no explicado, derrotaron de Blanes a Barcelona y después a San Feliu de Guixols.

[114] *Ibidem*, pp. 388-389.

aceptó, lo que fue aprovechado por las embarcaciones corsarias para dirigirse hacia Tolón, reiniciando el castellano su persecución, aunque cuando llegó a dicho puerto, allí recibió la noticia de que los corsarios habían pasado o bien a la isla de Córcega o a la de Cerdeña[115].

Pero Niño decidió arrumbar hacia Córcega, para lo que aprovechó sin duda la corriente existente entre las islas Baleares y dicha isla, pero allí no halló a los corsarios por lo que derrotaron hacia Cerdeña. En el puerto de Alguero localizó tres naos de corsarios que no tenían nada que ver con los que andaba persiguiendo desde Cartagena[116]. Este puerto corso era uno de los tres enclaves que mantenía la Corona de Aragón en la isla tras una sublevación contra su dominio. Nuevamente, como había pasado con el caso anterior, se dispuso a atacar a las embarcaciones corsarias, pero "el capitán de la villa" según indica el propio texto, le dijo a Pero Niño que no atacase a aquellas embarcaciones pues estaban al servicio de la ciudad por lo que finalmente, tras un consejo de guerra, se decidió dejarlas[117]. Entre otras cosas ya que tuvo noticias de cómo otros corsarios habían apresado a una embarcación de mercaderes sevillanos y estaban en el puerto de Orestán, donde se dirigió y tomó la nao corsaria, que puso a su servicio[118].

b) Acciones de *proyección del poder naval sobre tierra* contra el Islam

A lo largo de la narración adquiere finalmente más importancia la actividad contra las embarcaciones y costas norteafricanas que contra los corsarios castellanos. De hecho, una vez llegados a Cartagena la primera acción fue la búsqueda de embarcaciones berberiscas, pero como no localizaron ninguna, hicieron un desembarco en tierra norteafricana bajo el pretexto de hacer aguada[119]. Tras este episodio, la fuerza puso rumbo nuevamente hacia Cartagena, donde recibió noticias de unos corsarios cuya persecución les llevó hasta Cerdeña, como ya hemos visto.

Tras diversas escaramuzas, la mayor parte infructuosas y de poca repercusión, contra corsarios, Pero Niño recibió informaciones de que desde Túnez se armaba una fuerza para atacar tierras cristianas, por lo que decidió poner rumbo hacia Túnez, previo atraque en la cercana isla de Zimbrot. Allí donde aguardaron diez días a que pasase alguna embarcación musulmana, sin éxito alguno[120]. A lo largo de esta acción, la fuerza naval castellana -no lo olvidemos, compuesta de dos galeras y dos naos, una de ellas capturada-, muy cerca ya de la costa pudo apoderarse de una galera y a punto estuvo de hacer lo propio con otra, aunque finalmente debió mandar quemar las dos, previo saqueo de las mismas[121].

[115] *Ibidem*, pp. 390-392.

[116] *Ibidem*, pp. 394-395.

[117] *Ibidem*, pp. 396-398.

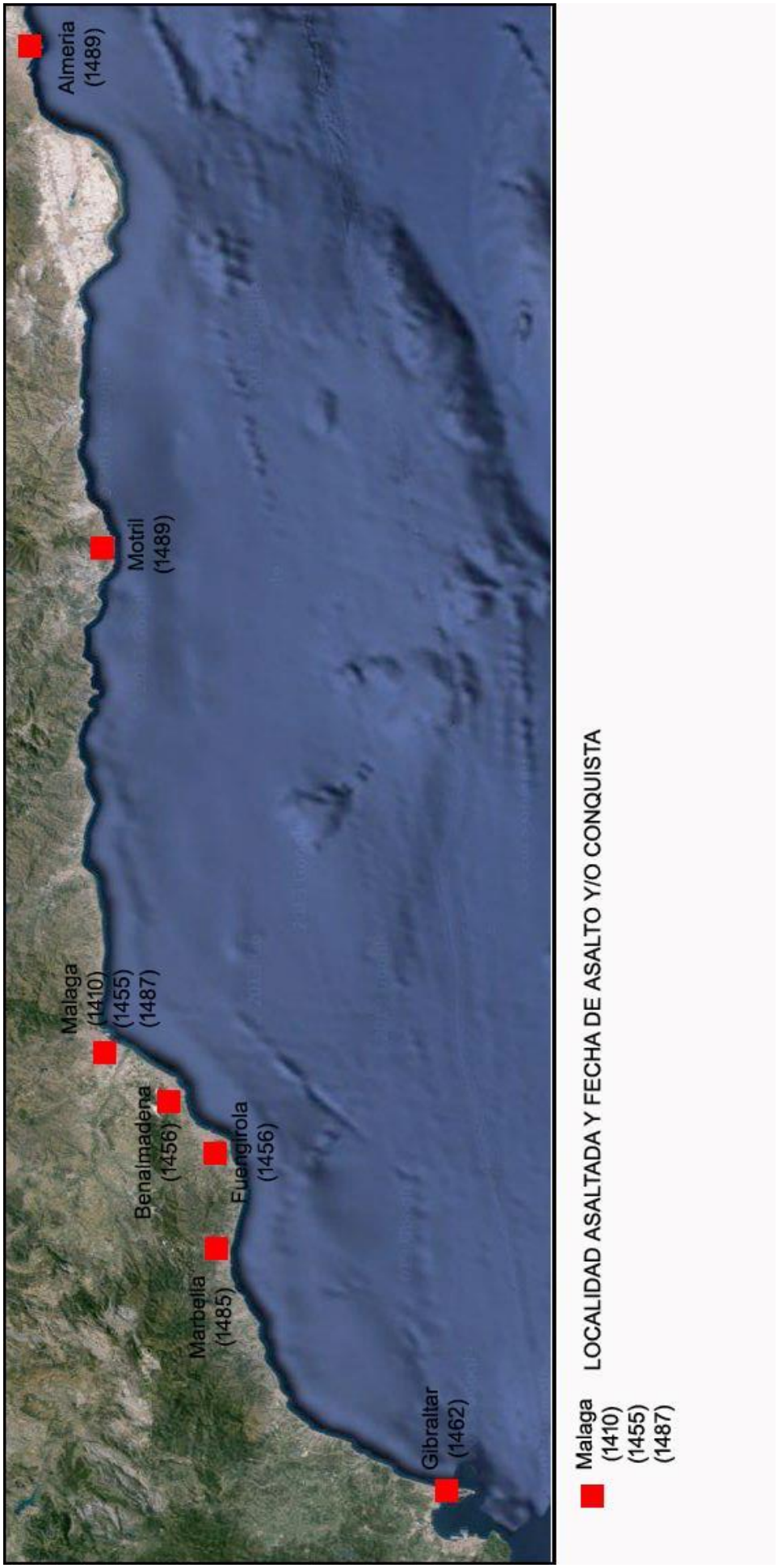
[118] *Ibidem*, p. 398.

[119] *Ibidem*, pp. 383-384. La isla de Zimbrot del texto debe ser la isla de Zembra. Otra isla tunecina es la de Zembretta.

[120] *Ibidem*, pp. 400.

[121] *Ibidem*, pp. 401-403.

MAPA 28. EL ASALTO AL REINO DE GRANADA (1369-1488)



Desde el puerto de Túnez pusieron rumbo hacia los de Bona y Bujía, costeando y esperando ver alguna embarcación islámica. Pero únicamente se realizaron avistamientos y comprobaciones en embarcaciones que en su mayor parte eran aragonesas o de otros lugares de la cristiandad, a las que una vez verificado el hecho de que no eran musulmanas, dejaban ir libremente. Como en tal actividad no tuvieron resultados, retornaron nuevamente a Cartagena, aunque al poco de llegar decidieron volver nuevamente al Norte de África.[122]

Tras la primera patrulla exhaustiva de las aguas norteafricanas, Pero Niño organizó una nueva incursión. Desde Cartagena llegaron hasta las cercanías de Orán para poner rumbo a las islas Habibas, donde nuevamente de forma infructuosa, esperaron a que pasaran embarcaciones islámicas. Tras el nulo resultado se decidió el asalto a un enclave terrestre. Un primer intento fracasó ya que no localizaron el lugar que deseaban. Un segundo intento que sí obtuvo éxito y se hizo gran cantidad de cautivos y botín aunque en un momento dado y debido a la respuesta de las fuerzas terrestres enemigas, las tropas asaltantes hubieron de ser reforzadas por las que habían permanecido en las embarcaciones, abandonando momentáneamente las mismas[123]. Tras hacer creer a los defensores que se dirigían hacia alta mar, retornaron a reparar las naves y después, costeando, se dirigieron hacia Orán, donde llegaron por la noche y a la que sometieron a un ataque artillero, según indica el texto cronístico, toda la noche:

> «*En la mayor parte de la noche non çesaron las galeas de lançar truenos en la villa, que está cabe la mar, e viratones con alquitrán. El ruydo e los gritos heran grandes en la villa, del daño que fazían.*»[124]

Tras esto pusieron rumbo hacia Mazalquivir, a la que nuevamente bombardeó y donde otra vez infructuosamente trataron de apoderarse de una gran galera. Después de esto, se fueron sucediendo una serie de infortunios, aunque el texto no lo indique así.

Primero, ante la escasez de agua, hicieron aguada en un paraje donde recibieron un duro castigo de los defensores. Después llegaron nuevamente a las islas Habibas donde se decidió el retorno[125]. Pero la estancia en aquellas aguas y tierras se prolongó mas de los deseado debido a la adversa situación climatológica que les impidió el regreso a “España”, tal y como se indica en el texto, y que hizo que tuviesen que hacer aguada por dos veces con duros enfrentamientos contra los musulmanes. Por un mes estuvieron allí amarrados hasta que finalmente pudieron salir hacia España, no sin tener que pasar una tormenta. Finalmente arribaron a San Pedro de Arráez, en la actual provincia de Almería, donde hicieron aguada, desde allí al puerto de Águilas y luego a Cartagena, donde recibió la orden del rey de que la fuerza retornase a Sevilla y de que él fuera a verle, lo que así hizo tras estar un mes en Cádiz en la que por los vientos de levante no pudo entrar ni salir de allí embarcación alguna[126]. Previamente, en la navegación hacia Sevilla se topó con una

[122] *Ibidem*, pp. 408-409.

[123] *Ibidem*, pp. 410-421.

[124] *Ibidem*, p. 423.

[125] *Ibidem*, pp. 423-425.

[126] *Ibidem*, pp. 426-430. Indica que San Pedro de Arráez estaba en la costa del reino de Granada. Creo que se debe tratar del lugar de San Pedro, en el cabo de Gata, Almería. En este lugar existe un manantial de agua dulce cuyo empleo está

embarcación aragonesa pero fletada por musulmanes, por lo que tras apoderarse de la mercancía y los esclavos, dejó partir la nave[127].

Finalizó así la actividad naval de Pero Niño en el Mediterráneo en la cual, si bien como se indica en *El Victoria* la orden directa del rey era combatir contra corsarios castellanos, la verdadera misión parece atacar el tráfico y los enclaves costeros norteafricano, actuando de esta forma él mismo como corsario. Pero esta actuación nos permite valorar una serie de datos referidos al poder naval.

c) Aspectos navales de la campaña de 1404

En la campaña mediterránea de Pero Niño podemos ver ejemplos claros de varias de las funciones inmediatas del poder naval. Por un lado, en las acciones de poder naval desde el mar, el *apoyo a la diplomacia* y las *operaciones de combate contra objetivos terrestres*.

A lo largo de su singladura desde Sevilla hacia Cartagena, se hace patente el *apoyo a la diplomacia*, mediante la *presencia* y el *uso simbólico* puesto que por tres ocasiones, una en Coria, aún en territorio del rey de Castilla y especialmente la segunda en Gibraltar y la tercera en Málaga -los dos últimos puertos bajo dominio Nazarí-, su presencia, aunque lejana, provocó que se enviasen emisarios y que atracasen en los mismos al objeto de recibir en la figura de su jefe, Pero Niño, diversos obsequios, dentro del marco de la tregua entonces existente entre Castilla y Granada[128]. Lo mismo se puede decir de su estancia en Marsella, si damos por bueno el texto, donde fue invitado y agasajado por el Papa pese a que perseguía a dos embarcaciones corsarias a sueldo de éste[129]. Cabe decir, que tales acciones se llevaron a cabo principalmente en territorio andalusí en tregua con Castilla y en otros territorios cristianos.

Respecto a las *operaciones de combate contra objetivos terrestres*, los ejemplos de las mismas se sucedieron en tierras norteafricanas. El primero poco después de llegar a Cartagena desde Sevilla, cuando persiguiendo a una galera que creía berberisca llegó frente a las costas norteafricanas y como no encontró ninguna embarcación islámica que atacar, realizó una pequeña incursión con la excusa de hacer aguada. Después, organizó dos grandes expediciones consecutivas en las que principalmente se dedicó a realizar golpes de mano contra asentamientos costeros, así como dos ataques artilleros, uno contra Orán y el otro contra Mazalquivir. Igualmente se usó la artillería en una acción defensiva donde las tropas asaltantes castellanas se vieron acosadas por multitud de defensores[130].

atestiguado desde época romana y en el que en el siglo XVIII se construyó un fuerte para defender la zona, dentro de uno de los múltiples planes que en el siglo XVIII se realizaron para la defensa de la costa del reino de Granada para, precisamente, evitar las incursiones de los corsarios berberiscos.

[127] *Ibidem*, p. 430

[128] *Ibidem*, p. 378 para la parada en Coria del Río, p. 380 para la de Gibraltar y p. 382 para la de Málaga.

[129] *Ibidem*, pp. 389-391.

[130] *Ibidem*, pp. 424-425. Dicha acción fue debida, nuevamente, a la necesidad de hacer aguada.

Dentro de las acciones del poder naval en el mar, tenemos un claro ejemplo de *aplicaciones policiales del poder naval*. Este uso policial viene dado a que el objetivo de la misión de la flota que se envió era combatir contra corsarios naturales de Castilla. Dicha acción se localizó en aguas del Mediterráneo Occidental, en su fachada septentrional, con un arco que desde Cartagena en el Oeste hasta Alguero en el Este, pasase por Marsella como extremo Norte.

Si varias son las funciones del poder naval que se ven, también lo son varias de sus características.

Primero la *movilidad*, que permitió la presencia de las naves castellanas durante tiempo prolongado en costas no vinculadas a la Corona de Castilla, y de la que volveremos a hablar más adelante. Otra característica notable es la *flexibilidad*, que quedó patente cuando desde las embarcaciones se podía ejercer fuerza desde una simple espada hasta el uso artillero, pasando por el empleo más frecuente de los ballesteros como arma principal. La *adaptación*, relacionada con la anterior, supone el empleo de la panoplia adecuada a cada tipo de acción naval, en este caso *las acciones policiales* y las de *combate contra objetivos terrestres*. Respecto a la *versatilidad* y la *movilidad*, ambas quedaron puestas de manifiesto cuando pasó de acosar a embarcaciones corsarias en la costa septentrional del Mediterráneo Occidental a realizar ataques contra embarcaciones y la costa en la ribera sur del mismo área geográfica, lugares en donde el poder castellano no podía hacer actos de fuerza sin emplear embarcaciones. No cabe duda de la *capacidad de supervivencia* que tuvo la fuerza castellana. Si bien no recibió ataque naval alguno desde el mar, en numerosas ocasiones, especialmente al tener que hacer aguada, recibió un duro castigo desde la costa, pero las embarcaciones pudieron en todo momento cumplir su cometido sin verse impedidas a realizar su labor. Respecto a la *permanencia*, la fuerza naval desarrolló su actividad a lo largo de prácticamente un año, recalando en cuatro ocasiones en su puerto principal, Cartagena, y dos de ellas fueron una cuando llegó a la zona y cuando se marchó. Finalmente nos queda la *influencia*. En este caso es sin duda la característica de más difícil encaje en las operaciones llevadas a cabo por la fuerza castellana. Esto es debido no a que no se aplicase, que se hizo, sino a que no tuvo éxito alguno, como demuestra la espera en varias ocasiones en islas cercanas a la costa que permitían el ocultamiento ante fuerzas contrarias pero la vigilancia del paso de embarcaciones, para la ejecución de ataques contra naves adversarias. Sin duda, estas en la medida de sus posibilidades intentaban no pasar cerca de esos puntos para impedir tales ataques, que por otra parte no eran infrecuentes.

Las acciones navales de Pero Niño en el Mediterráneo son en definitiva un buen ejemplo de un uso estratégico del poder naval cuando en sus ataques contra el Norte de África ayudan a crean una sensación de inseguridad que impide el normal desenvolvimiento de la vida cotidiana y obliga a dedicar recursos comparativamente costosos para la defensa de dichas áreas ante una amenaza relativamente “barata”.

1. 1. 4. El reinicio de la guerra contra Granada

Retrocediendo en el tiempo, antes de la muerte del rey Enrique III, se habían reunido cortes en Toledo en 1406 con la finalidad de concretar el reinicio de la guerra contra los granadinos. En un manuscrito del Museo Naval de Madrid, se indica:

> «*En las cortes que Enrique 3º celebró en Toledo en el año 1406, se propuso que el Reyno concediese a Su Majestad cantidad equivalente para l...l armar y pagar 30 Galeras y 50 Naves...*»[131]

Una noticia más amplia la encontramos en un texto cronístico:

> «*Por ende, que les dezía que viesen la gente que avía menester para yr muy poderoso a les fazer guerra muy apresurada. E que viesen sobre ello, así omes de armas como ginetes, e ballesteros de cauallo, e ballesteros de pie, e naos e galeras, e pertrechos de la tierra, ansí como lombardas e engenios e mantas e gatas; e todos los otros pertrechos que menester heran para la dicha guerra, e para la fazer reçia e apresurada.*»[132]

Las cortes aprobaron el apresto de las treinta galeras armadas así como de las cincuenta naos[133]. Sin embargo, a finales de 1406 se produjo el fallecimiento del rey Enrique III sin que hubiese dado inicio la campaña contra Granada y cuando aún estaban los procuradores de Cortes en la ciudad de Toledo, donde fue proclamado rey Juan II[134]. En un documento datado en Segovia el 1 de enero de 1407, el nuevo rey ordena cómo se debe proceder a la recaudación de tributos, entre otras cosas para:

> «*...e para la armada de la flota de naves e galeras que para la dicha guerra es menester...*»[135]

Se inició así un período de cierta convulsión política por la guarda y crianza del rey niño. Esto imposibilitó el inicio de la campaña bélica prevista. No obstante, se continuaron con los preparativos para el conflicto, de modo que la reina adelantó una parte de los recursos económicos necesarios para -entre otras cosas-, el apresto de la flota, a lo que ayudó una carta del almirante Alonso Enríquez en la que se manifestaba el precario estado y la inactividad de la misma por falta de recursos[136].

[131] BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 17, ff. 64 r.-112 r. La referencia que nos interesa, en f. 64 r.

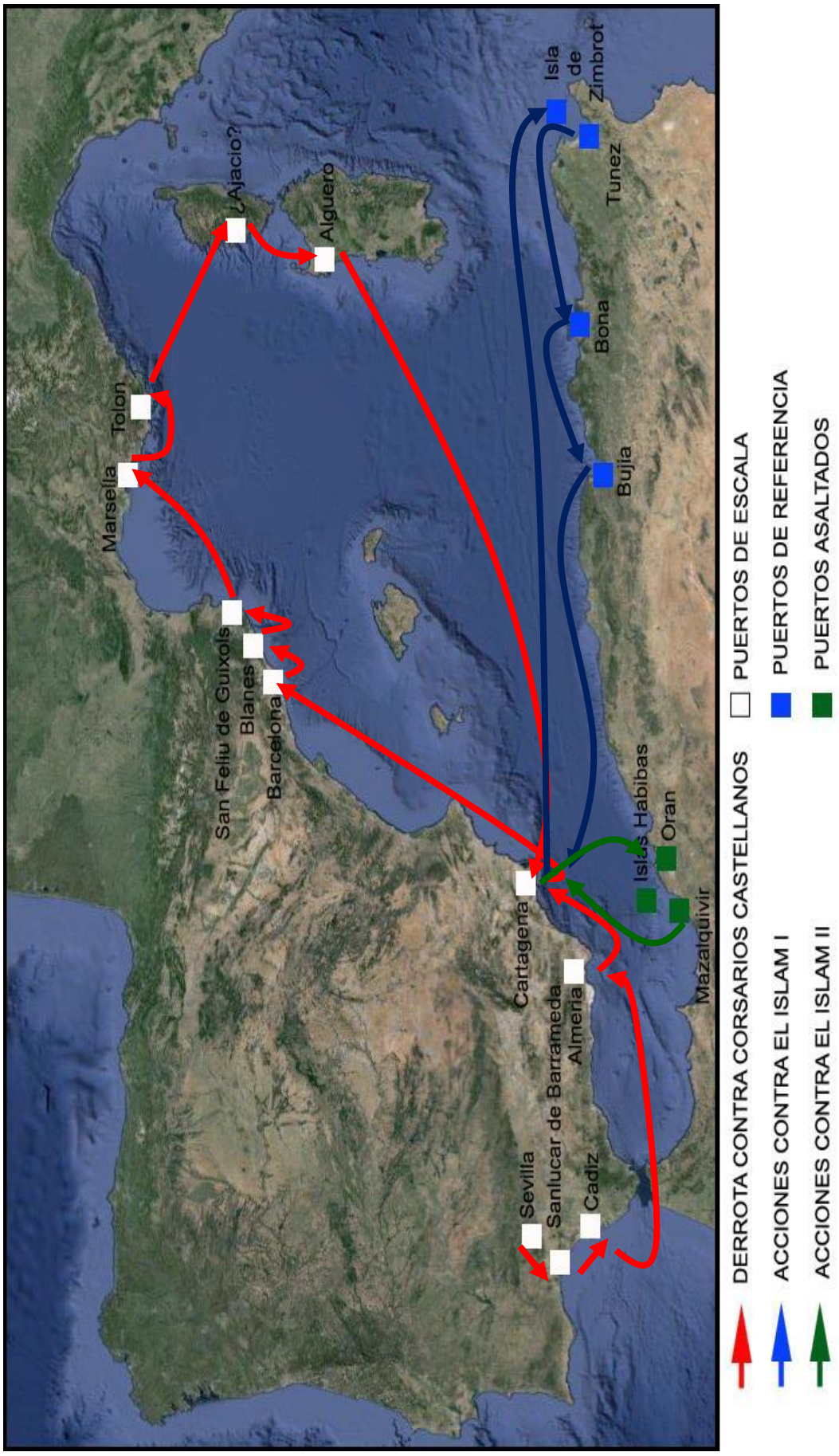
[132] *CJII*, pp. 7-8.

[133] *Ibidem*, pp. 12 y ss.

[134] *Ibidem*, pp. 18 y ss.

[135] María Victoria J. VILLAPLANA GISBERT, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993, doc. IX, pp. 10-11, lo citado en p. 10

[136] *CJII*, pp. 60.



MAPA 29. LA CAMPAÑA MEDITERRÁNEA DE 1404.

Las cantidades para los aprestos navales fueron divididas entre lo que se envió a Sevilla y lo que se envió a Santander. En la segunda ciudad se dice concretamente que era para poder disponer de dos galeras y naos, mientras que en el caso de Sevilla se indica de forma general que era para el apresto de galeras y naos[137]. Cabe suponer que el mayor número de naos del total de cuarenta lo serían en aguas del Cantábrico y Galicia y que el resto de las veintiocho galeras hasta las treinta lo serían en Sevilla.

Los preparativos que se venían realizando no fueron sin embargo satisfactorios. Con el infante don Fernando en Córdoba, se dirigió a su busca Alonso Enríquez, quien le manifestó que solo estaban en disposición de navegar cinco galeras pero que no disponía para las mismas de dotación ni humana ni material, ante lo cual el infante se dirigió hacia Sevilla donde ordenó el apresto de las embarcaciones[138].

A este respecto, destaca lo narrado por el propio regente en una carta que datada en Guadalajara el 28 de septiembre de 1408 envió al concejo de Murcia explicando lo que sucedió en Castilla desde la muerte de Enrique III. En la misma se indica:

> «*E acordamos de mi partida para la guerra, e party lo mas ayna que yo pude en comienzos del mes de Abril segund sabedes, e continue mi camino atendiendo lo que buenamente podia a la gente de armas que conmigo ovo de yr, fasta tanto que llegase a Sevilla. E desde alli fui, començe a adereçar las galeas e pertrechos, asy para la mar como para la tierra, que eran menester para la dicha guerra.*»[139]

En este punto entró en juego un factor tan prosaico como la salud. El infante enfermó y la puesta a punto de la flota se resintió. Una vez recuperado, tanto la madre del rey como el Infante mandaron a una serie de responsables a distintos frentes. Hacia Sevilla al almirante Alonso Enríquez. A la costa del Cantábrico a Robin de Bracamonte, súbdito del rey de Francia que había llegado a Castilla en misión diplomática para, como veremos, acelerar el envío de embarcaciones castellanas y combatir contra los ingleses y que permaneció en Castilla durante mucho tiempo. Y a Fernán López de Estúñiga para que fuesen en las embarcaciones del norte. Las galeras aprestadas en Santander fueron puestas bajo mando de Juan Rodríguez Sarmiento[140]. En Sevilla se había logrado el apresto completo de trece galeras, lo que hacía un total de quince embarcaciones de este tipo, la mitad de lo aprobado en cortes. A estas se les unieron cuatro leños y veintidós de variado tipo, "*naos, barcos*[141] *e valongeles*" que dice la crónica[142].

---

[137] *Ibidem*, p. 61.

[138] *Ibidem*, pp. 102-103.

[139] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. XC, pp. 151-161, lo citado en pp. 152-153.

[140] *CJII*, p. 109. Sobre Robin de Bracamonte, cuando hablemos de la conquista de las islas Canarias, veremos la labor que desempeñó para auxiliar a su primo, Jean de Bethencourt.

[141] Hemos empleado muchas veces la palabra barco e incluso hemos empleado ediciones de textos traducidos en las que aparece tal término. No obstante esta es la primera vez que la consignamos usada en una fuente castellana original, por lo que conviene repasar su significado. MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario* náutico, en su primera acepción dice: «*Nombre*

Esta flota salió a derrotar las aguas del Estrecho con la misión de lograr el *dominio del mar*, y para ello singló desde Sevilla hasta Tarifa, Gibraltar y Málaga[143]. El 22 de agosto de 1407 avistaron a una flota islámica que desde las costas norteafricanas -benimerines- se habían dirigido frente a Gibraltar, donde aguardaron a una flota granadina. Se iniciaron una serie de escaramuzas que dieron lugar a una primera batalla naval que se extendió por varios días[144]. En ella los condicionantes climatológicos desempeñaron un significativo papel, como vamos a tener ocasión de apreciar a continuación.

La flota de los benimerines estaba integrada por veintiuna galeras y seis leños y zabras así como otras embarcaciones, cárabos, para el transporte de caballos. El 23 la flota musulmana tanteó a la cristiana, lanzando dos proyectiles artilleros. Por la tarde, en un consejo de guerra, los castellanos decidieron no responder debido a dos circunstancias, el reducido número de galeras, que se ve así caracterizado como el tipo de *buque de combate principal* y el hecho de que si no hubiese viento, las naos no podrían socorrer a las galeras en caso de apuro, es decir, el *mar de batalla* no era el más adecuado para los intereses de las embarcaciones castellanas. El 24 llegaron seis galeras del reino de Granada, que informaron a los benimerines que por la ausencia de viento, las naos cristianas no podían acosarles. Debido a esto toda la flota musulmana salió de Gibraltar con intención de combatir en busca de un *combate decisivo* que derrotase a la fuerza naval cristiana y permitiese el *dominio del mar* a los musulmanes. Las galeras granadinas se dirigieron hacia donde se encontraba el almirante castellano, ataque rápidamente contestado por las embarcaciones castellanas, maniobrando cinco galeras para repelerlo. La flota musulmana logró escabullirse, pero el 26 de agosto en una labor de aprovisionamientos de agua de la flota cristiana cerca de Algeciras, fue localizada nuevamente cerca de Gibraltar mientras se desplazaba. De inmediato, la galera cristiana que les localizó informó al resto de la flota. La flota musulmana fue perseguida por las galeras cristianas ya que el viento de levante imposibilitaba el desplazamiento de las naos (Véase el mapa 30). Las galeras musulmanas buscaron protección cerca de la costa, pero finalmente se llegó al combate, capturando los cristianos al menos seis galeras musulmanas, otras encallaron, mientras que cinco, granadinas, huyeron, siendo perseguidas por algunas embarcaciones cristianas que hubieron de regresar por el inicio de inclemencias meteorológicas. Las embarcaciones islámicas encalladas fueron quemadas por sus propias dotaciones en vista de que no las pudieron recuperar.

No fue esta la única victoria naval cristiana en esta campaña. Mientras la lucha continuaba también por tierra pero también hubo tiempo para celebrar en Sevilla la llegada de las seis galeras tomadas a las fuerzas navales musulmanas[145].

Toda esta batalla queda resumida en un texto cronístico posterior de la siguiente manera:

genérico de toda clase de embarcaciones, aunque suele aplicarse más a las de algún porte. Sin embargo, entre deportistas, se suele dar ese nombre a yates muy pequeños.», p.60.

[142] *Ibidem*, pp. 109-110.

[143] *Ibidem*, p. 110.

[144] La información sobre la misma se contiene en *CJII*, pp. 110 a 116 y es la que emplearemos para las siguientes líneas.

[145] *CJII*, p. 129.

> «*...y el almirante don Alonso Enríquez /.../ y la flota de castilla que eran treze galeras con que guardaua el estrecho peleo con la flota de los moros, en que auia XXIII galeas fueron los moros vencidos y quemadas las IX dellas, y traxo a Sevilla las siete con toda la gente y las otras huyeron.*»[146]

Con la previsión de la llegada del invierno, en un consejo de guerra que tuvo lugar en Guadalajara, la regencia de Castilla deliberó sobre la posibilidad de no dejar la guerra ese año ya que:

> «*..., pues ellos* [las fuerzas musulmanas] *tan mal estauan. E que abrían lugar de se basteçer de Banemarín de viandas e de gente, magüer que los moros de Granada no estauan bien con el rey Benamarín, ca estaua enojado del rey de Granada por la pérdidad de sus galeas que en este año los cristianos le avían tomado según que avedes oudo, e tenía que por que fuyeron las galeas de Granada fueron perdidas las suyas;...*»[147].

Lo que queda nuevamente refrendado en la documentación legal, en este caso en una carta del rey al obispado de Cartagena pidiendo el pago de un tributo:

> «*...e para el armamento de la flota...*»[148]

Pero también en otro documento que ya hemos visto, la carta que el regente Fernando envió al concejo de Murcia:

> «*...la dicha señora reyna e yo acordasemos e adereçaçemos todos los pertrechos e navios asy por mar como por tierra e que son menester para la dicha guerra...*»[149]

Como se aprecia en el texto cronístico, el principal motivo que se aducía para continuar la guerra era doble. Uno táctico, impedir la logística -abastecimiento y refuerzo de los benimerines a los granadinos-, de los aliados musulmanes. Otro, explotar los indicios de fisura en tal alianza, para la que se iniciaron conversaciones con los granadinos entre finales del año 1407 e inicios de 1408. Tuvieron los cristianos más oportunidades en este segundo aspecto. Según el texto de la crónica, unos prisioneros andalusíes informaron a los cristianos que:

> «*...que su Rey* [el granadino] *era fama que se quería venir a Gibraltar, porque dezían quel Rey de Benamarín se venía para Cebta, e que se venían amos dos a concertar; porque dezían quel Rey de Benamarin no quería ayudar al Rey de*

[146] Diego de Valera, *Crónica Abreviada*. Cuarta parte, folio XCII v.

[147] *CJII*, p. 219.

[148] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. LV, pp. 85-88, lo citado en p. 85.

[149] *Ibidem*, doc. XC, pp. 151-161, lo citado en pp. 156-157.

Granada si le non diese a Gibraltar e a Ronda e alos otros lugares que solían ser de Benamarín»[150]

De lo que se deduce que los benimerines, tras la pérdida de Tarifa, querían asegurar su presencia en ambas orillas del Estrecho, como mostraría la solicitud del puerto de Gibraltar.

En esta circunstancia, las fisuras en la alianza musulmana, los castellanos obtuvieron una tregua del reino de Granada por ocho meses, concluyendo a mediados de noviembre de 1408[151]. De esta forma se rompía la alianza islámica y el reino de Granada adquiría margen para poder prolongar su existencia algo más, toda vez que los refuerzos que podían venir por mar desde África no lo harían debido a la victoria naval castellana del verano anterior. El *dominio del mar* por parte castellana, logrado mediante un *combate decisivo* entre ambas *flotas concentradas*, había tenido su repercusión estratégica, positiva para los intereses castellanos, en la campaña y acontecimientos terrestres.

Pero no todo era concordia en el lado castellano. La regencia conllevaba la disparidad de visiones. A la intención declarada del infante don Fernando de continuar con la campaña una vez finalizada la tregua, se contraponía la de la reina madre, quien prefería la tregua y velaba por los recursos económicos de la monarquía[152]. A esto se añadió la muerte del sultán de Granada Muhammad VII en mayo de 1408, con la tregua prácticamente recién firmada[153]. Esto propició el incumplimiento de la tregua, y la firma de unas nuevas, que se prolongaron hasta finales de marzo de 1409[154].

En el mes de enero de 1409 se reunieron en Valladolid las cortes del reino centradas en continuar la guerra contra los granadinos, para lo que se solicitaba nuevamente el apresto tanto de fuerzas terrestres como navales -galeras y naos-[155]. Además, se recibieron ciertos ofrecimientos de tropas desde Europa para participar en la guerra, como los realizados por el duque de Borbón y el conde de Clermont o por el duque de Austria y el conde de Luxemburgo. Posteriormente, ya en plena campaña, se recibió el ofrecimiento del rey de Francia para participar en el conflicto[156]. El año 1409 transcurrirá sín que se reanude el conflicto, entre otras cuestiones por la consecución de una tregua con los nazaríes, que se iniciará a finales de abril de 1409 y hasta finales de abril de 1410[157]. Pero ya en febrero de 1410 los castellanos inician nuevamente su ofensiva contra los granadinos, siendo el acontecimiento más significativo por tierra de la misma la conquista de Antequera[158].

[150] *CJII*, p. 224.

[151] *Ibidem*, pp. 229-231.

[152] *Ibidem*, pp. 236-237.

[153] *Ibidem*, pp. 241-242.

[154] *Ibidem*, p. 257.

[155] *Ibidem*, pp. 264-265.

[156] *Ibidem*, pp. 271-272 para los primeros, pp. 280-281 para los segundos y pp. 313-314.

[157] Como indica un documento datado en Becerril el 10 de agosto de 1409 en el que se informa al concejo de Murcia sobre la tregua. *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. CXVII, pp. 210-211.

[158] *CJII*, pp. 292-308, 310-312, 318-321, 348-350, 366-367 y 376-392.

Sobre esta campaña, Francisco LÓPEZ ESTRADA, *La toma de Antequera*. Antequera, Tipografía Vera, 1964.

En el transcurso de la campaña, como hemos visto, se recibió el ofrecimiento del rey de Francia para colaborar con tropas que podrían desplazarse por tierra o bien por mar -con la flota castellana-, realizado al embajador de Castilla Fernán Pérez de Ayala. Dicho ofrecimiento fue rechazado si venía por tierra, pero no si lo hacía por mar, ya que se podría aprovechar para el transporte de avituallamientos, lo que finalmente fue aceptado[159], pero de lo que no se nos vuelve a proporcionar información alguna en el texto cronístico. Respecto a los aspectos navales de la campaña, los castellanos iniciaron la misma sín el soporte de su armada. La flota no inició su actividad hasta el mes de mayo, y con la misión de proporcionar el *dominio del mar* en las aguas del Estrecho, tal y como indica el texto:

> «*El almirante don Alonso Enríquez, tío del Rey, partió de Seuilla para guardar la mar, e llegó a la cala de Benazin en veinte e çinco dias del mes de mayo.*»[160]

Esta labor recayó en la flota que partió desde Sevilla, y aunque no se indica el número de galeras, por la nómina de patrones debían ser entre cinco y seis, más dos leños. Posteriormente se unieron embarcaciones cantábricas por lo que el total de la fuerza estaba integrado por quince galeras, cinco leños, seis naos y veinte *valengueros*[161]. Comenzaron a patrullar el Estrecho como *flota concentrada* buscando embarcaciones islámicas que navegaban sueltas en forma de *flota dispersa*, así como una posible flota de los benimerines, que lo hiciese también como *flota concentrada*, por lo que el cronista afirma:

> «*En tal manera que la mar hera muy bien guardada.*»[162]

Debido a tener asegurada la función principal de *dominio del mar*, en una correría que alcanzó a llegar hasta Málaga en julio, las tropas cristianas no recibieron apoyo desde el mar de tal forma que:

> «*...fueron feridos muchos de los cristianos, que fueron feridos en la playa, que avían ydo a quemar e a talar las casas e huertas que ende estauan. E por ende les tiravan de los navíos que los moros tenían en la mar; e así fueron feridos de ballestas e truenos.*»[163]

La campaña naval castellana se fue desarrollando mediante la captura de alguna embarcación[164] o la realización de desembarcos puntuales -en forma de golpes de mano-, realizados en ciertos puntos de la costa del reino nazarita, realizando con esta modalidad de a*salto anfibio*,

[159] *CJII*, pp. 314-315.

[160] *Ibidem*, p. 367.

[161] *Ibidem*, p. 367. Respecto a la embarcación, puede tratarse de la conocida como ballener. Según MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario* náutico, p 55, se trata de una embarcación medieval con el casco alargado, borda baja y sin cubierta -es decir, con una sola cubierta-, movida a remo y vela. No indica nada de su uso, pero la nomenclatura de la misma es bien clara, estando destinada a la captura de ballenas.

[162] *CJII*, p. 369.

[163] *Ibidem*, pp. 328-329.

[164] *Ibidem*, pp. 369, 371, en este caso frente a las costas de Túnez, donde se envió a parte de la flota, aunque hubieron de liberar a la embarcación ya que se dirigía a Cartagena. Otro ejemplo en pp. 374-375.

operaciones de combate contra objetivos terrestres[165]. Incluso se intentó el abordaje de cuatro grandes carracas genovesas que volvían desde Flandes, pero la tenaz resistencia de las mismas hizo que desistieran del empeño, excusándose en la adversidad climatológica[166].

Además, desde Antequera, don Fernando demandó nuevos pertrechos para continuar la guerra contra Granada. Entre otras cuestiones solicitando:

«*...para çierts galeas en el año de mill e quatroçientos e hoze años...*»[167]

Pese a todo, finalmente con la llegada del mal tiempo se produjo el retorno y dislocación de la flota en una fecha no determinada pero que tuvo que ser posterior al 15 de octubre de 1410[168]. La campaña no se desarrolló sin coste, puesto que en ella, en el mes de mayo falleció Martín Ruiz de Avendaño[169], quien sin duda debía ser uno de los mandos superiores, si no el propio Almirante, de la flota castellana.

La dislocación de la fuerza naval coincidió con el final de la guerra contra Granada toda vez que se habían firmado nuevas treguas entre ambos contendientes[170]. Aunque con algunos aspectos interesantes respecto a las cuestiones navales. Estas peculiaridades quedan reflejadas en una carta que el regente envió al almirante de Castilla Alonso Enríquez, informándole de la tregua pero indicando que se apresen a las embarcaciones del sultán de Granada si se las encuentra en el mar[171]. Posteriormente estas treguas serán aumentadas otros diecisiete meses, desde el 10 de noviembre de 1410, hasta el 10 de abril de 1412.

Como se puede comprobar en esta segunda campaña naval castellana en el período que estamos analizando, la función principal de la fuerza naval castellana, toda vez que desde la campaña anterior tenía el *dominio del mar*, fue atacar el tráfico comercial musulmán y realizar *operaciones de ataque a la costa enemiga*. Por otro lado, la importancia de este *dominio del mar* fue tal, que cinco años después de los acontecimientos navales que hemos visto, se produjo un hito fundamental en la historia naval europea, como fue la conquista de Ceuta, y en la que los marinos y embarcaciones de la Corona de Castilla desempeñaron un papel fundamental. Pero nuevamente no adelantemos acontecimientos.

[165] *Ibidem*, pp. 369-370, 372-373, 374. En este último caso se cuenta como la flota llegó hasta Almería el 15 de Octubre, pero que una tormenta hizo que la flota llegara hasta la cala de San Pedro de Arruya, que es sin duda el lugar que en *El Victorial* hemos visto nombrado en las páginas anteriores como San Pedro de Arráez, donde llegaron las embarcaciones de Pero Niño desde el Norte de África a consecuencia de una tormenta. Aquí, al igual que hizo Pero Niño, la flota aprovechó para hacer aguada.

[166] *Ibidem*, p. 371.

[167] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. CXXXIX, pp. 275-279, lo aquí citado en p. 276. El documento está fechado el 8 de mayo de 1410.

[168] *CJII*, p. 408.

[169] *Los Anales Breves de Vizcaya*, p. 140.

[170] *CJII*, pp. 402-407.

[171] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. CXLVI, pp. 289-290. El documento está fechado el 28 de octubre de 1410.

De forma previsora y pese a la situación de tregua, el rey se dirigirá nuevamente al concejo de Murcia el 12 de septiembre de 1411, solicitándoles dinero por la finalización de la tregua y el reinicio de la guerra contra Granada[172]. En el marco de la preparación de esta campaña, en un momento determinado se llegará a solicitar nuevamente a formación de una armada en el reino de Murcia. De esto nos informa un documento datado en Cuenca el 25 de mayo de 1412 que refiere un tema tangencial, las pesquisas que el rey mandó efectuar por el retraso en la formación de dicha flota debido a la negativa de ciertas personas a acudir como galeotes:

> «*Bien sabedes que po otra mi carta vos mande inquirir sobre quien o quales fizieron tardar la armada que yo made fazer en el reino de Murçia, puede aver çinco meses mas o menos tienpo escusado algunos galeotes de los que fueron nonbrados para la dicha armada.*»[173]

Volverá a incidirse en el tema en al menos otras cuatro ocasiones, la penúltima de ellas por Fernando de Antequera en una carta a Juan II, datada en Barcelona el 28 de enero de 1413, dándose por enterado de la resolución del tema:

> «*Fazemos vos saber que resçibimos la carta que nos enbiaste por la qual non esbiastes dezir que Marcos Ferrandez, liçençiado avia fecho pesquisas contra los galeotes quel rey nuestro muy caro sobrino avia mandado y a la ciudad de Cartagena par entra en çiertas fustas*[174] *que Alfonso Yañez Fajardo e Pero de Monsalve armavan por mandado del dicho rey nuestro sobrino...*»[175]

Pero poco después se llegaría a una nueva tregua con el reino de Granada. Sin embargo, unos años después, en 1418, la situación se había vuelto a tensar. Por ello en una convocatoria a Cortes se indica:

> «*Otrosy, me es querellado que andavan navios del rey Benamerin e el rey de Granada en el estrecho* (en blanco) *han començado a robar navios de mis regnos /.../ E por todo lo sobre dicho e eso mesmo porque la tregua que yo he con los dichos reyes de Granada e de Benamerin se cumple a diez y ocho dias del mes de Abril primero que verna, por ende para la defensyon de mi tierra e de los suyos...*»[176]

No obstante, no parece que estas acciones islámicas aceleraran el proceso de formación de flota alguna por parte castellana.

---

[172] *Ibidem*, doc. CLIX, pp. 310-312

[173] *Ibidem*, doc. CLXXXVII, pp. 353-354, lo aquí citado en p. 353.

[174] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, dice de esta denominación: «*Nombre genérico que por metonimia de la materia con que estaban construidas, recibían toda clase de embarcaciones en la Edad Media. También recibió el nombre de fusta una galeota menor, más ligera y sin arrumbada y un toldo por carroza. No tenía más de quince bancos, y en cada uno de ellos podía bogar hasta tres hombres.*», p. 245.

[175] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, doc. CCXIV, p. 436.

[176] *Ibidem*, doc. CCLXIII, pp. 534-535, lo aquí citado en p. 534. El documento está datado en Tordesillas a 12 de agosto de 1418.

1. 1. 5. La conquista de Ceuta

Uno de los acontecimientos bélicos más resonados, debido al acercamiento que hubo desde 1389 entre Castilla Inglaterra y Portugal, fue la toma portuguesa de Ceuta, en 1415. En la misma participarán marinos castellanos del Cantábrico, en especial gallegos y vascos[177].

Dicha plaza era desde antiguo enlace privilegiado en los contactos entre el Norte de África y la Península Ibérica. Este papel se acentuó con la presencia islámica en ambas orillas del Estrecho. Por esto no debe extrañarnos que fuese a la vez centro de ataque y objetivo codiciado, como demuestra la acción que en su entorno se desarrolló en 1143-1144[178]. También la refriega con genoveses en la misma plaza en el año islámico 633 (1238-1239)[179].

No está claro el por qué del interés portugués por la conquista de dicha plaza, ya que el texto cronístico aduce la voluntad de los hijos del rey de realizar una acción que les dignificase para ser nombrados caballeros, como quería hacer su padre[180]. De lo que no cabe duda es que la misma puede considerarse, pese a su situación excéntrica, como punto de partida de las exploraciones africanas portuguesas y por lo tanto de la denominada como Era de los Descubrimientos. Además, el impulso ante el rey Juan II de Portugal para llevarla a cabo vino precisamente de la figura portuguesa más notable de todos los tiempos en la historia de la navegación y los descubrimientos geográficos, el infante Don Enrique, más conocido como Enrique el Navegante.

La campaña fue objeto de una profunda planificación que incluyó facetas de espionaje, contrainformación y desinformación. El rey portugués hizo que una pequeña comitiva, que en teoría se dirigía hacia otro lugar, recalase en Ceuta y tomara nota de la topografía y defensas[181]. De otra parte, como los preparativos no se podían mantener en secreto, lo que hizo fue desinformar acerca del objetivo, por lo que incluso los reyes de Castilla, Aragón y Granada enviaron emisarios a la corte de Lisboa para asegurarse de que no se trataba de atacarles a ello, cuestión que se aclaró con los embajadores de Castilla y Aragón -a los que de todas formas no se les indicó el objetivo de la operación-, pero no al de Granada[182].

En Oporto y Lisboa se centralizó la actividad. En Oporto bajo supervisión del infante Don Enrique y en Lisboa bajo supervisión del infante Don Pedro[183]. Cuando la flota estuvo completa, se

[177] La principal fuente de información sobre este hecho es la lusitana *CTC* de Gomes Eanes de Zurara.

[178] IBN IDARI, *Al Bayan*..., p. 236. El autor indica que fue en el año 538, que va del 16 de julio de 1143 a 3 de julio de 1144, y manifiesta que las embarcaciones eran de *mayus* -normandos-, en número de ciento cincuenta, frente a las que se enfrentaron los ceutíes.

[179] *Ibidem*, vol. III, pp. 127-129. Una explicación de los hechos por parte del editor en p, 128, nota 1.

[180] ZURARA, *CTC*., cap. VIII pp. 55-57 y cap. IX, pp. 57-60.

[181] *Ibidem*, cap. XVI, pp. 80-82 y cap. XVII, pp. 83-86.

[182] *Ibidem*, caps. XXXI y XXXII, pp. 120-127 para la embajada castellana, cap. XXXIII, pp. 128-132 para la aragonesa y cap. XXXIV, pp. 132-135 para la de Granada. Sobre las varias posibilidades del objetivo de la flota, cap. XXXVIII, pp. 111-114, cap. XXX, pp. 117-120 y cap. XXXI, pp. 121-124. En la página 122 se pone de manifiesto el temor de los mercaderes genoveses de Sevilla a que fuera esta plaza el objetivo del soberano portugués, lo que motivó el envío de la embajada castellana.

[183] *Ibidem*, cap. XXX, pp. 117-118.

juntaron las embarcaciones en Lisboa[184]. De allí partió hacia Lagos, Faro y después a la bahía de Algeciras[185]. Contando para esta travesía con la situación favorable de los vientos y corrientes dominantes (Mapa 10).

En las acciones previas está clara la participación de hombres y barcos procedentes de la Corona de Castilla. Dicha participación fue doble. Por un lado, a nivel individual, el rey portugués, consciente del gran número de embarcaciones que iba a necesitar y de la imposibilidad de obtenerlas todas en su reino, ordenó que se contrataran embarcaciones de otros ámbitos geográficos. Según el propio texto:

> «*...mandando logo fazer prestes certos escudeiros com suas procurações abastantes, os quais mandou por toda a costa de Galiza e de Biscaia,...*»[186]

Por otro lado, cuando la flota compuesta a su vez por dos -llamémoslas así-, divisiones, una de galeras bajo mando del rey y otra de naos bajo mando del infante don Pedro[187], inició su singladura. El último lugar donde echaron anclas antes de dirigirse contra su objetivo fue en la bahía de Algeciras[188]. Allí, recibió la visita de Pedro Fernández Portocarrero, hijo del adelantado de la frontera Martín Fernández Portocarrero que se encontraba en aquel entonces en Tarifa mientras que se suministraba a la flota portuguesa aprovisionamiento animal, especialmente vacas y carneros[189].

Desde la bahía de Algeciras partió la flota hacia su objetivo, para lo cual contaría con mayor beneficio de las corrientes y no tanto de los vientos (Mapas 20). Una vez llegadas frente a la ciudad se realizó el desembarco de las tropas en las cercanías. En tierra los distintos contingentes fueron distribuidos y se asignaron diferentes sectores como objetivo de sus ataques. En esta circunstancia también participaron hombres procedentes de la Corona de Castilla, como manifiesta el hecho de que ante el asalto a una de las puertas del castillo de la ciudad, las mismas fueron abiertas desde dentro, por dos cristianos, un vizcaíno y un genovés[190]. Finalmente, el 21 de agosto de 1415 la ciudad fue tomada por completo por parte de las fuerzas portuguesas. Y una de las primeras acciones del lado portugués fue notificar tal victoria a Tarifa, a Martín Fernández de Portocarrero para que este lo hiciese público por Castilla[191]. Después se hizo lo mismo con la Corona de Aragón, donde se envió también un emisario con la nueva[192].

[184] *Ibidem*, cap. XXXVI, p. 139

[185] *Ibidem*, caps. LIV-LV, pp. 188-191.

[186] *Ibidem*, cap. XXIX, pp. 114-115. Previamente, cuando manifestó a sus hijos la imposibilidad de reunir la fuerza naval necesaria, ellos ya le replicaron que podía obtener tanto embarcaciones como hombre, entre otros lugares, de Galicia y Vizcaya. P. 73.

[187] *Ibidem*, cap. XXXIX, p. 148 y cap. L, p. 177.

[188] *Ibidem*, cap. LIX, p. 188 y cap. LV, pp. 188-191.

[189] *Ibidem*, cap. LV, pp. 190-191 y cap. LVI, pp. 191-192.

[190] *Ibidem*, cap. LXXXVI, p. 252.

[191] *Ibidem*, cap. XC, pp. 261-263.

[192] *Ibidem*, cap. XCI, pp. 263-265.

En esta campaña, el *dominio del mar* estuvo permanentemente de lado portugués, de forma continua e ininterrumpida. Esto permitió el apoyo de la flota en el asalto, realizándose *operaciones de combate contra objetivos en tierra*.

Hemos considerado importante analizar esta acción por dos cuestiones. Una, el hecho que hemos contrastado de la participación castellana en una doble vía. Otra, quizás lo más significativo, el que por primera vez en siglos, ambas orillas del Estrecho tenían presencia cristiana, con lo que ello podría llegar a significar en cuanto a potenciación de las relaciones comerciales por vía marítima entre Mediterráneo y Atlántico debido a una mayor seguridad en el paso del Estrecho. Además para Castilla era muy significativo este hecho ya que se dificultaba en gran medida las relaciones navales entre el Norte de África y el reino de Granada, lo que suponía un duro golpe en la retaguardia del reino nazarí cara a la posibilidad de recibir refuerzos humanos y abastecimientos. Se preparaba así el camino para asestar el golpe definitivo a la presencia política islámica en la Península Ibérica, pero nuevamente la situación política interna que se vivió en Castilla impidió el aprovechamiento adecuado de la misma, como veremos en el siguiente capítulo.

1. 2. Un objetivo castellano no alcanzado: el *control del mar* en el Mediterráneo

Tras los intentos previos del siglo XI sobre Valencia y Almería entre finales del siglo XI y mediados del XII, con la conquista de la ciudad de Cartagena en 1245 y su consolidación a partir de 1266, así como con la conquista de Alicante en 1243, Castilla asomó al mar Mediterráneo a mediados del siglo XIII. Pese a las medidas de impulso de las cuestiones marítimas y navales tomadas por los diversos soberanos, en dicha fachada mediterránea la presencia castellana no alcanzó las expectativas que parece que se tenían. La causa pudo deberse, entre otras cuestiones, a la disputa que sobre la totalidad o parte de dicho territorio, englobado en el reino de Murcia, surgirá de forma casi inmediata entre Castilla y Aragón. Como veremos, la circunstancia se intentará cambiar de una forma definitiva por parte de Pedro I de Castilla.

Habíamos visto cómo desde 1351 el rey Pedro I de Castilla hizo frente a toda una serie de problemas internos, de variada envergadura. En 1356 se presentó el primer gran conflicto exterior del monarca, aunque lo fuera contra otro reino cristiano peninsular, la Corona de Aragón, conflicto nada novedoso, como hemos avanzado en las líneas anteriores. En el largo enfrentamiento la flota castellana realizó una intensa actividad para la consecución de un objetivo estratégico que había sido fijado por el rey Pedro, la obtención por parte de la Corona de Castilla de territorios y puertos que permitiesen un acceso factible al Mediterráneo[193]. Las motivaciones para el conflicto se crearon casi de forma inmediata a la conquista de la zona, pero para iniciar su actuación de forma concreta, el castellano necesitaba una excusa para comenzar el intento de consolidación castellana a costa de la Corona de Aragón[194].

[193] Así lo ve también ESTOW, *Pedro the Cruel*, p. 181.

[194] Como fuente fundamental del lado castellano emplearemos el texto de la *CRC* ya mencionada. Por parte aragonesa la *Crónica de Pedro IV*, escrita por el propio monarca. Empleamos la edición ya mencionada de Ferrán Soldevilla en catalán, apoyándonos en la traducción al español de Ana Cortadellas, Barcelona, Ediciones 62, 1995. Respecto a la bibliografía, la vertiente naval de este conflicto fue tratada por SALAS, *La marina española*... y en *Expediciones marítimas*... Ambas un tanto antiguas. De forma más general sobre el conflicto, José Vicente CABEZUELA PLIEGO, *La guerra de los dos Pedros en las*

1. 2. 1. Antecedentes del conflicto y primeras operaciones navales

Podemos indicar como antecedentes remotos la recuperación de parte del reino de Murcia por parte de Jaime II en la guerra de 1295-1304 contra Fernando IV de Castilla[195]. Esta ocupación, aprovechando la guerra civil castellana entre Fernando IV y los infantes de la Cerda, se basaba en una cesión de derechos que el infante Alfonso de la Cerda había realizado en 1289 a favor del rey Alfonso III de Aragón[196]. Dicha cesión será posteriormente recordada por Alfonso de la Cerda, quien comunica la cesión del reino de Murcia al rey Jaime II de Aragón[197].

En este primer enfrentamiento la participación de la flota aragonesa fue imprescindible para la ejecución de una serie de acciones en Guardamar del Segura, Cartagena y Águilas en la primavera de 1296 para lo que contaron con la ventaja geográfica de las corrientes y vientos dominantes (Mapa 14). Dichas acciones culminaron con la conquista de Alicante el 22 de mayo de ese mismo año[198]. Esta campaña supuso la pérdida de una gran parte de la fachada mediterránea a la que se había conseguido asomar la Corona de Castilla con la conquista del reino de Murcia[199]. Inmediatamente después de la campaña, el rey de Castilla Fernando IV mandó al adelantado del reino de Murcia, Juan Osorez, que se le concediese al concejo de Murcia cierta cantidad de dinero para construir un puerto en Los Alcázares, debido a la ausencia de puerto de mar en Murcia ni en otros lugares del reino de Murcia[200].

Como antecedentes inmediatos, algo más de medio siglo más tarde a los acontecimientos expuestos en las líneas anteriores y en el marco del conflicto que enfrentaba a la Corona de Aragón contra Génova, unas galeras catalanas, que estaban bajo el mando de Francisco de Perelló, hicieron presa en dos embarcaciones genovesas. Las embarcaciones catalanas, nueve galeras, habían pasado el Estrecho para dirigirse a las aguas del canal de la Mancha y combatir con los franceses

tierras levantinas. Alicante, Diputación Provincial, 1991. Más antiguo, *La guerra de los dos Pedros y la frontera castellano*-aragonesa en el siglo XIV. 3 vols. Tesis inédita, Universidad Complutense, ¿1940-1950? Cuestiones más concretas en J. CAMARENA MAHIQUES, «La política peninsular de Pedro el Ceremonioso» En VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, II, vol. III, Valencia, 1973, pp. 9-30. Mª. Teresa FERRER MALLOL, «La frontera meridional Valenciana durant la guerra amb Castella dita dels dos Peres» En *Pere el Cerimoniós i la seva època*. Barcelona, 1989, pp. 245-357. De la misma autora y más reciente, el segundo de los dos bloques en la que ella misma indica que se divide la obra *Entre la Paz y la Guerra*... También A. GUTIÉRREZ DE VELASCO, «La contraofensiva aragonesa en la guerra de los dos Pedros. Actitud militar y diplomática de Pedro IV el Ceremonioso (años de 1358 a1362)» En *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 14-15, Zaragoza, 1963, pp. 7-39. A. L. MOLINA MOLINA, «Un año de la guerra de los dos Pedros (junio 1364-junio 1365)» En *Anales de la Universidad de Murcia, Filosofía y Letras*, vol. XXVIII, 1-2, Murcia, 1969-1970, pp. 169-187. También empleamos la obra mencionada de Estow.

[195] Sobre la problemática de la frontera murciana entre Castilla y Aragón en el siglo XIII es interesante el trabajo de Amparo BEJARANO RUBIO, «La frontera del Reino de Murcia en la política castellano-aragonesa del siglo XIII» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 131-154.

[196] TORRES FONTES, *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*, vol II, *Documentos del siglo XIII*, Murcia, 1969, doc. XCVI, pp. 88-90. Está datado en Calatayud a 26 de junio de 1289.

[197] *Ibidem*, doc., CXVI, pp. 118-119. Datado en Serón a 3 de febrero de 1296.

[198] FERRE MALLOL, «La organización militar...», p. 209; *Entre la Paz y la Guerra*..., p. 38.

[199] Ramón Muntaner, en su *Crónica*, empezada a escribir hacia 1325, indica que las localidades ocupadas del reino de Murcia fueron: Alicante; Crevillente; Favanella; Callosa; Guardamar del Segura; Elche; Orihuela; Montagut; Murcia; Cartagena; Lorca y Molina de Segura. Cap. 188, pp. 385-388.

[200] TORRES FONTES, *Documentos de Fernando IV*, doc. XXVIII, p. 35. Está datado en Guadalajara el 12 de febrero de 1305.

contra los ingleses, como consecuencia de un tratado alcanzado entre Pedro de Aragón y Francia, mientras que Castilla optaba por Inglaterra[201].

El problema se presentaba porque dichas embarcaciones italianas estaban fondeadas en aguas castellanas, en el puerto de Sanlúcar de Barrameda. Además estaba allí Pedro I, el monarca castellano, embarcado en una galera en, por lo que podemos deducir del texto de la *Crónica*, un viaje de recreo[202].

Esta actuación por parte de los barcos aragoneses fue considerara como *casus belli* más que suficiente por parte de Pedro I[203]. Del lado aragonés, Pedro IV fue impulsado al conflicto por parte de su mayordomo Bernardo de Cabrera, al parecer en contra de la opinión mayoritaria del resto de los nobles consejeros del rey[204]. Y todo pese a la concordia alcanzada entre ambos soberanos el 4 de octubre de 1352 y ratificada el 29 de octubre de ese mismo año 1356[205].

Así, se declarara un conflicto bélico entre las coronas de Castilla y Aragón en 1356, la conocida como *Guerra de los Pedros*. En la misma, por vez primera, Castilla le discutió el *dominio del mar* a Aragón en el ámbito propio de la segunda, el Mediterráneo y no sin cierto éxito en el objetivo en un conflicto que duró diez años y en el que el componente naval fue muy significativo[206].

Pero a la vez que se realizaban los primeros preparativos bélicos, se buscaba también una primera solución diplomática para lo que el rey castellano envió hacia Aragón a Gil Velázquez como interlocutor. A la par ordenó que una flota de siete galeras se preparara en Sevilla mientras que seis naos llegaban desde las costas del norte. Estas embarcaciones serían, sin duda, las más apropiadas para el desarrollo de una función bélica donde, respecto al marco geográfico, las corrientes y los vientos dominantes actuarían, *a priori*, en contra de las fuerzas navales castellanas.

Respecto a las galeras, el texto de la *Crónica* es muy explícito en referencia a la dotación bélica de las mismas:

---

[201] ESTOW, C., *Pedro the Cruel*, p. 183. Narración de los acontecimientos en *Crónica de Pedro IV*, p. 1124.

[202] Según Estow, el rey de Castilla estaba embarcado para la pesca de atún. *Op. cit*., p 183. En el texto aragonés se indica que el soberano castellano estaba, puesto en su propia versión en una carta, en la ciudad de Cádiz. *Crónica de Pedro IV*, p. 1125. Esta carta debe ser el documento referenciado por DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 3 doc. 989, p. 298. Se conserva en copia coetánea en el ACA, registro 1379, f. 12. La carta está datada el 8 de agosto de 1356 en Sevilla.
No entramos aquí en la disquisición, en nuestros días en muchos casos aún no resulta y bajo arbitrio internacional, sobre qué es lo que se consideran aguas territoriales o qué condiciones debe cumplir un tramo u otro de costa para que sus aguas sean consideradas territoriales.

[203] El texto cronístico aragonés manifiesta que el rey castellano pensaba que las embarcaciones estaban al servicio del rey de Aragón, cuando lo estarían por parte del rey de Francia. *Crónica de Pedro IV*, p. 1124.

[204] SITGES, *La muerte de D. Bernardo de Cabrera*..., p. 2.

[205] DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 3, doc. 757, p. 100 para el primer caso y doc. 781, p. 114 para el segundo

[206] La información principal de este conflicto, nos es dada nuevamente desde el lado castellano por la *CRCLA* entre las páginas 177-228, 245, 287-314, 327-328, 387 y 416 del texto que manejamos encontraremos todas las referencias a las cuestiones navales. Desde el lado aragonés, el texto ya mencionado en su edición encatalán, pp. 1123-1154

> «*...e puso el rey en las dichas siete galeras muchos caballeros e escuderos e mucha ballestería...*»[207]

El rey se embarcó en la flota de galeras y se dirigió hacia la localidad costera portuguesa de Tavira, donde esperaba encontrar al convoy bajo el mando de Francisco Perelló. Cuando llegó la flota castellana le comunicaron que la aragonesa había partido hacía algún tiempo[208]. Cuando el rey tuvo noticia de esto, envió a la flota contra la isla de Ibiza y se realizó un ataque de pillaje[209]. Más tarde el foco de las acciones principales se desarrolló por tierra, propiciándose la conquista de Tarazona por parte castellana. En esta primera fase del conflicto la flota castellana pudo, debido a la *versatilidad*, cambiar de función de atacar a una flota enemiga a realizar *operaciones de combate contra objetivos terrestres*.

1. 2. 2. Los primeros intentos de paz y la segunda fase del conflicto

En 1357 el cardenal Guillén, legado pontificio, logró obtener una tregua de un año de duración entre los monarcas -antes había propiciado una tregua de quince días-, que fue pregonada en ambos reinos el ocho de mayo, pero con validez a partir del catorce del mismo mes[210].

Durante dicha tregua, el castellano no perdió el tiempo, marchó hacia Sevilla y mandó que se construyera una escuadra de galeras para cuando finalizara[211]. A la vez, había enviado a Juan Fernández de Henestrosa, su camarero mayor, a Portugal para obtener del monarca luso una determinada cantidad de galeras para la guerra contra el rey de Aragón[212].

1358 fue el año del inicio de la verdadera lucha por el *dominio del mar* por parte de ambos contendientes. Esta fase fue completamente naval en su planteamiento y ejecución por los dos bandos, especialmente por el castellano, que llevó la iniciativa, aunque, como veremos, infructuosamente[213].

Si creemos al cronista castellano, la iniciativa corrió a cargo del monarca de Castilla. En 1358, una vez obtenida la adhesión de doce galeras genovesas -por entonces en guerra contra los catalanes-, que habían amarrado en Sevilla, el rey dirigió la primera acción de combate contra la localidad de Guardamar, en la desembocadura del río Segura[214]. Esto se debió a que poco después del inicio del conflicto, el primo del rey de Castilla, don Fernando, marqués de Tortosa, que tenía numerosas posesiones a caballo entre Castilla y Aragón, entre los que destacaban los lugares, villas y castillos de Orihuela, Alicante, Guardamar, así como otros castillos en el valle de Elda y la villa de Albarracín, tomó partido por el rey de Aragón, a la sazón su hermano. Cuando avanzó el conflicto, el

[207] *CRCLA*, p. 175. Las acciones diplomáticas consistieron básicamente en la entrega del capitán que mandaba la flota catalana así como de la entrega de la encomienda de Alcañíz, en Teruel, a Pedro Muñíz de Godoy, quien era comendador de la Orden de Calatrava en Caracuel, pero aragonés que no estaba al servicio de Pedro I.

[208] *Ibidem*, p. 175. *Crónica de Pedro IV*, p. 1131.

[209] *CRCLA*, p. 175.

[210] *Ibidem*, p. 182. Sobre la fecha de entrada en vigor, *Crónica de Pedro IV*, p. 1133.

[211] *CRCLA*, p. 183.

[212] *Ibidem*, p. 185.

[213] Curiosamente, el texto cronístico aragonés no menciona nada sobre la campaña naval castellana de 1358.

[214] *CRCLA*, p. 197. ESTOW, *Op. cit.*, p. 196

infante don Fernando se enteró de la muerte de su hermano, el infante don Juan, por orden del rey de Castilla. Debido a esto entró en territorio castellano por la zona de Murcia y puso sitio a Cartagena, aunque no la pudo conquistar[215]. Esto hizo, atendiendo al texto aragonés, que la tregua firmada en mayo del año anterior finalizara antes de tiempo[216].

Esta acción aragonesa hizo que el rey de Castilla se dirigiese contra el puerto y ciudad de Guardamar y logró la conquista del enclave, con auxilio de una flota que realizó *operaciones de combate contra objetivos en tierra*. Dicha conquista ocurrió el diecisiete de agosto de 1358. Como dice la *Crónica* castellana:

> «*...con gran ballestería que venía en las galeas tomó la villa,...*»[217]

No obstante la población y la guarnición de la villa se protegió en el Alcázar. A esto se añadió el hecho de que todas las galeras castellanas que participaron en la acción, menos dos, zozobraron por cuestiones meteorológicas y por falta de tripulantes, la mayoría de los cuales estaban en tierra. Respecto a la geografía, arribando la flota castellana desde el S., tanto las corrientes como los vientos eran desfavorables, pero además, frente a las costas alicantinas los vientos predominantes suelen ser de E. a W., por lo que si estaba frente a la costa, no pudieron maniobrar por la falta de tripulación, se verían empujadas hacia la costa (Mapas 14). El rey mandó que se salvara de las embarcaciones perdidas lo máximo posible y que fueran incendiadas. Lo salvado fue puesto a buen recaudo en una nao de Laredo[218].

Tras este revés el rey se dirigió hacia Murcia y desde allí intentó reorganizar la flota y los preparativos navales contra Aragón. Envió embarcaciones hacia Génova desde Cartagena, con la finalidad de devolver a su tierra a los marinos genoveses que habían sobrevivido, pero sobre todo, mandó órdenes a las atarazanas de Sevilla para que nuevamente se pusieran manos a la obra y se construyese una nueva flota de galeras. Así, en pocos meses se dispuso de doce galeras nuevas y se repararon otras quince en las instalaciones sevillanas[219]. Además, el rey envió órdenes a todas las villas de la mar de Galicia, Asturias y las vascongadas, para que se embargasen todas las embarcaciones y no se les permitiera partir a otros destinos. La finalidad del rey era la de organizar una gran armada que quería enviar contra Aragón el año siguiente[220].

Los preparativos navales mandados por el castellano en los territorios de su soberanía fueron enormes. El soberano requirió además la ayuda de otros poderes políticos, en especial de Portugal y del reino de Granada[221]. Pedro I logró reunir una flota compuesta por 41 galeras, 28 de ellas de sus astilleros, 10 portuguesas enviadas por su tío Pedro de Portugal y 3 de Granada enviadas por

[215] *CRCLA*, p. 198.
[216] *Crónica de Pedro IV*, p. 1134
[217] *CRCLA*, p. 197.
[218] *Ibidem*, p. 198.
[219] *Ibidem*, p. 198.
[220] *Ibidem*, pp. 198-199.
[221] *Ibidem*, p. 200.

Muhammad, también 80 embarcaciones a vela, además de 3 galeotas[222] y 4 leños[223]. En total, 128 embarcaciones.

No obstante los planes del soberano se vieron comprometidos cuando recibió, ya en 1359, la visita del cardenal de Boloña, de nombre Guido, nuevo legado pontificio que llegó a la Península con la misión de establecer la paz entre las coronas de Castilla y Aragón.

Conviene que hagamos un paréntesis para manifestar algo que ya hemos indicado en páginas anteriores y sin lo cual no se entendería en su globalidad las acciones del monarca castellano. Desde finales del siglo XI la monarquía castellana muestra un especial interés en obtener una salida al Mediterráneo. Primero se intentó con la toma de Valencia en el reinado de Alfonso VI. Más tarde con la toma y retención por algo más de diez años -de 1147 a 1158- de la ciudad de Almería bajo Alfonso VII. Un paréntesis temporal más amplio se abrió hasta que en 1245, bajo el reinado de Fernando III se conquistó el puerto de Cartagena, posesión consolidada en 1263, ya bajo el reinado de Alfonso X. Pese a los beneficios descritos en su fuero, la salida mediterránea por Cartagena no llegó a cuajar. Pedro I retomará la cuestión, la obtención de una salida castellana factible hacia el Mediterráneo. Es muy esclarecedora respecto a este tema la comparación entre las primeras y las segundas peticiones que el rey Pedro I de Castilla hizo como condición para no entrar en guerra con el de Aragón. Igualmente son interesantes, desde la perspectiva de la visión de lo naval por parte del monarca, los motivos que dio al nuncio pontificio Guido de Boloña, que trató de mediar entre ambos monarcas, para no acceder a la tregua. En ambos caso se percibe como el monarca castellano era plenamente consciente de la importancia de los aspectos marítimos y de cómo los navales no se podían dejar de un día para otro.

En referencia a ambos puntos, la *Crónica* de Pedro López de Ayala nos informa pormenorizadamente de los movimientos diplomáticos y de las diversas peticiones realizadas por cada soberano para avenirse a una paz[224]. En un primer momento el rey de Castilla solicitó:

> «*...primeramente, que aquel caballero que decían mosén Francés de Perellós, capitán de las diez galeas /.../ que le fuese entregado, para poder facer dél justicia do quisiere. Otrosí que el rey de Aragón echase de su regno e de todo su señorío al infante don Ferrando, marqués de Tortosa, su hermano e primo del rey de Castilla, e al conde don Enrique, e a don Tello e a don Sancho, hermanos del rey de Castilla, e a todos los caballeros e escuderos e gentes de Castilla que eran con ellos en Aragón venidos por le ayudar en esta guerra contra él. Otrosí, que le diese e tornase el rey de Aragón las villas e castillos de Orihuela, e Alicante, e Guardamar, e Elche, e Crevillen, e la Val de Elda, que decía que fueran del regno de Castilla, e se perdieran en tiempo del rey don Ferrando su abuelo /.../ E otrosí que el rey de Aragón le diese por espensas que ficiera en estas guerras, así por mar como por tierra, diez cuentos de la moneda de*

[222] Según MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, en su primera acepción, galeota es: «*Galera menor sin arrumbada y de 16 a 20 bancos, con un solo remo en cada banco, manejado también por un único remero, según Nani Mocenigo, aunque para Furttenbach tenía quince bancos por banda, en los que bogaban dos hombres en cada uno*», p. 248.

[223] ESTOW, *Op. cit.*, p. 197.

[224] Toda la información al respecto está contenida entre las páginas 200 y 215 de la edición que empleamos de la *CRCLA.*

Castilla, o quinientos mil florines de Aragón. E que el rey de Aragón cumpliendo esto, él estaba presto de aver paz con él.»[225]

Una vez que se le comunicó al rey de Aragón las pretensiones del castellano, aquel se negó, aunque intentó no hacerlo de forma tajante, sino solicitando una serie de contraprestaciones. A lo que se negó en redondo, fue a la pretensión sobre la posesión de las villas y castillos mencionados. Por otro lado, abrió la posibilidad de una alianza para combatir contra el reino de Granada, ofreciéndose a pagar diez galeras armadas durante seis años, cuatro meses cada año, e igualmente en caso de ataque de los benimerines.

En la contestación del monarca castellano a esta primera contraoferta aragonesa, se aprecia nuevamante sus nociones y conocimientos sobre la actividad naval, ya que manifiesta al cardenal legado que no puede establecer tregua alguna porque, entre otras cuestiones, tenía aprestada a toda la flota para el verano y una tregua le sería muy perjudicial.

En su contraoferta, el castellano deja clara su verdadera intención:

«*...él avía voluntad de facer paz con el rey de Aragón, que el faría así, que él se partiría de todas las otras cosas que demandaba, salvo desto: que el rey de Aragón le diese las villas e castillos de Orihuela, e Alicante, e Crevillen, e Elche, e Guardamar, e la Val de Elda, pues fueran de Castilla...*»[226]

Aquí se desvela lo que pienso que es el verdadero motivo del conflicto, el objetivo estratégico del monarca desde el principio. A saber, extender la fachada mediterránea de Castilla, pero hacerlo también con territorios relativamente poblados, ricos y con muchas posibilidades económicas en la explotación de productos requeridos en el comercio marítimo mediterráneo, que era lo que no ocurría en el caso de Cartagena, con un entorno económicamente pobre y despoblado[227].

Las idas y venidas Guido de Boloña continuaron un tiempo más y en una de ellas Pedro I de Castilla llegó a manifestar, según la Crónica que:

«*...,ca tovo que todo eran palabras por le estorvar que no ficiese la armada que tenía comenzada e concertada para facer la guerra e que pasase el tiempo de la guerra...*»[228]

Al fracasar las negociaciones, en el aire se respiraba ya el fuerte olor de la guerra y esta tuvo en esta segunda fase, su marco de acción principal en el mar[229]. El rey de Castilla partió hacia Sevilla donde permaneció dos meses hasta que se encontrara aprestada la flota castellana junto con los

[225] *CRCLA*, p. 205.

[226] *Ibidem*, p. 212.

[227] Desde mediados del siglo XIII, la zona del reino de Murcia, objetivo de la expansión tanto de Aragón como de Castilla, fue motivo de disputa, con especial acento en la ciudad de Alicante. Así, el 26 de marzo de 1244 el tratado de Almizra reconocía por parte del monarca de la Corona de Aragón Jaime I, los derechos castellanos sobre Alicante.

[228] *CRCLA*, pp. 214-215.

[229] Los acontecimientos de esta fase del conflicto se narran entre las páginas 217 y 228 de la edición que manejamos.

refuerzos provenientes de Granada, mientras que las embarcaciones portuguesas, bajo el mando del genovés Lanzarote Pezaña, se encontró con la flota ya en aguas mediterráneas a la altura de Tortosa. Por su lado el soberano de la Corona de Aragón se dirigió hacia Barcelona.

La gran flota castellana, de la que ya hemos hablado tenía igualmente entre su dotación una gran cantidad de nombres míticos de la historia naval castellana y por ende española. Nombres que hacen relación a familias, como el genovés Gil o Egidio Bocanegra -almirante de Castilla en funciones-, y los también genoveses Ambrosio Bocanegra y Bartolomé Botafuego[230]. Entre los castellanos, Garci Jofre Tenorio, hijo del que fue almirante de Castilla Alfonso Jofre. Igualmente estaban presentes los hermanos Fernando Sánchez y Juan Fernández de Tovar. Pero en la flota había muchos más nombres ilustres de Castilla, incluído Pedro López de Ayala, que asistió a la campaña como capitán de una embarcación de la flota[231].

La flota partió de Sevilla hacia Algeciras, donde esperó infructuosamente durante quince días la llegada de los refuerzos portugueses. En su derrota hacia el teatro de operaciones, la singladura les llevó, ya en aguas del Mediterráneo, a Cartagena. Aquí empezaron a desarrollarse las primeras operaciones navales. Nuevamente en espera de la flota portuguesa, el rey envió siete galeras en lo que actualmente se definiría como una misión de *descubierta* o más actualmente *descubierta de radar*, como la *Crónica* dice:

> «*...envió a siete galeras suyas adelante, por ver si pudiesen fallar algunos navíos de Aragón que tomasen...*»[232]

Los aragoneses, conocedores de la fuerza que suponían las embarcaciones castellanas como *flota concentrada*, no se enfrentaron a la misma en un *combate decisivo*, sino que pusieron a resguardo todas sus embarcaciones. Los castellanos enviados en *descubierta* encontraron una carraca veneciana que capturaron a la altura de la isla de Cabrera y se llevaron a Cartagena para incorporarla a la flota[233]. Es probable que para su misión desde Cartagena costearan hacia el NE. y a la altura de Valencia virasen a mar abierto hacia el E., dejando a su derecha la isla de Ibiza aprovechando la corriente que, cerca de esta, pasa entre la misma y Mallorca en sentido NW.-SE. y después el viento dominante hacia el NE. Así llegarían a la altura de la isla de Cabrera. Después aprovecharían otra zona de corrientes que les haría pasar por el S. de Formentera y, con vientos ya favorables, volver a Cartagena (Mapas 14 y 18).

La primera operación importante fue contra un objetivo cercano y ya conocido, la villa costera de Guardamar, a la que conquistó, junto con el castillo que la guardaba. Tras esto, la flota derrotó

[230] Sobre los Bocanegra, véase José Manuel CALDERÓN ORTEGA y Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ, *Una familia genovesa al servicio de los reyes de Castilla. Egidio y Ambrosio Bocanegra, almirantes de Castilla.* Valladolid, Universidad de Valladolid, 2002.

[231] Para la composición de la flota y la nómina de personas ilustre embarcadas en la misma, pp. 218-219. El texto aragonés menciona la presencia, en la playa de Barcelona, de cuarenta naos, treinta galeras y algunos leños armados. *Crónica de Pedro IV*, p. 1134.

[232] *Ibidem*, p. 219.

[233] *Ibidem*, p. 219.

hacia el NE. costeando contra corriente y contra el viento dominante, lo que no les impidió asaltar todos los lugares que pudieron del litoral aragonés hasta el río Ebro (Mapas 14 y 16). Allí, cercanos a Tortosa, se incorporaron, como dijimos, las embarcaciones portuguesas. Estando por esa zona, se llegó desde Tortosa hasta la flota castellana el emisario papal Guido de Boloña, intentando nuevamente llegar a un tratado de paz, pero el rey de Castilla se negó[234].

En esta situación, la flota castellana partió hacia Barcelona, donde se encontraba el soberano aragonés y a la que llegó en el mes de abril[235].

Consciente de la superioridad castellana, el monarca aragonés había ordenado aparejar doce galeras muy cercanas a la costa y en disposición de que pudieran ser defendidas por las fuerzas de tierra[236]. A la vez, estas mismas galeras formaban parte del dispositivo defensivo de la ciudad que, según manifestaba la *Crónica*, no estaba amurallada[237]. Igualmente hicieron los aragoneses una operación de minado de la costa, sombrando de anclas la parte más cercana a la costa de forma que si las embarcaciones castellanas bien intentaban desembarcar, bien intentaban atacar a las galeras aragonesas, aquellas resultasen dañadas. Igualmente la defensa de la ciudad se completaba con las tropas de tierra, especialmente ballestería y "truenos" dice la *Crónica*, es decir, artillería[238]. Como se aprecia, el dispositivo defensivo barcelonés era eminentemente pasivo, destinado a impedir el desarrollo de *operaciones de combate contra objetivos en tierra* por parte de la fuerza naval castellana.

Ante el minado se produjo un dragado por parte castellana, con la retirada de las anclas fondeadas frente a la costa con el fin de dañar los bajos de las embarcaciones castellanas. Sin embargo y después de varios días de estancia frente a la ciudad y de una serie de combates infructuosos, la flota castellana se retiró de la misma y se dirigió a hacer aguada[239]. Esta acción se realizó en el río cercano al cabo Llobregat, en el lugar denominado Sant Boi[240]. Sabedores de la intención castellana, llegaron defensores desde Barcelona para intentar impedir la aguada. No lo consiguieron y tras un duro combate la flota logró aguar[241].

[234] *Ibidem*, pp. 219-220

[235] *Crónica de Pedro IV*, p. 1134.

[236] *Ibidem*, p. 1135, menciona diez galeras y algunas naos aragonesas

[237] Quien ha visitado Barcelona, sabe que esto no es posible. Las murallas del recinto romano fueron ampliamente usadas en el período medieval. Además, las atarazanas estaban incluidas en el sistema defensivo de la ciudad e integradas en el segundo cinturón amurallado, de origen medieval, de la misma.

[238] Sobre las disposiciones defensivas aragonesas, *Crónica de Pedro IV*, p. 1135.

[239] Según el texto castellano, la flota estuvo tres días frente a la ciudad. Según el texto aragonés, en junio aún estaba frente a Barcelona, iniciando el ataque contra la misma que se desarrolló durante tres días. *Crónica de Pedro IV*, p. 1135. La narración aragonesa es más detallada y ofrece mayor concreción en fechas.

[240] La fuente aragonesa obvia esta acción e indica que la flota castellana se dirigió hacia el cabo de Tortosa. *Crónica de Pedro* IV, p. 1135. Es curioso que se mencione esta localidad, más al interior, que la cercana y costera de Castelldefels. Sin embargo Sant Boi de Llobregat se encuentra a la orilla del río Llobregat, por lo cual es probable que las naves castellanas, o alguna de ellas, remontasen el río para el abastecimiento de agua.

[241] *CRCLA*, pp. 220-221.

Ante tal estado de cosas el rey de Castilla ordenó a la flota poner rumbo hacia la isla de Ibiza, donde inició el asedio de la localidad del mismo nombre[242]. Previamente, como había recibido noticias de que el soberano aragonés estaba preparando una flota de cuarenta galeras para combatirle, dejó cierto número de ellas en el mar con su dotación completa de hombres de armas. En misión de obtener información, Pedro I de Castilla envió a dos galeras hacia Mallorca y otras dos hacia Barcelona, con el fin de recabar datos. En la labor de obtención de información desarrollada por las mismas -misión de inteligencia se diría actualmente-, averiguaron que el rey aragonés había partido por mar desde Barcelona y se encontraba en Mallorca. Para tal viaje contó tanto con las corrientes como con los vientos favorables (Mapas 16 y 18) ya con la flota completa de galeras, buscando a la armada castellana para enfrentarse, esta vez sí, en un *combate decisivo*, que orientaría de forma definitiva el conflicto hacia uno u otro contrincante[243]. Así lo entendió el rey de Castilla que mandó embarcar a toda la gente que estaba asediando Ibiza. A la vez realizó preparativos en una galeota tomada a los musulmanes por su padre durante las campañas de Algeciras. Como era una embarcación de gran tamaño, que incluso podía contener hasta cuarenta caballos, el rey la reformó añadiendo tres castillos, es de suponer que de madera, a proa, centro y popa respectivamente. De esta forma se convirtió en el *buque principal* de las fuerzas navales castellanas, dotada con ciento sesenta hombres de armas y ciento veinte ballesteros. Desde Ibiza la flota castellana se dirigió a Calpe y pese a que no contaba con los vientos pero sí con las corrientes (Mapas 14), intentó asaltar diversos lugares en la costa, aunque no pudo[244].

Mientras esto sucedía el soberano aragonés, con consejo de Bernardo de Cabrera, envió bajo el mando de éste a quince galeras de la flota aragonesa en persecución de la castellana[245]. Estando los castellanos a la altura de Calpe se presentó la flota aragonesa perseguidora, aunque el soberano aragonés no estaba en las mismas, sino que se había quedado en Mallorca.

Igualmente informa la *Crónica* que la composición de la flota aragonesa era únicamente de galeras, con dos de ellas de mayor porte y que incluso tenían castillos, por lo que podemos afirmar que eran los *buques principales* del dispositivo aragonés. Además, en la disposición de la flota, ocupaban ambas embarcaciones el lugar central de la misma cuando se pusieron a la vista de la castellana. A esta altura de los hechos se produce una circunstancia curiosa. La parte de la flota castellana formada por las naos no estaba a la vista de la flota aragonesa, ya que estaban tras el peñón de Calpe porque allí había más profundidad para el calado de dichas embarcaciones. Cuando dos galeras aragonesas enviadas en *descubierta* lograron ver dichas embarcaciones, rápidamente, tanto a vela como a remos, fueron hacia la costa, acción en la que fueron secundados por el resto de la flota. Esto se debía, según el cronista, a que por tierra se acercaban fuerzas aragonesas que

[242] Sobre la marcha castellana en el texto aragonés, p. 1135.

[243] El rey aragonés se encontraba en Mallorca el 3 de julio, habiendo partido de Barcelona el 23 de junio. *Crónica de Pedro IV*, p. 1135. Este mismo texto señala cómo dos galeras castellanas averiguaron la presencia de la flota castellana, por lo que el soberano aragonés, perdido el factor sorpresa, rehusó presentar combate. También nos indica que la flota aragonesa estaba compuesta por numerosas embarcaciones, entre galeras y naos, manifestando que había más de cincuenta embarcaciones impulsadas a remo. *Ibidem*, p. 1136.

[244] *CRCLA*, pp. 221-223. Estow indica que la flota aragonesa era de 50 embarcaciones. *Op. cit.*, p. 197. Ya hemos visto que ese no era el número total de embarcaciones, sino solamente las impulsadas a remo, teniendo también naves en la misma.

[245] *Crónica de Pedro IV*, p. 1136.

podían auxiliar a las galeras si estas se pegaban a tierra. De esta forma se introdujeron por el río Denia, no sin temor a que por la noche, con la marea alta, las naos castellanas pudieran intentar atacarlas[246].

Estaba claro que la intención de la flota aragonesa no era enfrentarse a la castellana al menos mientras esta dispusiera de las naos en sus filas, debido a la mayor fuerza, masa y desplazamiento de estas sobre aquellas, aunque necesitase espacios más abiertos y viento para poder maniobrar adecuadamente.

En vista de la situación, Pedro I esperó al día siguiente para entablar combate, con sus naos como elementos más destacados. Pero precisamente fue la falta de viento lo que impidió tal cosa. Debido a esto se reunió un consejo de guerra en un islote frente a Calpe -el peñón de Ifach- en el que se analizó la situación. La decisión fue partir hacia Alicante, al S., a la que previamente había mandado cercar y porque como previsión logística se había llevado hasta allí alimentos para la guarnición y galeras que se habían dejado en la cercana Guardamar. Con las mismas se podía esperar varios días para ver si finalmente la flota aragonesa se decidía a trabar combate. Tras tomar esta decisión la flota castellana fue hacia Alicante donde permaneció durante seis días, lo que fue aprovechado por la flota aragonesa para ellos a su vez acudir a Calpe[247].

En Alicante, la villa había sido conquistada por los castellanos, pero el castillo aún permanecía bajo dominio aragonés, por que las tropas embarcadas como dotación de las embarcaciones fueron desembarcadas para participar en su asedio, pereciendo algunos hombres, entre ellos el maestre de la orden de Calatrava. Mientras tanto la flota esperaba la llegada de la aragonesa, cosa que no sucedió, por lo que puso rumbo nuevamente a Cartagena. Allí, emisario del rey de Portugal le reclamaron al castellano el regreso de las embarcaciones portuguesas, por cuanto había cumplido el plazo de tres meses. Esto supuso el final de la gran flota ya que el rey desembarcó de la misma y dio orden a las gentes de las naos que tras ir a Cádiz o bien a Málaga, -cosa curiosa pues era puerto del reino musulmán de Granada- pudieran ir donde quisieran a realizar sus actividades comerciales habituales. Mientras tanto, desde que supieron de la desmovilización de la flota castellana, de las embarcaciones de la flota aragonesa treinta se desarmaron y las otras diez fueron enviadas a las costas de Portugal para ver si podían dañar alguna embarcación en su viaje de retorno, volviéndose después a Aragón tras atacar alguna pequeña nave[248].

No deja de ser curioso que la flota aragonesa se mantuviese siempre al N. o NE. de la castellana, manteniendo así los vientos y corrientes dominantes a su favor. De esta forma la flota

[246] *CRCLA*, pp. 223-224. En la narración de estos acontecimientos hay un aspecto poco claro. El peñón de Calpe es el de Ifach, el E. de la localidad. Sin embargo, por la narración de los acontecimientos, es más probable que las naos castellanas estuviesen al N. del cabo de la Nao o del de San Antonio, ya que el río de Denia está al N. de los mismos y si se avistó a la flota enemiga viniendo desde el N., es fácil para las primeras dirigirse hacia el río. Pero si la flota castellana estuviese al N. del peñón de Ifach pero al S. de los cabos de la Nao o de San Antonio, las naves aragonesas se hubieran topado con ellas de forma imprevista y hubieran tenido mayores problemas para realizar la maniobra de virada y navegar, contra corriente, hacia la desembocadura del mencionado río.

[247] *Ibidem*, pp. 224-226.

[248] *Ibidem*, pp. 226-228.

castellana, con embarcaciones impulsadas a vela como buque principal, se encontraría siempre en desventaja si decía arrumbar hacia la aragonesa. Así pues, frente a una teórica superioridad castellana tanto en el número como en el tipo de embarcaciones, el mando aragonés supo mantener un hipotético *mar de batalla* favorable a la acción de sus embarcaciones frente a los intentos de buscar enfrentamiento directo por parte del rival (Mapa 14).

Esto supuso el fin para todo el intento del monarca castellano de hacerse con una salida mejor hacia el Mediterráneo y a la vez lograr el hundimiento naval de Aragón. Los aragoneses fueron conscientes de la superioridad manifiesta que en el mar tenía la flota castellana y por eso no la combatieron. Los castellanos dispusieron totalmente del *dominio del mar*, pero sin efecto alguno ya que la flota fue incapaz de atraer a la lucha y derrotar a su adversaria en un *combate decisivo*. Además no logró influir directamente de manera decisiva en las operaciones que se desarrollaban en tierra. Con este panorama el fracaso del objetivo estratégico fue estrepitoso, pese a algunas victorias tácticas, como por ejemplo la toma de Guardamar o la de Alicante. Quedaba clara otra vez una cuestión, las acciones navales por sí solas no son suficientes, hacía falta más.

Tras este fracaso Pedro I no se mostró inactivo y mandó que se armaran en Sevilla una veintena de galeras con la finalidad de tomar un convoy veneciano de una docena de galeras que desde Flandes tendrían que hacer el viaje de retorno y pasar por el Estrecho. Las galeras castellanas fueron enviadas a Algeciras. Aquí se unió la mala suerte con unas adversas condiciones meteorológicas en detrimento castellano, de forma que las galeras venecianas pudieron pasar el Estrecho sin contratiempo y con el viento a su favor (Mapa 20)[249]. Lo significativo de este hecho es que muestra la capacidad de la monarquía castellana de disponer de una *flota en potencia*, ya que una vez recibida la orden, el alistamiento de las embarcaciones y su despacho hacia el puerto de Algeciras fue relativamente rápido.

1. 2. 3. La respuesta aragonesa y la paz de Terrer

Pedro IV de Aragón inició su apoyo más decidido al hermano bastardo de Pedro I de Castilla, Enrique de Trastámara, en las pretensiones que tenía sobre el trono. Enrique se introdujo en Castilla desde Aragón en 1360. A la vez, el infatigable enviado papal Guido de Boloña, intentó nuevamente que se alcanzase un acuerdo de paz entre los soberanos, pretensiones que nuevamente cayeron en saco roto. Así dio inicio una fase del conflicto con predominio de la lucha terrestre y en la que el castellano hizo frente simultáneo a un intento de usurpación del trono, sin descuidar el flanco aragonés. Para ello dispuso la organización de la defensa de las fronteras con Aragón y se dirigió nuevamente hacia Sevilla.

En la localidad ribereña, el rey supo como cuatro galeras aragonesas realizaban acciones de *dominio negativo del mar*, atacando a las embarcaciones castellanas que encontraba en su navegación. Ante esto el rey envió armar a cinco galeras para combatir a las aragonesas. El encuentro entre ambas formaciones se produjo a la altura de las costas de Berbería, cerca del lugar

[249] *Ibidem*, pp. 228-229.

denominado One, frente a Tremecén. Allí, las embarcaciones castellanas se apoderaron de las aragonesas tras dura lucha y se las llevaron hacia Sevilla[250].

Solventada más o menos la cuestión interna tras una oleada de apresamiento y muerte de cabecillas opositores, el rey de Castilla volvió nuevamente sus miras contra la Corona de Aragón. Nuevamente, inasequible al desaliento, Guido de Boloña, solicitó del castellano una paz. Esta vez su pretensión fue atendida[251].

Fue firmada en 1361 la paz de Terrer entre castellanos y aragoneses, entrando en vigor en el mes de mayo, previa promulgación el ocho de ese mes[252]. Lo fue porque el monarca castellano volvió al objetivo estratégico preferente castellano, el reino de Granada, contra el que inició una campaña motivada por su alianza con el rey de Aragón. Se extendió hasta 1362 y ya hemos hablado de la misma[253].

Pero el rey de Castilla no cejaba en su empeño de enfrentarse contra su enemigo aragonés.

1. 2. 4. El final del conflicto

Antes de reiniciar las hostilidades, el castellano buscó nuevas alianzas y firmó un acuerdo con Carlos II de Navarra en 1362, frente a las posibles pretensiones francesas tras la muerte en extrañas circunstancias de la reina de Castilla Blanca de Borbón y que hicieron recelar a los franceses del soberano castellano. Para cubrir ese flanco se trabó la alianza con Navarra, embarcada en el conflicto de la Guerra de los Cien Años en el que combatía, principalmente, contra las pretensiones de la casa real francesa[254].

Reinició las hostilidades contra Aragón, cercando Calatayud, encaminándose las fuerzas castellanas desde varios puntos hacia la misma. Dicha plaza finalmente fue tomada. Después de esta victoria Pedro de Castilla entabló conversaciones con el rey Eduardo III de Inglaterra, otro de los contendientes contra la monarquía francesa en el conflicto de sucesión al trono del reino de Francia, firmándose un documento de alianza entre ambos soberanos en 1363[255].

Con el frente de una posible agresión francesa cubierto por su alianza con Navarra e Inglaterra, Pedro I proseguía mientras tanto la campaña en tierras aragonesas, lo que le llevó frente a Valencia, que el redactor de la *Crónica* llama *Valencia del Cid*[256]. Allí supo que el rey de Aragón se le acercaba a combatir, por lo que marchó a Muriviedo, donde pudo ver, con gran pesar suyo, como

[250] *Ibidem*, p. 245.

[251] *Ibidem*, pp. 258-259.

[252] *Crónica de Pedro IV*, p. 1137. Documento de aprobación del castellano en AGN, Comptos, caja 14, nº. 98.

[253] Vimos incluso como Pedro I le solicitó a Pedro IV en virtud de tal tratado el concurso de seis galeras para su campaña contra Granada.

[254] *CRCLA*, pp. 277-280.

[255] *Ibidem*, pp. 280-288.

[256] Sobre este asedio castellano a Valencia, en 1363, *Crónica de Pedro IV*, p. 1139.

seis galeras aragonesas habían apresado a otras cuatro castellanas con las que se habían encontrado a la altura de Almería[257].

Otra vez el infatigable, aunque ya menos, Guido de Boloña intervino para que ambos monarcas trataran paces, pero esta vez envió al abad de Fiscán para que tratara con ambos soberanos. En las conversaciones mantenidas, nuevamente solicitó el rey de Castilla, entre otras cosas:

> «*Otrosí que diese e desembargase el rey de Aragón al rey de Castilla libremente sin condición alguna las villas e castillos de Orihuela, e Elche, e Crevillen, e Alicante, e Guardamar, e la val de Elda /.../ fuesen libres e esentas, e fincasen siempre de la Corona de Castilla.*»[258]

Parecía que estaba cercana la paz y de hecho durante un breve período existió una tregua mientras se mantenían las conversaciones. No obstante, el monarca aragonés buscó inclinar hacia su lado el apoyo del rey Carlos II de Navarra. Ambos reyes firmaron ese mismo año 1363 un acuerdo que permitió al aragonés el reinicio de las hostilidades contra Castilla. Por su parte, el soberano castellano alcanzó nuevamente un acuerdo con el monarca de Inglaterra y con su hijo, el príncipe de Gales.

Para el nuevo enfrentamiento el rey de Castilla había mandado reunir su flota en Sevilla[259], en total 20 galeras y 40 naos, además de otras 10 galeras que nuevamente le enviaba el rey de Portugal. En un periplo ya habitual toda la fuerza se dirigió hacia Cartagena, donde se concentró[260]. El rey inició sus acciones sobre la costa de la Corona de Aragón sin esperar la venida de la flota. Primero atacando Alicante, localidad que tomó. Y luego hacia el N., Jijona, Gandía y Oliva. Cerca de Burriana pudo ver como en el mar la flota aragonesa, compuesta de galeras y otras embarcaciones, llevaba refuerzos y suministros a la ciudad de Valencia -hacia el S.-[261]. Para intentar evitar tal situación, el rey castellano se dirigió hacia Valencia y asentó el Real en el Grao de la misma. A estas alturas todavía no se le había reunido la flota[262]. Debido a tal circunstancia los aragoneses habían tenido posible el abastecimiento y refuerzo de Valencia y por ello la acción castellana contra Valencia no pasó de una serie de escaramuzas en tierra contra sus defensores.

Sin embargo recibió noticia de la llegada de fuerzas aragonesas por tierra y por mar bajo el mando del propio rey. Dichas noticias se confirmaron y la flota y fuerzas terrestres aragonesas se

[257] *Ibidem*, pp. 290-291.

[258] *Ibidem*, pp. 292-293.

[259] A este respecto es interesante un documento datado el 12 de mayo de 1365 en Sevilla por el que el rey solicita al concejo de Murcia 85 galeotes para servir en su armada. MOLINA MOLINA, *Documentos de Pedro I*, doc. 135, pp. 190-191. El rey, estando ya cercando Orihuela, vuelve a insistir en una provisión real de 5 de junio, doc. 140, pp. 194-195.

[260] Previamente, en un documento datado en Sevilla el 2 de julio de 1364, Pedro I ordenaba al concejo de Murcia el envío de diez hombres a caballo para proteger la ciudad ante el peligro de la llegada de galeras catalanas. DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 4, doc. 1262, pp. 166-167.

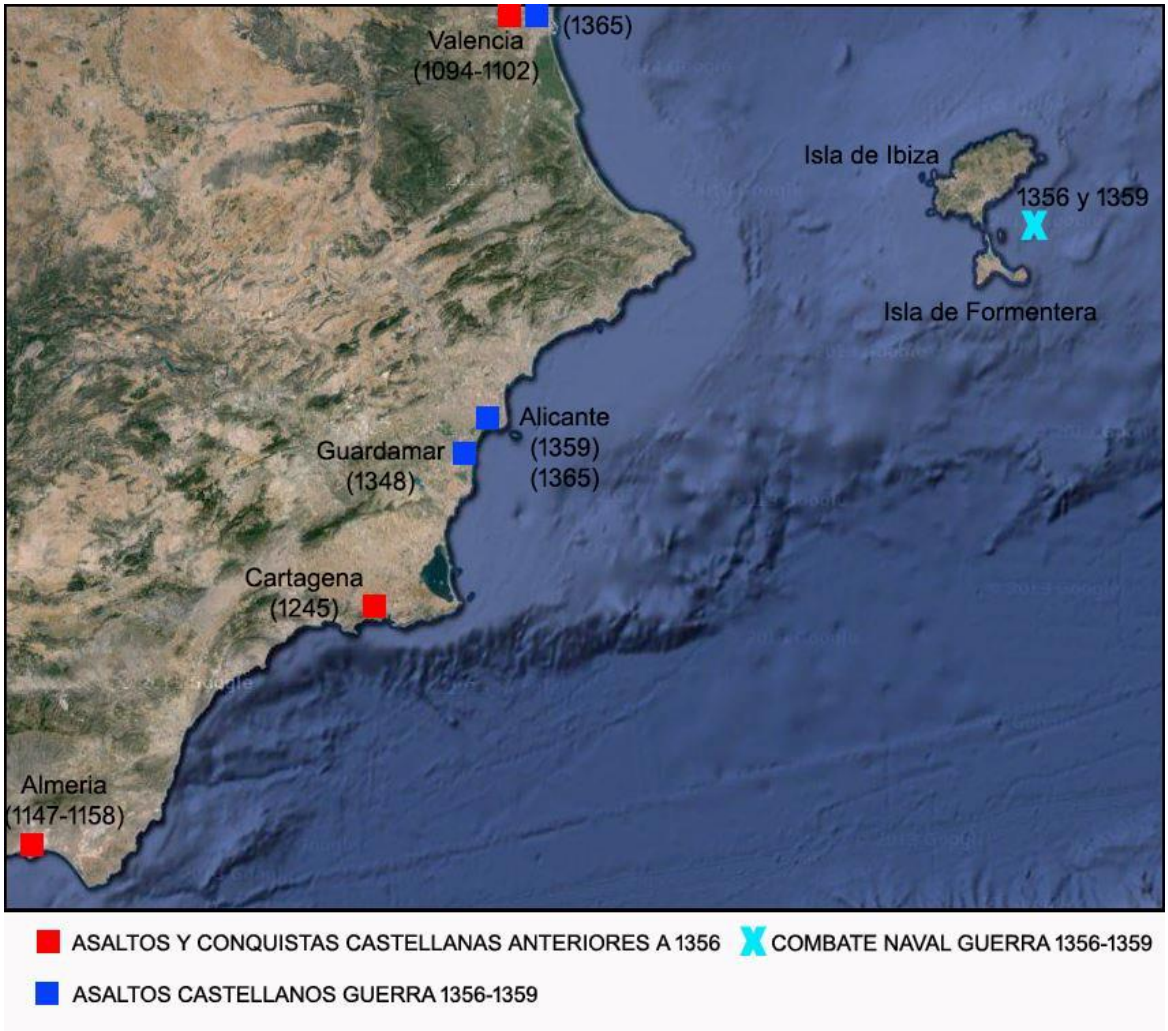
[261] Sobre los preparativos de defensa de Valencia y la presencia de la flota aragonesa, *Crónica de Pedro IV*, pp. 1142-1145.

[262] *CRCLA*, p. 299.

presentaron ante Valencia para alegría de los habitantes de la ciudad[263]. Es indudable en este estado de cosas que la llegada de la flota aragonesa y la no venida de la castellana podían tener su explicación a que tanto las corrientes como los vientos dominantes eran favorables, una vez más, a los primeros (Mapa 14).

Llegados los acontecimientos a este estado, la situación para los castellanos era la contraria a la acaecida en el ataque contra Barcelona de 1359. En aquella, las fuerzas navales solas no pudieron hacer nada. En esta y ante Valencia, las fuerzas terrestres castellanas solas carecían de posibilidad de victoria.

MAPA 30. LA SALIDA MEDITERRÁNEA I



Se produjo un cambio en esta circunstancia cuando finalmente llegó la flota castellana y se juntó con las fuerzas terrestres. Con su llegada, la flota aragonesa, bajo el mando del vizconde Cardona, arrumbó hacia el río de Cullera[264]. En su persecución, la flota castellana, con el rey a bordo de una galera, no pudo entrar en el mismo debido, nuevamente, a su angostura y escasa profundidad. Una galera aragonesa escapó del cerco y cuando parecía que el resto iba a caer en manos castellanas, una tormenta -nuevamente una situación atmosférica-, desbarató la planificación

[263] *Ibidem*, pp. 300-301.

[264] Sobre las acciones de Cullera y el mando de la flota aragonesa, *Crónica de Pedro IV*, p. 1144.

naval castellana. Así, un fuerte viento de levante casi hizo que la flota castellana al completo embarrancase, para alborozo de las fuerzas aragonesas que las esperaban en tierra. Sin embargo, y por suerte para el rey de Castilla, la tormenta cesó cuando la galera real estaba ya apunto de ser enviada contra la costa. En vista de tal situación el rey disolvió sus fuerzas, tanto terrestres como navales, e iniciaron el retorno hacia Castilla, el rey en concreto hacia Sevilla[265].

Pero no terminaron los enfrentamientos navales. En 1365 una flota castellana se apoderó de cinco galeras aragonesas y las llevó presas a Cartagena. El rey fue de Sevilla a Cartagena, donde mandó matar a toda las dotaciones aragonesas[266]. Esto puede darnos una prueba de hasta donde el castellano consideraba a las fuerzas navales aragonesas responsables de sus reiterados fracasos contra las mismas, volcando su frustración hacia los pobres hombres que conformaban las dotaciones de las galeras apresadas.

Mientras esto sucedía el monarca aragonés, con el fin de abrir un segundo frente y de que accediera al trono de Castilla alguien menos contrario a sus intereses que el rey Pedro, volvió a dar su apoyo a la sublevación del hermanastro de aquel, Enrique de Trastámara, quien entró en Castilla en 1366 y se coronó rey en Burgos[267].

Así, mientras el rey Pedro I combatía en las tierras, mejor dicho, las aguas levantinas de Aragón, su hermanastro se introducía con sus fuerzas en Castilla[268].

En esta nueva fase las fuerzas navales de Pedro jugaron cierto papel, pero en funciones defensivas y no pudo evitar que su hermano fuese recogiendo en torno a su figura cada vez más adhesiones. De esta forma, desde Sevilla, hacia donde se dirigía su hermanastro Enrique, el rey partió hacia Santiago de Compostela, -en un viaje en el que ni los vientos ni las corrientes le eran favorables (Mapas 8 y 10) y en el cual perdió una galera con su tesoro, de manos de Gil Bocanegra, antaño almirante de su flota. En una situación apurada, tuvo que ir rápidamente a La Coruña. Allí armó una galera que se apoderó del resto de las naos que estaban en este puerto y se embarcó hacia el puerto gascón de Bayona, bajo dominio inglés, donde recibió auxilio[269], siendo Burdeos su destino último[270].

Por otro lado, una de las primeras medidas de Enrique II cuando llegó a Sevilla, fue la de enviar una carta de credencial para todos los puertos de Castilla indicando que se pusieran al servicio de León Bocanegra y Ruy González Mexía[271].

---

[265] *CRCLA*, pp. 301-303.

[266] *Ibidem*, p. 307.

[267] Una relativamente reciente aportación sobre este conflicto es la de Julio VALDEÓN BARUQUE, *Pedro I el Cruel y Enrique de Trastámara ¿La primera guerra civil española?* Madrid, Aguilar, 2002. Aunque divulgativa, no deja de presentarnos el conflicto entre ambos.

[268] La prueba de que las fuerzas navales castellanas seguían actuando contra Aragón nos la proporciona el texto de la *Crónica* por el cual el rey mandó llamar a Burgos a su Almirante Gil Bocanegra, que se encontraba en Chiva. *Ibidem*, p. 317.

[269] *Ibidem*, pp. 327-328.

[270] *Crónica de Pedro IV*, p. 1151. Nos indica también que el rey partió de Sevilla con dos galeras.

[271] BENITO RUANO, *Colección diplomática*, doc. 90, pp. 145-146. La data del documento es de 15 de junio de 1366 en Sevilla.

Poco después regresó Pedro I a Castilla con la cobertura terrestre de una fuerza bajo el mando del príncipe de Gales, con lo que se reinició la guerra civil en Castilla. Tras diversos avatares, en 1367 Pedro I volvió a Sevilla mientras Enrique retornaba a base segura, hacia Aragón y después a territorio del rey de Francia. Una de las primeras decisiones de Pedro en Sevilla fue ordenar la muerte del almirante Gil Bocanegra[272]. El conflicto siguió esta vez sin componente naval y concluyó con la muerte del rey Pedro I por la mano de su hermanastro, el rey Enrique II en Montiel en 1369, entrándose en una nueva etapa decisiva para la historia de Castilla y de España.

MAPA 31. LA SALIDA MEDITERRÁNEA II

1. 2. 5. Nuevos intentos de presencia castellana en el Mediterráneo.

Hemos visto el fracaso de la pretensión castellana, desde el siglo XI, de tener una salida directa factible en el Mediterráneo. El último intento fallido que acabamos de ver bajo el reinado de Pedro I, y los intereses de la nueva dinastía reinante hicieron que las acciones navales castellanas en el Mediterráneo bajasen inmediatamente de forma notablemente en intensidad y número.

A partir de 1383 se inicia un proceso de recuperación de la presencia naval castellana en el Mediterráneo, presencia que bajo una nueva forma será cada vez más evidente. Directamente desde los poderes políticos públicos, en ese año de 1383, el monarca Enrique III de Castilla envió una flota para auxiliar al duque de Anjou. Por otro lado, en 1397 una nueva guerra entre Portugal y Castilla llevó a una serie de pequeñas operaciones navales en el marco del Estrecho, pero finalmente se firmó la paz en 1402. La presencia castellana no se hará ya netamente palpable hasta principios del siglo XV, como hemos visto con el ejemplo de las campañas de Pero Niño en el Mediterráneo. Pero

[272] *CRCLA*, p. 387.

la exitosa presencia castellana vendrá de mano de la iniciativa privada y de la actividad comercial, principalmente[273].

2. El marco atlántico (1336-1389)

La actividad naval castellana en este período y ámbito geográfico se inició con la faceta naval del conflicto que enfrentó a la monarquía castellana, en el reinado de Alfonso XI, contra la portuguesa. Estas campañas navales serán el prolegómeno de un conflicto que implicará la constante presencia naval castellana en las aguas europeas. Así, el acontecimiento historiográfico que caracterizará más vivamente la acción de la actividad naval castellana en su fase de auge y dominio de los mares en la fachada atlántica en el Cantábrico, golfo de Vizcaya y canal de la Mancha, será la denominada Guerra de los Cien Años. Este enfrenta a las monarquías inglesa y francesa. También afectará a buena parte de las relaciones internacionales europeas, alineándose los distintos poderes en uno u otro bando atendiendo a las circunstancias e intereses particulares de cada uno y de cada momento.

En la Península Ibérica tenemos los ejemplos de dicha circunstancia en los diversos poderes políticos cristianos. La Corona de Castilla será básicamente aliada de la monarquía francesa tras el año 1369, con el ascenso al trono de Enrique II. Por su parte, el reino de Navarra será en algunos momentos parte activa desde que el rey Carlos II de Evreux, Carlos el *Malo*, participe en el mismo arguyendo intereses dinásticos. Por su lado, el reino de Portugal será fiel aliado de la monarquía inglesa. Queda la Corona de Aragón, que si bien en un inicio tomó parte por la monarquía francesa, progresivamente fue oscilando hasta ser completamente hostil a los intereses de la misma.

Conforme vimos en el estado de la cuestión, en referencia a los aspectos navales de la Edad Media, la historiografía solía tenerlos muy descuidados, cuando no abandonados. También pudimos comprobar que una relativa excepción, era la actividad naval que se generó durante el secular conflicto. Igualmente constatamos que algunos autores, especialmente anglosajones, habían percibido la importancia de la aportación naval castellana al conflicto y, como última consecuencia, en la victoria francesa.

2. 1. El primer conflicto naval contra Portugal

La información cronística castellana existente de la fase naval de este conflicto es tan sugerente e impactante que casi basta por sí sola para explicar las circunstancias en el desarrollo de la misma[274]. Fue igualmente un conflicto eminentemente naval, en el que las acciones terrestres fueron de menor significación.

[273] Juan Ignacio RUÍZ DE LA PEÑA SOLAR, «Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental» En *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, 11, 2000, pp.

[274] Por no hacer una larga lista de notas al pie de página, lo que relataremos de aquí en adelante respecto a este conflicto, se encuentra en *Gran Crónica*, vol 2, pp. 184-186.

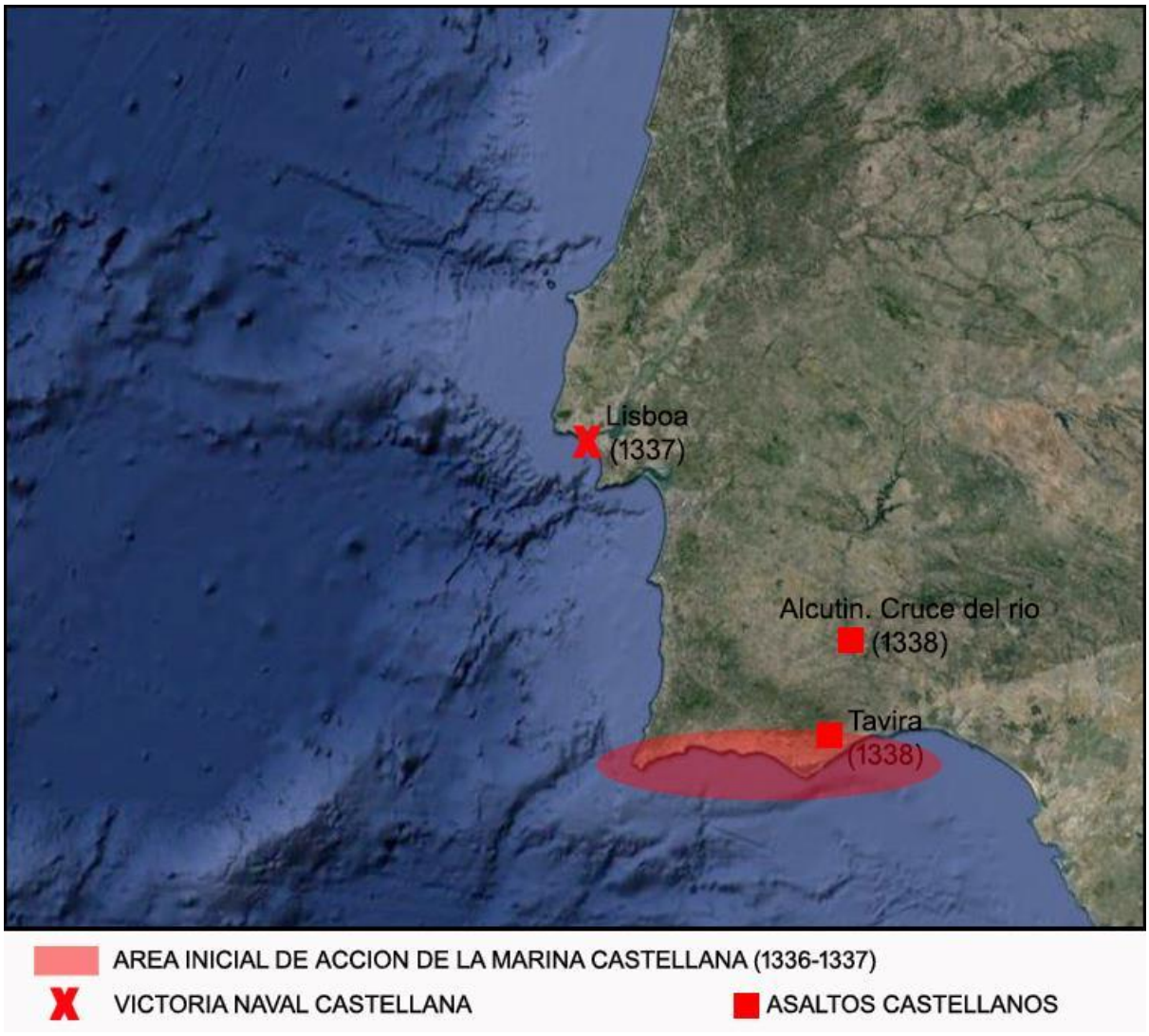
En la principal fuente documental de carácter cronístico desde la perspectiva castellana prácticamente empieza el autor indicando:

> «*E ansi como la historia lo a contado estos reyes de Castilla e de Portugal auien guerra por tierra, e eso mesmo fazian por la mar. E Alfonso Jufre Tenorio, almirante mayor de la mar del rrey de Castilla, andaua en la su flota hacziendo mal e daño a los portogaleses.*»

Es decir, al contrario de lo que ocurrió inicialmente en el conflicto contra los benimerines, la flota servía para mejorar sustancialmente el efecto las acciones bélicas por tierra mediante el empleo del *dominio positivo del mar*. La situación iba a cambiar, ya que los portugueses prepararon su respuesta:

> «*E por esto, el rrey de Portugal mando armar la su flota en Lisbona, e enbio alla a Manuel Peçano, ginoues, su almirante, et mandole que pelease con el almirante e con la flota del rrey de Castilla do quier que lo fallase, por que le amparase la su tierra del mal e daño que le fazia la flota de Castilla.*»

MAPA 32 EL PRIMER CONFLICTO NAVAL CONTRA PORTUGAL (1337-1339)



Se percibe que las acciones de la marina de Castilla consistían en la *proyección del poder naval sobre tierra*, manteniendo un estado de alerta y tensión que impedía el normal desenvolvimiento de las actividades en la franja costera portuguesa objeto de sus ataques. La respuesta portuguesa fue la organización de una *flota concentrada* que buscase un *combate decisivo* que le permitiese la obtención del *dominio del mar* ante la flota castellana.

¿Cómo reaccionó la flota castellana? La crónica es muy explícita:

> «*E Alfonso Jufre, /.../ supo como era armada aquella flota /.../ e el almirante de Castilla, auiendo voluntad de pelear con el, partio del Algarbe, do andaua haziendo mal e daño, e fue contra Lisboa. E la flota del rrey de Portugal venialo a buscar.*»

Atendiendo a tal información, la flota castellana estaba centrando su actividad en la costa del Sur de Portugal y decide salir al encuentro de la flota rival, derrotando hacia el Norte, mientras que la portuguesa lo hacía hacia el Sur. El encuentro entre ambas flotas fue cerca de Lisboa, en el mes de septiembre de 1337[275]. (Mapa 32)

El combate naval tuvo lugar poco tiempo después y se inició al amanecer, con lo que el factor sol no fue impedimento alguno para ninguno de los bandos, ya que las flotas se encontraban en posición más o menos perpendicular a su orto.

> «*E un dia, en amaneciendo, vieronse a ojos las dos flotas /.../ ayuntaronse muy ayna, ansi a ora de terçia fueron çerca los vnos de los otros, e començaron la pelea muy braua e muy fuerte...*»

Las flotas no enviaron embarcaciones para localizarse la una a la otra y tener la ventaja de la información para escoger el momento y situación de combate, sino que marcharon directamente a encontrarse, iniciándose sin más prolegómenos el *combate decisivo* como *flotas concentradas*. Cierta ventaja inicial para las embarcaciones portuguesas era encontrarse a favor de las corrientes dominantes y la posibilidad ocasional de tener también el viento a su favor. Esto era inicialmente muy difícil de aprovechar por las embarcaciones castellanas, a no ser que, por el tipo de embarcaciones que eran, galeras, maniobrasen envolviendo a la flota portuguesa, maniobra que si se producía por el lado de la costa suponía un gran peligro. Tanto la *influencia* como el *mar de batalla* era inicialmente favorables a los portugueses.

> «*E el almirante de Portugal con la galea en que venie e Carlos su hijo juntaronse e aferraron con la galea en que venie el almirante de Castilla...*»

Según el texto citado, parece ser que el plan de batalla portugués consistía en derrotar a la galera capitana del almirante castellano para de esta forma desmoralizar al resto de los efectivos navales y que se produjese su rendición. De ahí que tanto la embarcación comandada directamente

[275] CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, p. 39.

por el almirante de Portugal como la comandada por su hijo, fueran directamente contra dicha embarcación castellana. Además, el inicio del combate no fue especialmente favorable para los intereses castellanos:

> «*...luego al comienço ouieron lo mejor los de Portugal e desbarataron nueue galeas de los de Castilla e anegaron las dos e la flota de Castilla estuvo en punto de se perder; e ellos estando assi, quiso Dios que llego vna naobojante que traxo un leño que otro viento non auia, e esta nao fue grande acorrimiento a la flota de Castilla...*»

La flota castellana recibió el socorro de dos embarcaciones, una redonda que ante la ausencia de viento parece deducirse que pudiera haber sido remolcada por un leño. Con la ausencia de viento, el factor geográfico no fue tan decisivo, y el combate fue muy táctico entre las galeras de ambos contendientes. Con la reacción, la rapidez castellana dio paso al desbaratamiento de los planes portugueses:

> «*E acaesçio, que los de las galeas de Castilla vençieron dos galeas de Portugal e anegaronlas en la mar; e los de vna galea destas de Castilla vieron que el almirante de Castilla estaua en grande afincamiento con aquellas dos galeas que le dauan gran pelea, e llegaron a ayudarle.*»

Desde este momento, la táctica castellana para el desarrollo del resto del combate fue clara:

> «*E luego que aquella galea llegó, la galea de Carlos arredrose de la galea de don Alfonso Jufre /.../ e la galea de don Alfonso Jufre /.../ ayuntose con la del almirante de portugal, e entraronla por fuerça, e derribaron el estandarte, e prendieron a Manuel Peçano, almirante de Portugal e a todos los que eran con el en aquella galea /.../ E desque fue tomada aquella galea, adereço el almirante don Alfonso Jufre contra la otra galea en que estaua Carlos fijo del almirante de Portugal; e los que estauan en ella non pudieron sufrir la pelea de aquellas dos galeas, e los de Castilla entraron por la fuerça, e Carlos e los portogaleses que estauana en ella dieron se a prision*»

Las embarcaciones castellanas hicieron a los jefes de la flota portuguesa lo que ellos habían pretendido inicialmente contra el almirante castellano. Abordaron las dos embarcaciones y se apoderaron de sus personas, a parte de en el primer caso, derribar el estandarte para que el resto de los combatientes, tanto portugueses como castellanos, fueran conscientes de los que había sucedido. El resto fue fácil:

> «*E los portogaleses, desque vieron derribado el estandarte del rrey de Portugal e la galea de su almirante tomada /.../ perdieron el esfuerzo e dexaron de pelear e curaron de fuyr.*»

El resultado para las armas castellanas fue una victoria aplastante, como aplastante fue el sufrimiento de todos los combatientes, especialmente los portugueses:

> «*...e fueron tomadas ocho galeas de las de los portogaleses e anegadas seis; e murieron muchas gentes de amas parte, en manera que la mar era tinta de sangre muy gran parte della en aquel lugar.*»

La significación de la batalla fue enorme. Así lo entendió el monarca castellano con los honores de que hizo acreedor a su almirante. Del duro trato dado a los prisioneros, incluído inicialmente el almirante portugués y su hijo, mejor no juzgarlos con los ojos de nuestra época, si es que fue peor que lo que estamos acostumbrados a ver.

Pero la guerra contra Portugal continuaba -lo hizo un año más[276]- y con ella las funciones de la flota, que se preparó para servir de apoyo desde el mar a la expedición que se estaba organizando por tierra:

> «*...el rrey mando dar a los suyos con que pudiesen yr con el, e mando que fiziesen llevar viandas por mar para cierto tiempo...*»[277]

La flota no solo se limitó al apoyo logístico, también, a modo de modernas tropas de pontoneros, facilitó el paso de las tropas a través del río Guadiana:

> «*...e otro dia fue a posar çerca del rrio Guadiana do entra en la mar. E por que este rrio non se podia pasar en aquel lugar, mando que sus galeas fuesen el rrio arriba fasta aquel lugar do estaua e mando poner las galeas en el rrio, e de la vna a la otra pusieron masteles e otros maderos gruesos, e ençima destos plegaron tablas e hizieron puentes por do pasassen todos los de la hueste en vn dia; e hizo se por tal manera que non fizo daño ninguno en las galeas.*»[278]

Además de esta acción, que se repitió cuando la expedición retorne a tierras castellanas[279], también se participó de forma más directa en *operaciones de combate contra objetivos en tierra*:

> «*E paso la hueste çerca de vn lugar que dizen Alcautin que es çerca de aquel rrio /.../ E el otro dia fue el rrey a Castro Marin /.../ moro ay dos dias e mandolo conbatir; e para esto salieron ay las gentes de las galeas, que yuan por la costa de la mar e non andauan mas que quanto andauan los de la hueste...*»[280]

Se desprende que en la entrada que Alfonso XI realizó contra Portugal, la participación naval fue decisiva. Toda vez que se tenía el *dominio positivo del mar*, el papel de la flota fue el *auxilio a las tropas de tierra*, tanto en los aspectos logísticos como en la aportación suplementaria de combatientes.

[276] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit*, p. 39.

[277] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 187.

[278] *Ibidem*, p. 189.

[279] *Ibidem*, p. 190.

[280] *Ibidem*, pp. 189-190.

Pero si nos fijamos en cuál fue el objetivo de tal acción terrestre, veremos que la misma estaba destinada a impedir más todavía la posibilidad de cualquier tipo de acción naval portuguesa:

> «*E partio dende , e fue a Tavira /.../ e por que la taraçana estaua fuera de la villa, como quiera que estuviese en ella algunas gentes para la defender, el rrey mandola entrar, e los que estauan en la taraçana desanpararonla, e los del rrey de Castilla pusieron le fuego e ardio poco della.*»[281]

Poco después, mediante una legación pontificia, y del embajador del rey de Francia ante Alfonso XI, los reyes de Castilla y Portugal fueron invitados a alcanzar una tregua tanto por tierra como por mar hasta que los enviados papales fuesen a Aviñón e informasen al Santo Padre de dicho conflicto, a lo que accedió el rey de Castilla también por intercesión del embajador del rey de Francia[282]. El 27 de diciembre de 1339 se alcanzó una tregua de un año[283]. Muy oportunamente teniendo en cuenta lo que vimos que estaba sucediendo en el Norte de África con la presión de los Benimerines.

2. 2. La Guerra de los Cien Años

Este conflicto europeo, de gran significación histórica, dio inicio cuando reinaba en Castilla Alfonso XI[284]. Simplificando, el conflicto militar dio inicio en 1337 y solo unos meses antes, en 1336 se había firmado un tratado entre Castilla y Francia, pese a que el soberano de Castilla había recibido misiones diplomáticas tanto de Francia como de Inglaterra en busca de un tratado de alianza[285]. Los términos del mismo eran los siguientes:

> «*...e si el rrey de Castilla ouiese menester ayuda del rrey de França, que le enbiase en ayuda por mar veynte galeras e por tierra tres mill caballeros; e si el rrey de Françia auiese menester ayuda del rrey de Castilla, que le anbiase por mar otras veynte galeras e por tierra otros tres mill caballeros;...*»[286]

Los marinos castellanos vieron la posibilidad de actuar, aún más, contra el tráfico marítimo comercial del rival inglés, con el que la competencia por el transporte del vino de la zona de Gascuña o de la lana de Flandes había hecho crecer una gran inquina. La acción naval castellana en este conflicto tendría el objetivo de desplazar a un rival económico en el desarrollo de las actividades comerciales internacionales por vía marítima. De forma clara lo expone la fuente cronística castellana:

> «*E el terçero año, que fue en la era de 1376 años, auiendo esta guerra entre el rrey de Françia e el de Inglaterra, los de las villas de las marismas del rrey de*

[281] *Ibidem*, p. 190.

[282] *Ibidem*, pp. 191-195.

[283] CALDERÓN ORTEGA, *Op. cit.*, p. 39.

[284] Una reciente aproximación sobre la participación de las marinas de Castilla y Aragón en el conflicto es el de BLANCO NÚÑEZ, «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años».

[285] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 167.

[286] *Ibidem*, p. 168.

Castilla fueron con sus naues en ayuda del rrey de França, por su sueldo que les daua; e con esto, las gentes e los nauios del rrey de Inglaterra no osauan navegar por la mar.»[287]

Igualmente ese mismo año:

«*...los flamencos alçaronse contra el rrey de França e echaron de su tierra al conde su señor, e enbiaron por el rrey de inglaterra; y este rrey paso en Flandes con pocas gentes de los suyos, e fue a gran rresçelo por la mar por miedo de la flota de Castilla e de Genoua que andaua por la mar en ayuda del rrey de França,...*»[288]

Por el lado contrario, hacia 1337, el rey de Inglaterra había ordenado a sus súbditos, especialmente a aquellos de Bayona, actuar contra las embarcaciones francesas, pero respetando inicialmente las embarcaciones de reinos en paz con Inglaterra, entre ellas las castellanas[289].

Con el inicio del conflicto, las acciones navales castellanas eran básicamente de asalto contra embarcaciones y contra la costa bajo dominio inglés. Se trata de *impedir* -o al menos molestar-, *las comunicaciones marítimas del enemigo* a la par que se realizaban *operaciones de combate contra objetivos en tierra*. En estas acciones, junto con los marinos castellanos, participaban franceses principalmente del puerto de Ruán. En el marco de estas operaciones se produjo el salto francés contra Southampton, en el que, entre otras, participaron embarcaciones castellanas, hecho que ocurriría en 1338[290]. (Mapa 33)

La situación se mantenía genéricamente bajo esos parámetros de ataques más bien corsarios, por lo tanto de *dominio negativo del mar*, hasta el mes de junio de 1340[291].

En ese mes, en concreto el día 24, una flota inglesa logró la primera victoria naval significativa en un *combate principal* entre la *flota concentrada* del soberano inglés y la del francés. La flota inglesa era menor pero homogénea, frente a la mayor pero heterogénea flota francesa, que vio la sustitución de las naves castellanas por galeras genovesas:

«*E en el año adelante, que fue la era de mil e trescientos e setenta e siete años, el rrey de França non quiso ayer ayuda de las naues e las gentes de Castilla por no les dar sueldo que les solia dar, e dezie que con los sus nauios e con las sus gentes podria el guardar su tierra; e por esto los castellanos tornaronse para sus lugares con sus nauios. E el rrey Aguarte, que era en Inglaterra, sopo desto e fizo armar la su flota e los mas nauios que pudo ayer en su rreyno, e entro en aquella flota e dizo que non querie otro almirante sino a ssi mismo, e fue a aquel lugar do estaua la flota del rrey de França e las galeras de Genoua que vinieron*

[287] *Ibidem*, p. 168. El año sería 1338.

[288] *Ibidem*, p. 168.

[289] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 240.

[290] *Ibidem*, p. 243-245.

[291] *Ibidem*, pp. 249-255. Entre los jefes de la flota francesa, se encontraba el genovés Egidio Bocanegra, p. 251.

> *en su ayuda, e peleo con los françeses e con los de Genoua, e vençiolos e tomoles muchos nauios, e quemó e ahogo otros muchos en la mar,...*»[292]

La contundente victoria inglesa en la batalla de La Esclusa, también conocida como de Sluys, no evitó las acciones aisladas de *dominio negativo del mar*, como atestigua el hecho de que en agosto de ese mismo año la flota inglesa derrotara infructuosamente el canal de la Mancha en busca de fuerzas hostiles castellanas y francesas[293] (Mapa 33).

Esto no impidió, sino que por el contrario sirvió para determinar reforzar, la presencia militar inglesa en sus dominios continentales, lo que se tradujo en las decisivas victorias de Crecy en 1346 y el victorioso sitio contra Calais de 1347. Los derrotados en dicha batalla muestran claramente la intrincada red de intereses marítimo-comerciales que estaban en juego.

En un momento determinado el texto cronístico nos informa de que:

> «*...e el rrey de Françia auia muy gran ayuda de los naturales del rrey de Castilla que fazian guerra por mar al rrey de Inglaterra, e el ayuda que auia el rrey de Francia era tanta, que sino por esto no pudiera acaudillar por la mar e poder con el rrey de Inglaterra.*»[294]

Un par de años después de la victoria inglesa en Sluys, nos encontramos al castellano Luis de la Cerda, por las aguas del norte colaborando con Carlos, conde de Blois en sus pretensiones, apoyadas por el rey de Francia, al ducado de Bretaña, frente a otro candidato respaldado por el rey de Inglaterra. Con el castellano se encontraba una flota conjunta castellano-genovesa. Esta fuerza, en una sucesión de *operaciones de combate contra objetivos en tierra* atacó diversos emplazamientos de la costa de Bretaña en 1342. En una navegación en la que se rodeó la península de Bretaña, se apoderaron del puerto de Dinan[295], en la costa norte de dicha península. Posteriormente tomaron el de Guérande, en la costa sur de la mencionada península, apoderándose aquí de numerosas embarcaciones que cargaban vino de Poitou y La Rochela. Tras esto, se dirigieron hacia Quimperlé, al NW. de la anterior. Para llegar a esta localidad remontaron los 15 kilómetros de la ría de la Laïte que separan a esta localidad de la costa y que le permitía ser puerto de mar. Aquí se produjo la captura de la flota conjunta por parte de los ingleses. Estos habían organizado una flota que partió desde Clisson, ya en la Gascuña, y que había encontrado a la aliada anclada frente a Quimperlé[296]. Es probable, atendiendo a un cronista de la época, que antes de esta derrota, la flota aliada se enfrentase a una inglesa en la mar en un *combate decisivo*, que se vio concluido de forma indecisa debido a las malas condiciones meteorológicas[297] (Mapa 33).

[292] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 169. El cronista castellano se equivocó en el año, ya que según nos indica, la batalla se desarrolló en 1339.

[293] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p.258.

[294] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 254.

[295] Ciudad natal de Beltrán Du Guesclin

[296] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, pp. 258-259.

[297] *Ibidem*, p. 260. El cronista es Froissart, quien por otra parte es la fuente de estos hechos en concreto.

En el marco de dicha campaña, y cuando los ingleses llevaban refuerzos al continente, el 19 de enero de 1343 se promulgó en Vannes una tregua de tres años y ocho meses entre los contendientes. A la par, desde Gascuña se realizaron intentos por parte de los ingleses de trazar alianzas con Portugal, Castilla y Aragón[298], pero que sin embargo no tuvo mucha relevancia ya que no impidió los preparativos navales por uno y otro lado, así como combates generalizados, que culminaron en las mencionadas victorias inglesas de Crecy y Calais de 1346 y 1347 respectivamente. Esta situación propició que en julio se firmase una nueva tregua entre ambos contendientes[299].

Desde Castilla, la situación de alianza con Francia no era tan clara. Alfonso XI oscilaba entre la neutralidad y el apoyo abierto a los franceses. Con estos finalmente había firmado un tratado en 1345, aunque desde la tregua de 1343 no se participaba -salvo por alguna excepción- en los combates navales que se producían en las aguas del Norte de Europa, siendo nuevamente reemplazados por los genoveses. Para su tratado con Francia, el soberano castellano consideró que el marco preferente de acción naval castellana estaba en el Sur, en torno al estrecho de Gibraltar. Esto no impidió la existencia de acciones contradictoria. Estas contradicciones quedan patentes con el matrimonio concertado entre la princesa inglesa Juana y el entonces heredero infante Pedro de Castilla. Este acuerdo propició el viaje por barco de Juana desde Plymouth hasta Burdeos escoltada por una gran fuerza naval inglesa.

Un año después, en 1349 y desafiando la tregua firmada, Carlos de la Cerda, hijo de Luís, actuando por su cuenta, capturó en noviembre una serie de barcos ingleses que trasportaban vino desde Burdeos[300]. La acción hubiese quedado como un acto más de acoso sino fuese por que en la respuesta inglesa al mismo desembocó en una derrota naval castellana en 1350. Pero no adelantemos acontecimientos.

En Castilla, la muerte del rey Alfonso XI el 26 de marzo de 1350 y el acceso al trono de su heredero e hijo legítimo Pedro I, aclarará un poco las situación. Inicialmente Pedro I continuó con la estela de su padre y se mostró claro partidario de la monarquía francesa. Eduardo III de Inglaterra se percató de tal circunstancia y para intentar mitigar al máximo el peligro de las posibles acciones navales castellanas, concentró a la mayoría de su flota en las costas del Sur de Inglaterra, sin perder la ocasión de intentar infringir a los castellanos algún revés.

La ocasión para enfrentarse contra los castellanos se presentó el 29 de agosto de 1350, pero los preparativos se iniciaron ya en el mes de mayo. Indicamos cómo en 1349 Carlos de la Cerda atacó a una serie de embarcaciones inglesas pese a la tregua vigente. La flota castellana, de unas cuarenta embarcaciones, se preparó en el puerto de Sluys para regresar a Castilla desde Flandes y para ello se cargó de mercancías. Conocedores de las intenciones inglesas de atacarles, se armó a las embarcaciones y se embarcaron numerosos soldados, entre ellos ballesteros y arqueros. La flota inglesa estaba compuesta por aproximadamente medio centenar de embarcaciones. En la misma se embarcó el soberano el 28 de agosto y levó anclas desde Winchelsea y se quedó anclada, hay que

[298] *Ibidem*, p. 261. Se encuentran referencias documentales tanto en los *Foedera*, como en la crónica de Froissart.

[299] *Ibidem*, pp. 262-267.

[300] *Ibidem*, p. 268.

suponer que al pairo, en el canal de la Mancha en espera de las embarcaciones castellana. Estas, de mayor tamaño que las inglesas, llevaban en lo alto de las cubiertas soldados con grandes piedras para arrojar sobre las cubiertas de las inglesas. El día 29 amaneció con viento del NE, inicialmente ventajoso para los castellanos, que además no estaban dispuestos a evitar la acción. Desde sus cubiertas más altas, los ballesteros castellanos infringieron grandes daños, a la vez que la fortaleza de sus embarcaciones les daba mayor ventaja a la hora de lanzar contra las embarcaciones enemigas tanto piedras como barras de hierro. Sin embargo, finalmente la ventaja fue para los ingleses. El resultado fue una segunda, aunque escasa, victoria naval inglesa sobre su adversario y ello pese a que Eduardo III estuvo a punto de perecer en el combate, así como su hijo y heredero, el príncipe de Gales, siendo conocida como batalla de Winchelsea y por la historiografía anglosajona como *L'Espagnols sur Mer*[301] (Mapa 33).

Pese a lo que pudiera parecer, como consecuencia inmediata de este *combate principal* entre las dos *flotas concentradas* no disminuyó la presión de las acciones navales castellanas ni sobre las costas ni sobre las embarcaciones inglesas.

Pero en el mes de noviembre, ingleses y castellanos llegaron a una tregua parcial en Flandes, y poco después ambos contendientes firmaron una tregua generalizada por veintidós años de duración, extendiéndose a Francia mediante el tratado de Bretigny, aunque, como en otras muchas treguas anteriores y posteriores, se produjeron numerosas agresiones por ambas partes[302].

Como hemos mencionado, tanto Pedro I como Eduardo III estimaron conveniente la firma de un tratado de paz entre ambos, que fue firmado en 1351. Esto supuso para el rey castellano su perdición respecto a las poblaciones del Cantábrico, que no se vieron representadas por dicho acuerdo y dieron la espalda al monarca. Por si fuera poco, la tregua que se firmó con los ingleses movió a los franceses a actuar contra el castellano, de tal forma que pocos años después terminaron apoyando la causa de Enrique de Trastámara.

En 1361 se llegó al acuerdo de Terrer entre Aragón y Castilla en el marco del conflicto que mantenían desde 1354. Igualmente Pedro I de Castilla firmó otro acuerdo con Eduardo III de Inglaterra en 1362. Nuevamente se iniciaron las hostilidades castellano-aragonesas, que con victorias castellanas llevaron a la paz de Muriviedo de 1363, que nuevamente se rompería. La muerte de Pedro I en 1369 a manos de su hermano, que entonces subirá al trono de la Corona de Castilla como Enrique II, dará paso a una potenciación de la flota y al reforzamiento de la alianza con Francia, que ya se había iniciado antes[303]. El reforzamiento naval venía dado por el peligro que suponía la acción conjunta de ingleses y portugueses. El peligro por parte de los primeros era

[301] *Ibidem*, pp. 268-272.

[302] *Ibidem*, p. 273.

[303] Coronado ya Enrique como rey, pero enfrentado aún a su hermanastro Pedro, firmó en 1369 un acuerdo con el rey de Francia confirmando anteriores tratados y explícitamente se hacía mención a cuándo se tenían que enviar fuerzas navales. *CRCLA*, p. 416. Pedro I cometió el grave error estratégico cuando desde su exilio de Gascuña, territorio bajo dominio del rey de Inglaterra, donó al príncipe de Gales una serie de villas en la cornisa marítima castellana, concretamente Bermeo, Lequeitio y el territorio entre Castro Urdiales y Bilbao. DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 4, doc. 1343, p. 243. Esto privó a Pedro I del apoyo de las villas del Cantábrico, rivales de los comerciantes y marinos ingleses y bayoneses.

consecuencia de la alianza entre Enrique II de Castilla y el soberano francés Carlos V, enfrentado con el inglés. Por parte de los portugueses estaba la pretensión de su rey Fernando I al trono de Castilla frente a la subida al trono de Enrique II Trastámara.

2. 1. 1. La guerra contra Portugal

En el mismo 1369, en el que murió Pedro I y Enrique II accedió de forma definitiva al trono de Castilla, se iniciaron las hostilidades por parte portuguesa. El monarca lusitano adujo derechos al trono de Castilla y León por ser bisnieto del rey Sancho IV de Castilla y nieto de la reina Beatriz, hija de dicho rey castellano. Los atacantes consiguieron en el norte, penetrar en tierras de Galicia y en el sur bloquear el puerto de Sevilla. Respecto al primer objetivo, en cuanto supo que el rey de Castilla se dirigía contra él, se retiró de los mismos toda vez que el monarca castellanao penetró en Portugal. Respecto al segundo objetivo, en 1370 la flota portuguesa, compuesta por navíos, galeras y con el auxilio de embarcaciones de Guetaria, villa guipuzcoana que se mantenía fiel a Pedro I y la línea de continuidad pretendida por Fernando I de Portugal, penetró en el Guadalquivir y bloquearon a Sevilla, además de asolar a Cádiz[304] (Mapa 37).

El desarrollo de esta campaña y su vertiente naval fue proceloso[305]. En Sevilla, Enrique II mandó en 1370 que se armase una flota que sumó una veintena de galeras. Como veremos, por la sucesión de acontecimientos, parece ser que la intención del rey de Castilla era enfrentar ambas *flotas concentradas* en un *combate principal*. Pero se encontó con el problema de que no tenía remeros suficientes para completar la dotación de su flota. No obstante hizo embarcar en la misma a caballeros, hombres de armas y ballesteros, mientras que él partía con sus hombres por tierra. Sin embargo, los "mareantes", como los llama Pedro López de Ayala, adujeron dos motivos en contra de la salida de la mencionada flota. Uno era que al estar conformada inicialmente por galeras, estas quedarían a merced de los navíos de Portugal en caso de que llegase la marea baja. El otro motivo era precisamente la escasez de remeros, que dificultaba enormemente el manejo de las embarcaciones[306]. Pese a todo, el rey de Castilla envió a sus embarcaciones contra las de Portugal.

La flota lusitana, cuando tuvo noticias de la llegada de la castellana se dirigió mar adentro, rehusando el enfrentamiento en *combate decisivo*. Las embarcaciones castellanas llegaron a Sanlúcar de Barrameda, donde se presentó el rey con las tropas terrestres. Con la flota portuguesa mar adentro y la castellana en la costa y que además no se podía manejar correctamente por falta de remos, el rey ordenó que se completase la dotación de siete galeras. Al mando de las mismas puso a Ambrosio Bocanegra, al que envió a Vizcaya con dos objetivos, obtener remeros y reunir una flota de naos. Mientras tanto, las trece galeras restantes retornaron a Sevilla. Una vez que la flota castellana se encontraba en la ciudad hispalense, la flota portuguesa entró nuevamente en el Guadalquivir.

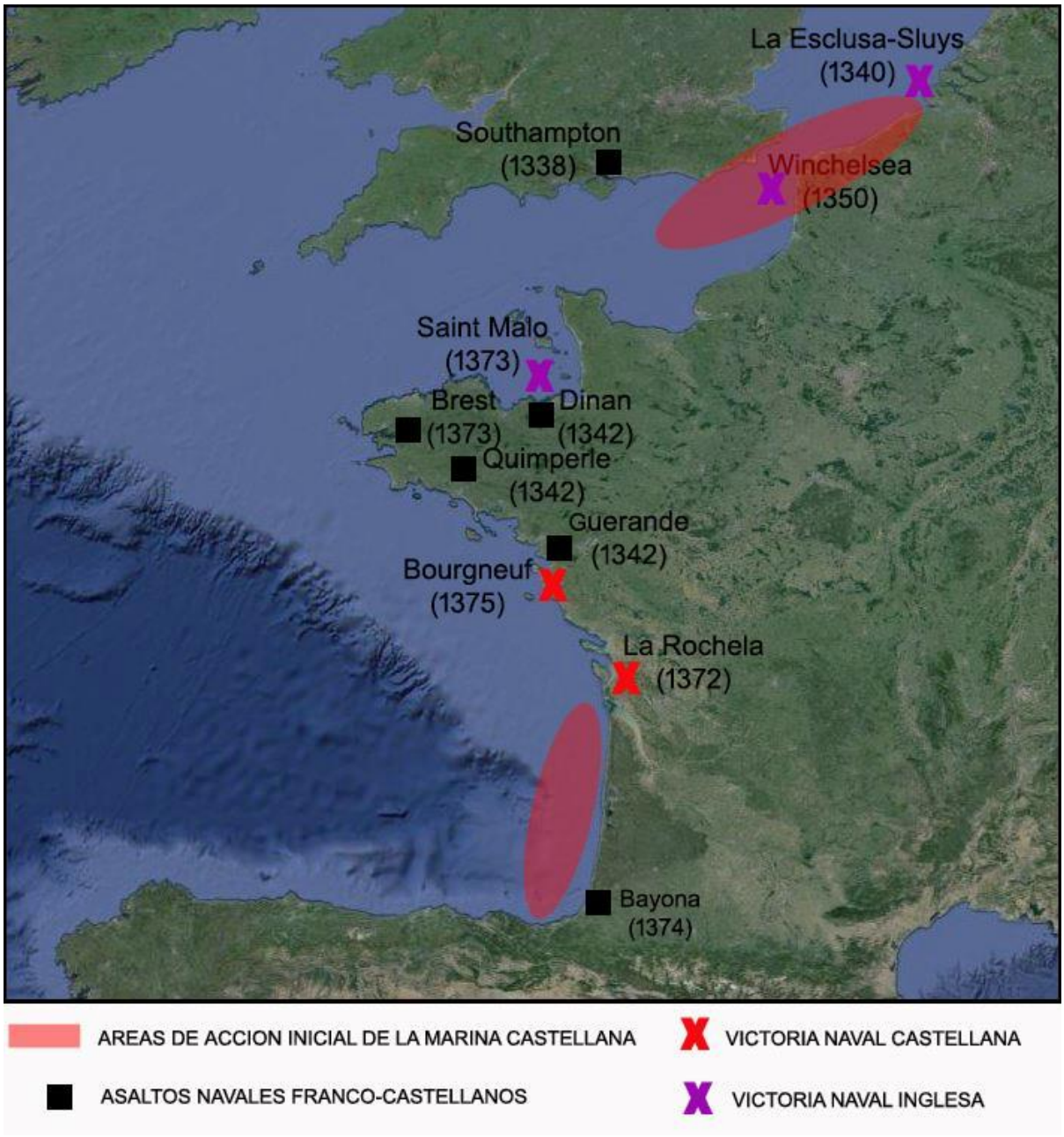
[304] *Ibidem*, pp. 438-439 y 443-444.

[305] Se refleja en la *CRCLA* entre las páginas 444 y 446.

[306] A este respecto puede ser clarificadora una provisión real enviada al concejo de Murcia por el que ordenaba el pago de alcabalas pero eximía, entre otros, del deber de dar galeotes. El documento está datado en Almodóvar del Río, el 9 de Julio de 1370. PASCUAL MARTÍNEZ, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983, doc. LVIII, pp. 88-89.

Conviene detenernos en la decisión del soberano. Si en un primer momento pudiera parecer que el rey se equivocó al completar siete galeras que envió al N. y dejar inerme al resto de la flota que se podría haber enfrentado a la portuguesa, esto no es así. Y ello debido a que las embarcaciones enviadas debían navegar tanto contra las corrientes como contra los vientos dominantes (Mapas 8 y 10), por lo que para poder completar lo más rápidamente posible su misión se hacía imprescindible que tuvieran al completo su dotación de remeros.

MAPA 33. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS I (1337-1376)



El castellano no solo había enviado formar flota de naos en Vizcaya. Además, atendiendo a lo que dice la Crónica, ordenó armar dos galeras en Santander y otras dos en Castro Urdiales -una obligación contenida en el fuero de ambas localidades como hemos visto en la primera parte de este trabajo-. Respecto a las naos, además de en Vizcaya, se tenían que reunir las existentes en Galicia, Asturias y Guipúzcoa. Nuevamente la capacidad castellana de *flota en potencia* sería fundamental para respaldar los intereses del rey de Castilla.

En Sevilla, antes de que llegara su flota, el rey recibió a dos mensajeros del Papa que tenían el objetivo de que se trataran paces entre Portugal y Castilla, sin éxito alguno. Poco después llegó la flota castellana bajo el mando de Pedro González de Agüero, ya que Ambrosio Bocanegra tenía otra misión, de la que ya hemos hablado. La flota castellana se introdujo en el Guadalquivir y con la sorpresa inicial atrapó tres galeras y dos naos portuguesas, mientras el resto de la flota rival maniobraba y salía del río evitando enfrentarse a la flota castellana.

De esta forma quedó desbaratado el ataque portugués contra la zona del golfo de Cádiz, que retornó al completo *control del mar*, con el dominio naval castellano. Con los dos frentes terrestres en franco retroceso y el *dominio del mar* en manos de Castilla, el soberano portugués buscó una paz con el castellano, acuerdo que se alcanzó en 1371[307].

Pero los conflictos contra Portugal continuaron posteriormente, tal y como comprobaremos.

2. 1. 2. La guerra contra Inglaterra

En 1369 se había reiniciado la Guerra de los Cien Años, tras un período de tregua formal. Ese año se había firmado un tratado entre Carlos V de Francia y Enrique de Trastámara para el caso en el que este llegara de forma definitiva al trono de Castilla. En 1371, con el castellano asentado en el trono desde 1369, el francés solicitó el auxilio del primero en virtud del tratado que habían firmado y que se había confirmado en 1369[308]. El objetivo francés era que la fuerza naval castellana impidiera la llegada de refuerzos ingleses al continente, siendo así su misión fundamental *impedir las comunicaciones marítimas* del enemigo. Por otro lado, Enrique II había sido apercibido de los riesgos que para el comercio castellano con Flandes estaban suponiendo las acciones hostiles de las embarcaciones inglesas. Así pues y por diferentes motivos coincidieron ambos soberanos en el objetivo, la eliminación de la capacidad naval inglesa. Enrique II ordenó a Ambrosio Bocanegra el traslado de la flota castellana hacia las aguas de la Guyena cuando le envió hacia Vizcaya a reunir una flota de naos para enviarle como refuerzo a Sevilla para combatir contra los portugueses, tal y como vimos anteriormente.

Fue con este reinicio de las hostilidades cuando Castilla ascendió a la categoría de potencia naval prácticamente hegemónica en Europa. La sucesión de acontecimientos fue destacable.

El primero consistió en una batalla naval en *combate decisivo* contra los ingleses organizados en una *flota concentrada* que estaba compuesta por treinta y seis naos. En la misma acudía sir John Hastings, conde de Pembroke, a relevar al duque de Lancaster como jefe de las tropas inglesas y acudía con numerosos refuerzos tanto humanos como económicos. La flota inglesa

[307] Una notificación de la misma en PASCUAL MARTÍNEZ, *Documentos de Enrique II*, doc. LXX, p. 103. Está datado en 3 de mayo de 1371.

[308] Así, en las cortes de Toro de 1371, los cuadernos de las alcabalas concedidas a Enrique II, se indica que «...*et para la costa de la armada de las galeas que nos agora mandamos armar en ayuda del rey de Françia nuestro cormano*...» PASCUAL MARTÍNEZ, *Documentos de Enrique II*, doc. LXXXIV, pp. 116-121, la cita en p. 117.

fue interceptada por la castellana, compuesta por doce embarcaciones[309], y derrotada en aguas de La Rochela, haciéndose presa del jefe inglés así como de numerosos caballeros[310]. (Mapa 33). Igualmente se derribó una fortificación inglesa[311]. Tenemos un breve relato de lo sucedido en un documento de Enrique II en el que informa de lo acontecido:

> «*...llegaronnos nueuas de la nuestra flota, loado sea Dios, muchas e muy buenas de muchos acontecimientos que auian auido: los primero en commo La Rochela se entregara al rey de Francia esta semana de agosto que agora paso, otrosy que el dia que se entrego La Rochela luego se entregaron bien vnas çinco villas e castiellos de toda aquella cormarca, otrosy nos enbiaron dezir que teniendo aquella villa de La Rochela çercada quel cabdal del Buxe e el senescal de Sant Congir et el sennor de Maruel, que eran capitanes de todo el ducado por el rey de Inglaterra, que vinieron alli por pelear con la nuestra gente et commo alguna de la nuestra gente de la flota e de los françeses que fueron a pelear con ellos et commo quiso Dios enderezarlo asy que los ingleses fueron vençidos...*»[312]

Se aprecia en sus acciones la *versatilidad*, *flexibilidad* y *adaptación* de la fuerza naval castellana que realizó tanto acciones de *dominio del mar* como *operaciones de combate contra objetivos en tierra*.

Como prolegómenos y preparativos previos a la batalla, el rey se encaminó desde Burgos hacia Santander, allí hizo armar hasta cuarenta naos que participaron en esta gran acción en la que participó la flota castellana. Este acontecimiento tuvo un gran impacto en toda Europa, por lo que se vio reflejado en numerosos textos cronísticos, uno de los más significativos es el de Jean Froissart, de quien extraemos mucha de la información sobre esta batalla[313].

Desde el lado castellano, la escuadra, bajo el mando de Ruy Díaz de Rojas, -merino mayor de Guipúzcoa-, marchó hacia el puerto de La Rochela, por entonces bajo dominio inglés. Allí se unió a una veintena de embarcaciones francesas bajo el mando del renegado Juan de Gales[314]. Una fuente francesa menciona a todas las fuerzas francesas atacantes, entre estas:

---

[309] Si Ambrosio Bocanegra fue con siete galeras a las costas del Cantábrico, el resto hasta completar las doce las logró o bien en dichas costas o bien fueron aportación francesa o ambas posibilidades combinadas.

[310] Un interesante trabajo sobre esta batalla debido a la perspectiva técnica del mismo es el de J. BUSTAMENTE BRINGAS, «La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela» En *Revista General de Marina*, 1972, junio, pp. 639-650.

[311] *CRCLA*, pp. 454-455. Fernández Duro da la fecha de la batalla en 23 de junio de 1372 aunque según el texto de la *CRCLA* el combate fue en 1371. No es esta la única discordancia. La *CRCLA* menciona el número de treinta y seis embarcaciones enemigas mientras que Fernández Duro menciona la discordancia de las embarcaciones participantes según las fuentes. FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., pp. 129-131. Indica que la batalla fue poco después del 24 de junio de 1372, informándonos en nota al pie de la p. 130, que Pedro López de Ayala se equivoca en la fecha. Clowes indica que la batalla se desarrolló el 22 de junio de 1372. *The Royal Navy*. Vol I, pp.282- 283.

[312] PASCUAL MARTÍNEZ, *Documentos de Enrique II*, doc. CIII, pp. 150-151. El documento está fechado en Benavente a 27 de septiembre de 1372.

[313] CIRLOT y RUIZ DOMENEC (Eds.) *Jean Froissart. Crónicas*, pp. 275-282, con el epígrafe, *Derrota Inglesa en La Rochelle*.

[314] La historiografía anglosajona le da el nombre de Evan.

«*En ce temps dont je di dedens la mer stoit Yvain de Gales qui noble navie avoit.*»[315]

Por otro lado, la flota inglesa partió desde Southampton, no sin inconvenientes debido a la mala climatología, y a que el régimen de vientos impulsaba más hacia el E. que hacia el S., bajo el mando del conde de Pembroke, con el objetivo -y el dinero para ello- de armar gentes para combatir al rey de Francia[316].

La presencia naval franco-castellana en las cercanías de La Rochela venía dada por el conocimiento que habían tenido de la partida de una flota inglesa con destino al continente, así, según Froissart:

«*El rey Charles de Francia /.../ en secreto mandó por mar a una flota de gentes de armas que había rogado al rey Enrique de Castilla y que se los envió por las alianzas y confederaciones que juntos mantenían. La flota española constaba de cuarenta grandes naves y trece barcas bien parapetadas, como son las naves de España. Sus patrones y soberanos eran Ambrosio Bocanegra, Cabeza de Vaca, don Fernando de Pión y Ruy Díaz de Rojas.*»[317]

La flota combinada estuvo derrotando las aguas cercanas a La Rochela, bajo dominio inglés, a la espera de la flota inglesa, pero finalmente decidieron esperar frente a la mencionada localidad:

«*Estos españoles habían navegado durante mucho tiempo por mar esperando el regreso de los pictavinos y la llegada del conde de Pembroke, pues bien sabían que tenían que llegar a Pitou y habían echado anclas ante la villa de La Rochelle.*»[318]

En esta situación, se produjo la llegada de la flota inglesa:

«*El día antes de la vigilia de San Juan del año mil trescientos setenta y dos sucedió que el conde de Pembroke debía arribar con su tropa al puerto de La Rochelle, pero se encontraron delante a los españoles que les disputaron la orilla y mucho se alegraron de su llegada.*»[319]

Ambas flotas se prepararon para el combate:

«*Cuando ingleses y pictavinos vieron a los españoles y que tenían que combatirles, confiaron en sí mismos, aunque no hubieran partido con tantas gentes ni con tan grandes naves, y se armaron y formaron para combatir de inmediato, colocando delante de ellos a los arqueros. Las naves españolas se*

[315] *La Chason de Bertrand du Guesclin*, vol1, cap. DCCXLI, p. 448, versos 22833 y 22834.

[316] *Ibidem*, pp. 275-277.

[317] *Ibidem*, p. 277.

[318] *Ibidem*, p. 277.

[319] *Ibidem*, p. 277.

> *les aproximaron, bien parapetadas y llenas de gentes, arqueros y soldados que tenían ballestas y cañones. La mayoría llevaban grandes barras de hierro y plomo para derrumbarlo todo.*»[320]

Conviene indicar como, inicialmente, el *mar de batalla* era favorable a los ingleses, que actuarían a favor de los vientos y corrientes marinas dominantes, estando además la flota franco-castellana de espaldas a la costa, lo que solía ser siempre una gran desventaja. No obstante, la flota aliada contaba con la presencia de un mayor número de embarcaciones, que además presentaban mayores ventajas para el combate -especialmente las castellanas-, respecto a las inglesas. Así pues y a rasgos generales, si la ventaja geográfica era favorable a los ingleses, la tecnológica lo era para los franco-castellanos.

Con estas condiciones empezó la batalla, -que duraría dos días-, en la que los castellanos tomaron la iniciativa en la ofensiva. Así, en el primer día:

> «*Las grandes naves de España tomaron barlovento para rodear a las naves inglesas que poco estimavan y valoraban, y luego se lanzaron a toda vela sobre ellos. /.../ Pero desde arriba les arrojaban piedras, plomadas, barras de hierro, que mucho les estorbaban, /.../ En esta pelea y en este combate continuaron hasta la noches en que se separaron unos de otros y echaron anclas. Este primer día los ingleses perdieron dos barcas de provisiones...*»[321]

Sabedores de la ventaja de viento que tenían los ingleses, los castellanos maniobraron para envolver a los primeros y ponerse con el viento a favor, lo que, una vez logrado, les proporcionó una mayor fuerza de empuje, volviendo así la *influencia* a su favor.

La flota castellana había impedido el desembarco de la inglesa, quedaba por ver si la destruiría, esta se retiraría o lograba desembarcar. Pero mientras tanto, desde tierra se intentó que los habitantes de La Rochela fueran en auxilio de la flota inglesa, atrapando a la castellana en dos frentes, aunque finalmente, por dejadez de los habitantes de la localidad, esto no se hizo[322].

Amaneció el segundo día y la flota castellana inició la misma maniobra que la jornada anterior:

> «*Cuando amaneció y hubo subido la marea, los españoles les levaron anclas con gran ruido de trompas y trompetas y se colocaron en buen orden como el día anterior y reunieron a todas sus grandes naves bien parapetadas y armadas. Navegaron viento en popa para encerrar a las naves de los ingleses que eran pocas en comparación con las suyas.*»[323]

[320] *Ibidem*, pp. 277-278.

[321] *Ibidem*, pp. 278-279.

[322] *Ibidem*, p. 279.

[323] *Ibidem*, pp. 279-280.

La defensa inglesa fue a su vez la misma que el día anterior, concentrar la fuerza y emplear a los arqueros como elemento defensivo principal:

> «*Ingleses y pictavinos, que bien vieron lo que hacían, tomaron medidas y se reunieron todos juntos, y los que tenían arqueros, los colocaron delante.*»[324]

Pero la fuerza naval castellana actuó de manera arrolladora:

> «*Cuando los españoles estuvieron todos juntos, lanzaron grandes garfios y ganchos de hierro con cadenas y se ataron a los ingleses para que no pudieran partir, pues ya los consideraban suyos /.../ los españoles tenían muchas ventajas /.../ pues tenían naves mucho mayores y más resistentes que los ingleses. Podían arrojar desde arriba barras de hierro, piedras y plomadas que mucho perjudicaban a los ingleses.*»[325]

Finalmente con la ventaja tecnológica que le proporcionaban sus embarcaciones y la geográfica que habían buscado sus mandos, el combate se decantó del lado castellano:

> «*...estuvieron hasta la hora tercia...*»[326]

> «*...y allí fue apresado el conde y todos los que estaban en su barco, fueron muertos o capturados...*»[327]

En el conjunto de toda la batalla se aprecia como los castellanos vencieron a las embarcaciones inglesas en un *combate decisivo*[328].

Pero lo más importante estaba por venir, como bien vio Froissart, ya que:

> «*...el rey de Inglaterra perdió más que nadie, pues por aquella derrota se perdió luego todo el país, como más adelante oiréis en esta historia. Me dicen que la nave inglesa donde estaban las finanzas con las que mi señor Guichard tenía que pagar a los soldados de Guyenne, se hundió con todo lo que había dentro y nadie pudo aprovecharlo.*»[329]

Con la obtención del *dominio del mar*, se dedicaron a una *operación de combate contra objetivos en tierra*, y apoyando a las fuerzas propias en tierra lograron cambiar las tornas del

[324] *Ibidem*, p. 280.

[325] *Ibidem*, p. 280.

[326] *Ibidem*, p. 280.

[327] *Ibidem*, p. 281.

[328] ROSE, *Medieval naval warfare*…, p. 124, indica, atendiendo a lo escrito en la *Chronique de Bertran Du Guesclin*, que según parece los castellanos emplearon para derrotar a la flota inglesa embarcaciones viejas cargadas con material inflamable que una vez prendidas eran enviadas contra los barcos enemigos.

[329] CIRLOT y RUIZ DOMENEC (Eds.) *Jean Froissart. Crónicas*, p. 281.

combate que culminó con la rendición del puerto de La Rochela, que se logró el 8 de septiembre de 1372. Con la llegada del invierno, las embarcaciones castellanas retornaron a sus puertos[330].

Aunque según el texto de Froissart:

> «*Cuando ese día de San Juan Bautista hubo subido la marea después de nonas, los españoles levaron anclas y alzaron las velas, y se marcharon con gran ruido de trompas, trompetas, cornamusas y tambores. En lo alto de sus mástiles llevaban grandes telas a modo de pendones con las armas de Castilla, tan largos que los extremos chocaban a menudo con el agua, y era hermoso de contemplar. En este estado partieron los arriba mencionados y pusieron rumbo a Galicia*.»[331]

La flota castellana participó posteriormente en otras operaciones. Así, a principios de 1373, auxiliaba a la francesa en *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, mediante el asedio y conquista final del puerto de Brest (Mapa 33).

Mientras tanto Eduardo III de Inglaterra había mandado el rearme de la flota inglesa, lo que permitió que en ese mismo año 1373 las armas inglesas bajo el mando del conde de Salisbury tuvieran un resonante éxito en Saint-Malo con la captura de ocho embarcaciones castellanas. Esta flota inglesa se dirigía hacia Brest y una vez allí, quedó bloqueada por la acción naval franco-castellana. La flota conjunta, mantuvo además un efectivo *dominio del mar*, lo que impidió que otra flota inglesa, bajo el mando del duque de Lancaster y con destino a la Guyena llegase a su destino, teniendo que reembarcar en Calais[332].

Con este estado de cosas entró nuevamente en el conflicto el aliado inglés más fiel, el soberano portugués. Enrique II invadió Portugal por tierra. En un momento dado se dirigió contra Lisboa, tomando la parte baja y no amurallada de la ciudad. Ante esto, llegaron refuerzos portugueses por vía marítima. De esta forma, las fuerzas navales portuguesas en aquella ciudad quedó constituida por cuatro galeras y quince naos. Previamente el rey castellano había mandado a su flota ir hasta allí, y ordenado a Ambrosio Bocanegra el bloqueo naval del puerto de Lisboa. Pero cuando el rey de Castilla llegó su flota aún no lo había hecho.

La flota castellana bajo el mando del citado almirante, compuesta por doce galeras, llegó frente a Lisboa el 7 de marzo de 1373 (Mapa 37). Unos días antes el legado papal Guido de Boloña había intentado una mediación, fracasada, entre los monarcas de Portugal y Castilla[333]. Las embarcaciones castellanas tomaron dos de las cuatro galeras portuguesas así como las quince naos,

[330] *CRCLA*, pp. 456-457. Por el texto datado en Benavente el 15 de agosto, se indica que los acontecimientos se desarrollaron en agosto. Hay una referencia poco clara el *Los Anales Breves de Vizcaya*, p. 134, cuando se indica que el 6 de septiembre de la Era 1480, es decir, 1372, se hundió una nao castellana. En nota al pie, el editor indica que fue tras una batalla naval que tuvo lugar el 24 de junio de 1372. A tenor de lo indicado por Froissart, la batalla se desarrolló los días 23 y 24 de junio.

[331] CIRLOT y RUIZ DOMENEC (Eds.) *Jean Froissart. Crónicas*, p. 282.

[332] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, pp. 284-285.

[333] La presencia de este personaje enviado por el papado para acordar diversas paces entre los poderes políticos cristianos peninsulares, hace que tengamos numerosas referencias a las acciones del mismo.

que eran castellanas pero habían sido embargadas por orden del portugués. La flota portuguesa quedó por tanto reducida a dos galeras.

Debido a la serie continua de reveses sufridos, el rey de Portugal, Fernando I, se vio obligado a la petición de un acuerdo de paz, propiciado nuevamente por el legado papal Guido de Boloña. El portugués se comprometía a colaborar con el castellano con cinco galeras cuando este tuviera que enviar sus embarcaciones al de Francia como hacía cada año[334].

En 1374 el duque de Anjou envió emisarios a Castilla para que colaborase en el cerco de la localidad gascona de Bayona[335]. Aquello permitió al soberano castellano intentar eliminar de forma definitiva la amenaza que dicha ciudad suponía para la actividad marítima de los puertos castellanos del Cantábrico. Enrique II envió fuerzas tanto terrestres como navales, pero muy exiguas. El componente naval estaba únicamente integrado por ocho galeras que habían partido desde Sevilla y que inicialmente se dirigían contra la costa inglesa aunque cuando tuvieron noticias de la ida del rey en Bayona fueron en su busca. Cuando todas las fuerzas castellanas llegaron a Bayona, se encontraron con que las fuerzas francesas no habían acudido según lo acordado, ni lo harían. Ante esto Enrique II volvió hacia Castilla[336].

En ese mismo año 1374, la flota castellana inició su desquite contra los ingleses. El soberano francés requirió nuevamente la ayuda naval castellana. Con tal motivo se aprestó una armada compuesta tanto de galeras -quince castellanas y cinco portuguesas-[337], como de naos bajo el mando de Fernando Sánchez de Tovar. La flota derrotó hacia la isla *Duyc* (Wright) y realizó sus *operaciones de combate contra objetivos en tierra* por la costa de Inglaterra en cooperación con una gran armada francesa que estaba bajo el mando del almirante Jean de la Vienne[338], conocido en los textos hispanos como Juan de Vienne o Viena, que había sido nombrado almirante de Francia en diciembre de 1373[339].

Pese a todo, los contendientes firmaron una tregua con validez entre junio de 1374 y junio de 1375, que como en otras ocasiones sufrió de numeros incumplimientos, como cuando en agosto de 1374 una flota inglesa de vuelta a Inglaterra desde el continente se apoderó de unas embarcaciones castellanas bajo el mando de Reyner Grimaldi y de Juan de Gales, capturando o destruyendo más de una treintena de embarcaciones[340].

[334] Los datos sobre el conflicto en *CRCLA*, pp. 457-464.

[335] En un ayuntamiento que tuvo lugar en Segovia en 1374, se hicieron nuevas peticiones dinerarias por parte del monarca en razón, entre otras cosas, de «*...la guerra que nos avemos con el rey de Inglaterra, nuestro enemigo*...» PASCUAL MARTÍNEZ, *Documentos de Enrique II*. Murcia, doc. CLVI, pp. 239-245, la cita en p. 240.

[336] *CRCLA*, pp. 476-478. En *Los Anales Breves de Vizcaya* encontramos una exigua referencia en la página 134 de la edición empleada «*A XV días de junio, era de mil CCCC XII (1374), el rey don Enrrique cercó Bayona de Gascueña.*»

[337] FERNÁNDEZ DURO, *La Marina*..., p. 139.

[338] *CRCLA*, p. 480.

[339] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 285.

[340] *Ibidem*, pp. 285-286.

A finales de la tregua una nueva y destacada acción naval castellana se desarrolló en 1375. Sánchez de Tovar destruyó por completo la flota salinera inglesa en la bahía de Bourgneuf. Ese mismo año, las cortes del reino, esta vez reunidas en Toro, volvieron a hacer un reparto de la alcabala, entre otras cosas para la guerra contre el rey de Inglaterra[341].

Pero la situación estaba cambiando. El rey de Castilla recibió notificación del de Francia sobre como se había acordado una negociación con el soberano inglés. Los embajadores de las tres partes se debían reunir en Brujas. Los embajadores castellanos fueron para la mencionada ciudad vía La Rochela desde Bermeo, donde fueron aparejadas las naos que les trasportaron[342]. El viaje fue motivo de una acción naval menor de tal forma que ni con su función de *apoyo a la diplomacia* las embarcaciones castellanas dejaban de lado la labor principal de *impedir las comunicaciones marítimas* del enemigo. Las tres naos castellanas se encontraron en su navegación con otras dos inglesas que desde Burdeos se dirigían hacia Inglaterra, capturando los castellanos a ambas naves y a un noble inglés. Con su presa, uno de los enviados castellanos, Pedro Fernández de Velasco, volvió a Castilla[343].

Pese a todo, finalmente se logró la firma de una tregua ese mismo año en la que se consagraba la obtención de los objetivos estratégicos tanto franceses como castellanos, donde estos últimos vieron recompensada su actuación con la apertura del mercado flamenco del vino, el hierro y la lana[344]. Se obtenía por tanto un completo éxito con el absoluto *control del mar* desde las costas del Cantábrico hasta el canal de la Mancha y el paso de Calais. No obstante, los incidentes entre marinos y embarcaciones castellanas e inglesas se sucedían casi de continuo en las aguas del canal de la Mancha[345].

A partir de principios de 1377 los aliados franco-castellanos realizaron los preparativos de formación de una gran flota[346]. En este caso, la novedad vino por la participación de embarcaciones portuguesas en la ya tradicional alianza franco-castellana[347]. Una flota combinada, la parte castellano-portuguesa bajo el mando de Sánchez de Tovar y la francesa bajo el de Jean de la Vienne, realizó una campaña de ataques continuos a la costa inglesa en *operaciones de combate contra objetivos en tierra* en forma de *asaltos anfibios* entre junio y julio de 1377. En la misma, a partir del 29 de junio, fueron atacados los núcleos de Rye, fueron rechazados ante Winchelsea, pero atacaron Rottingdean, Lewes, Folkestone, Portsmouth, así como los alrededores de Darmouth y Plymouth (Mapa 34).

---

[341] PASCUAL MARTÍNEZ, *Documentos de Enrique II*, doc. CXCVII, pp. 310-151316. La mención en p. 310.

[342] *CRCLA*, pp. 486-487.

[343] *Ibidem*, p. 487. El incidente fue algo oscuro por cuanto el inglés acusó al castellano de atacarle sin motivo ya que había una tregua entre los soberanos de Castilla, Inglaterra y Francia, mientras que el castellano indicó que la presa era buena ya que quien atacó primero fue el inglés y ellos solo se defendieron y repelieron la agresión. Lo cierto es que nunca sabremos realmente quien inició el combate.

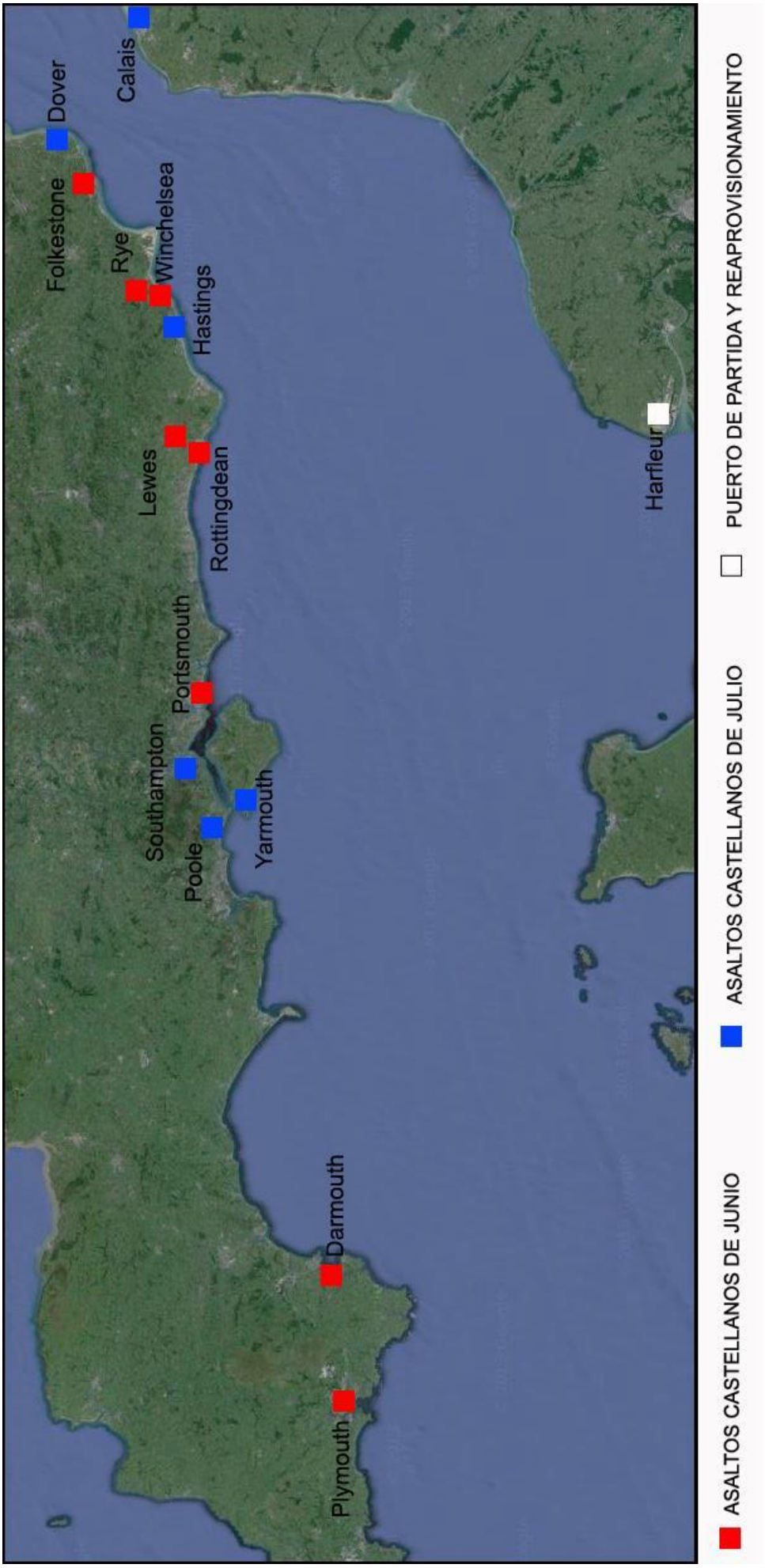
[344] FERNÁNDEZ DURO, *La Marina*..., p. 139.

[345] Se supone que se realizaron en un momento en el que la tregua estaba vigente. Tal vez por ello la información no está consignada por López de Ayala.

[346] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 286.

[347] Novedad dada por el acuerdo alcanzado entre Enrique II de Castilla y Fernando I de Portugal en 1373.

MAPA 34 LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS II. LA CAMPAÑA DE TOVAR DE 1377



Tras esta primera oleada la flota combinada regresó a principios de agosto a costas francesas y se reaprovisionó en Harfleur. La flota tomó brevemente parte en el asedio a Calais que realizaba el duque de Burgundia, impidiendo la recepción de refuerzos por vía marítima. Pero retomó su ataque sobre las costas inglesas entre agosto y septiembre. En esta segunda fase se arrasó la isla de Wight, desembarcaron en esta en las cercanías de Yarmouth, fueron rechazados en Southampton saquearon e incendiaron los puertos de Poole y Hastings y atemorizaron Dover.

Para inicios de septiembre, concretamente el día 10, la flota estaba de nuevo frente a Calais y para el 17 regresó a Harfleur para la invernada[348] (Mapa 34).

En menos de cuatro meses, si descontamos el tiempo de ida, permanencia y vuelta a, en y desde Harfleur, se realizaron catorce desembarcos contra objetivos terrestres ingleses -alguno dos veces-, a la par que se participó, brevemente, en el asedio contra Calais y todo sin contar apenas con oposición naval.

Ese mismo invierno, se produjeron dos combates navales de resultados dispares. El primero se produjo cuando los ingleses recibieron la noticia de que una flota castellana se encontraba al pairo frente a las costas de Sluys, inmediatamente fue despachada una fuerza naval inglesa en su búsqueda, lo que ocurrió en noviembre. Cuando llegaron los ingleses la flota castellana había partido hacia Brest y se dirigieron en su persecución, trabando combate en el que la flota inglesa fue derrotada, volviendo a Inglaterra poco después de la Navidad de ese año[349]. Un segundo combate naval ocurrió cuando una flota inglesa que estaba al mando de Thomas Percy logró una importante victoria sobre un convoy mercante castellano-flamenco de unas cincuenta embarcaciones, pese a que los segundos estaban en paz formal con los ingleses, sufriendo cuantiosas pérdidas[350].

En 1378, la mayor parte de la flota inglesa en aguas francesas, compuesta por nueve embarcaciones alquiladas a la ciudad de Bayona, fue puesta a patrullar las aguas del canal de la Mancha, capturando catorce embarcaciones de un convoy comercial castellano[351].

Ese mismo año, el puerto de Cherburgo pasó *de facto* de estar bajo el señorío del rey de Navarra a estarlo bajo el de Inglaterra, que dispuso allí una guarnición. Con tal noticia, Jean de la Vienne se dirigió al mismo, instando a la flota aliada castellana a reunirse allí con la francesa. Antes de que se produjese la reunión de las flotas aliadas, a principios de julio la francesa fue atacada por la flota inglesa, que era numéricamente superior aunque de embarcaciones de inferior porte. La flota francesa mantuvo el ataque inglés bajo control hasta la llegada de las embarcaciones castellanas, que decidieron la acción a favor de los aliados[352]. Esta victoria naval permitió un momentáneo *dominio del mar* a la flota aliada, lo que facilitó el bloqueo contra Cherburgo y el control de las aguas del canal de la Mancha (Mapa 35).

[348] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 286-287.

[349] *Ibidem*, p. 288.

[350] FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., p. 142; CLOWES, *The Royan Navy*, p. 288.

[351] CLOWES, *Op. cit.*, p. 289.

[352] *Ibidem*, pp. 289-290.

MAPA 35. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS III(1378-1379)

Sin embargo la reacción inglesa no se hizo esperar y se organizó una fuerza para liberar Cherburgo bajo el mando del duque de Lancaster, con John de Salisbury como jefe naval de la misma. Dicha fuerza hizo que la flota aliada abandonase las cercanías de Cherburgo y se refugiase en aguas del río Sena, cruzando después el canal de la Mancha, tras lo cual atacaron poblaciones costeras de Devon y la zona de la península de Cornualles, destruyendo la localidad de Fowey. Mientras, los ingleses atacaron Saint-Malo y pusieron cerco a la ciudad, que resistió el mismo[353] (Mapa 35).

A la par que esto sucedía, el escocés John Mercer, con una flota en la que había embarcaciones de algunos aventureros castellanos, así como franceses y escoceses, se dedicó al asalto de embarcaciones inglesas en acciones de *dominio negativo del mar*. Pero esto provocó la respuesta de un comerciante inglés que armó una flota y se apoderó de la flota de aventureros, incluidas las embarcaciones castellanas[354].

A principios de 1379 los ingleses cruzaron el Canal con destino al continente. En agosto atacaron Saint-Malo, pero la flota franco-castellana que les estaba buscando atacó a las embarcaciones de transporte, capturando muchas de ellas[355] (Mapa 35). Ese mismo año fallecido el soberano de Castilla Enrique II y subió al trono su hijo Juan I. Respecto a las cuestiones navales, antes de la muerte de Enrique II, el rey de Francia le había solicitado nuevamente apoyo naval y este envió ocho galeras y por segunda vez otras cinco de Portugal en virtud del mencionado acuerdo que se había alcanzado entre portugueses y castellanos. No obstante, cuando el rey de Portugal tuvo noticias de la muerte de Enrique II de Castilla, mandó mensajeros con la orden de retorno de las embarcaciones lusitanas. Estas se encontraban ya en el puerto de Santander junto con las castellanas, listas para entrar en acción.

Pese al abandono portugués, el año terminó nuevamente de forma exitosa para los aliados. Esto fue debido a que el 15 de diciembre, debido a una tormenta, una gran flota inglesa naufragó en las aguas entre Irlanda y Gran Bretaña. En el desastre perdieron un total de veinticinco embarcaciones. No obstante, tan pronto como la tormenta pasó, la embarcación del almirante Thomas Percy entabló combate contra una embarcación castellana repleta de tropas, tomándola[356]. El nuevo rey castellano envió a sus embarcaciones hacia Francia y el monarca galo las envió hacia Bretaña, ya que el duque de Bretaña se había aliado con los ingleses contra el francés[357]. Así, Sánchez de Tovar derrotó nuevamente a una escuadra inglesa, en la batalla de Saint-Servan, y contribuyó también a la conquista del castillo de La Roche-Guyon, que estaba situado estratégicamente en el cauce del Loira, entre Ruán y París (Mapa 35)[358].

[353] *Ibidem*, p. 290.

[354] *Ibidem*, p. 291.

[355] *Ibidem*, p. 292.

[356] *Ibidem*, p. 293.

[357] La *CRCLA* no indica quién era el almirante de las embarcaciones castellanas. Sin embargo Fernández Duro indica que era Fernando Sánchez de Tovar. *La marina*..., p. 143.

[358] Varios cientos de años después, dicho castillo fue sede del Cuartel General del Grupo de Ejércitos B, del ejército alemán. El emplazamiento fue escogido por el jefe de dicho Grupo de Ejércitos, el mariscal de campo Erwin Rommel. Antony BEEVOR, *El Día D. la batalla de Normandía*. Barcelona, Crítica, 2009, p. 43.

MAPA 36. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS IV. LA CAMPAÑA DE TOVAR DE 1380

La alegría del soberano francés por tales acciones fue grande y así se lo hizo saber al rey de Castilla además de colmar de mercedes y gracias al almirante castellano, que sigue sin ser nombrado en la *Crónica*[359]. Sin embargo esta acción fue motivada por una petición del rey de Francia al de Castilla según el acuerdo al que ambos llegaron años antes y que se había ido renovando. Ahora tocaba que el nuevo rey de Castilla lo ratificara y así el rey Juan I envió una embajada a la corte de Carlos V de Francia para ello, mientras que el año siguiente fue el de Francia el que envió sus embajadores a Castilla a ratificarlo[360].

En el verano de 1380 se produjo uno de los hechos de combate más destacados de la marina castellana y de la marina española de todos los tiempos. El rey de Francia solicitó el apoyo naval castellano que se reflejó en el envío desde Sevilla de una veintena de galeras, diez de ellas pagadas por el francés, bajo el mando del Almirante Fernando Sánchez de Tovar, que se unió con una flota francesa encabezada por Jean de la Vienne. La flota castellana impidió el envio de tropas inglesas bajo el mando del conde de Buckingham a Bretaña, teniendo que desembarcar nuevamente en Calais[361]. Se realizaron nuevamente *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, desde Yorkshire hasta Cornualles.

Con una costa inglesa completamente desguarnecida, se remontó el Támesis, después de saquear primero Scarborough, se asaltó e incendió Gravesend, en las inmediaciones de Londres y después Winchelsea, Hastings, Portsmouth y tomando las islas anglonormandas de Jersey y Guernesey[362]. En el mes de julio atacaron la localidad de Kinsale[363] (Mapa 36). Ello sucedió sin que hubiera oposición naval alguna por parte de los ingleses, debido a la obtención del pleno *dominio del mar*. Sin embargo, en la acción contra Kinsale, la fuerza expedicionaria perdió cinco de sus embarcaciones, así como otras veinticuatro inglesas que llevaban como botín[364].

Poco después de estos acontecimientos Juan I mantuvo la alianza con la monarquía francesa con la firma en 1381 del tratado de Bicêtre tras la muerte de Carlos V de Francia y la subida al trono de su hijo Carlos VI[365]. A la vez, el monarca castellano se preparaba para la guerra contra Portugal. Debido a la campaña contra los ingleses en ese mismo año 1381 solicitó en abril un préstamo al concejo de Murcia y al obispado de Cartagena sobre el segundo pago de las alcabalas. El motivo entre otros, era claro:

[359] *CRCLA*, p. 510.

[360] *Ibidem*, p. 513.

[361] CLOWES, *The Royan Navy*, pp. 293-294.

[362] *CRCLA*, p. 514. No se menciona el asalto contra Winchelsea, mencionado por FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., p. 144; CLOWES, *Op. cit.*, p.294.

[363] CLOWES, *Op. cit.*, p.294. La única localidad costera con dicho nombre en las islas británicas está en la costa Sureste de Irlanda, por lo que debemos tomar esta noticia con precaución. A no ser que desde Scarborough se rodease Gran Bretaña en un periplo semejante al que siglos más tarde, en 1588, efectuará el grueso de la flota de la Monarquía Hispánica en la conocida campaña de la Armada Invencible. Pero no parece esta la opción más plausible.

[364] *Ibidem*, p. 294.

[365] *CRCLA*, p. 517.

> «*...para el armada que avemos ordenado de armar cuarenta galeas et de çient e treynta barchas*[366] */.../ para faser guerra e mal e daño a los ingleses nuestros enemigos...*»[367]

El rey volverá a incidir en lo mismo para el tercer pago de las alcabalas, en un documento de septiembre:

> «*...como para el armada de naves como de galeas e barchas que entendemos fazer por que la mar este por nos que es cosa que más cumple a nuestro serviçio e al pro e guarda e defendimiento de los nuestros reynos e a daño e destruymiento de los nuestros enemigos...*»[368]

Y mientras que como veremos en el siguiente punto un viejo frente se reabrió para la monarquía y la marina de Castilla, en 1383 Juan I decidió finalizar los contactos comerciales con la Hansa, apresando hasta 84 embarcaciones que se encontraban en diversos puertos castellanos.

2. 3. La guerra por el dominio de Portugal

El frente reabrió cuando Fernando I de Portugal firmó un nuevo tratado con el rey de Inglaterra y se aprestó a armar y enviar una flota contra Castilla a la par que se acordó que el conde de Cambridge fuera a Portugal para ayudar al portugués. En previsión Juan I había mandado aparejar una armada en Sevilla, que fue enviada contra la portuguesa. La flota castellana bajo el mando de Sánchez de Tovar, derrotó completamente a la portuguesa a la altura de Saltes en Julio de 1381 en un *combate principal* en el que se apresaron una veintena de galeras portuguesas (Mapa 37). Esta acción permite a Pedro López de Ayala formular, no se sabe muy bien con qué grado de conciencia, la teoría del *dominio del mar*, cuando indica:

> «*E el rey ovo muy grand placer por estas nuevas, ca cobró toda la mar por si...*»[369]

La flota castellana confió en que los refuerzos ingleses, que habrían de llegar por vía marítima, no lo harían y retornó a Sevilla. No obstante, no pudo impedir la entrada de refuerzos por vía naval que los ingleses trajeron bajo el mando del conde de Cambridge, quien logró arribar a Lisboa en 1381, desarmó sus embarcaciones y las pegó a la costa por temor a las embarcaciones castellanas en su previsible regreso[370] (Mapa 37). Este desembarco inglés fue notificado a toda la

[366] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario* náutico, «1. Nombre genérico de embarcación menor dedicada a la pesca, cabotaje, tráfico fluvial y portuario y también como auxiliar de los buques», p.59.

[367] SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia del reinado de Juan I*..., vol. 2, doc. 239, pp. 359-362. Lo aquí citado en pp. 359-360. La data del documento es Medina del Campo, 25 de abril de 1381.

[368] *Ibidem*, doc. 261, pp. 380-384. Lo aquí citado en p. 381. La data del documento es de 29 de septiembre.

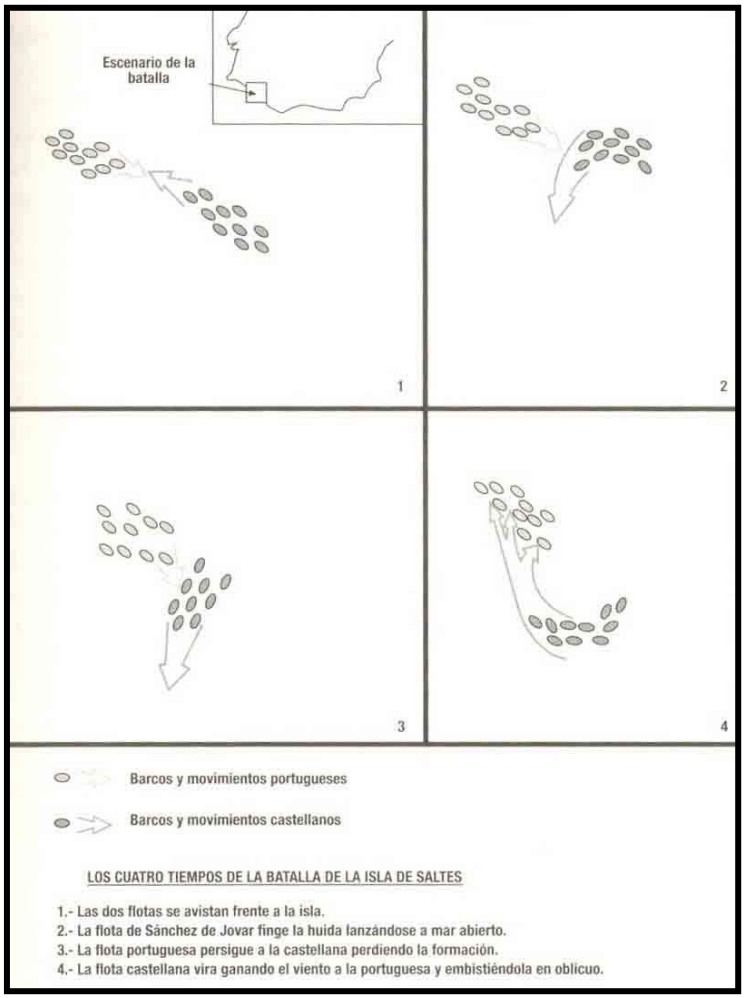
[369] *CRCLA*, p. 533.

[370] *Ibidem*, p. 533. Antes de que se produjese este desembarco en Lisboa, no estaba claro dónde lo acometerían los ingleses. Debido a esto no es de extrañar que en un documento de 23 de febrero de 1381 el rey envie una carta al concejo de Murcia informándole del envío del conde de Carrión, quien tomará medidas de defensa contra los ingleses. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia del Reinado de Juan I*..., vol. 2, doc. 228, pp. 346-347. En el mismo sentido responde el documento de 12 de marzo de

Corona de Castilla[371] y además propició que en diciembre el rey castellano volviese a solicitar para el mantenimiento de la flota, entre otras cosas, un empréstito de las seis monedas que habían sido otorgadas en Ávila, tal y como se ve en un documento hecho llegar a Murcia:

> «*...les mostramos el gran menester en que estamos e la gran costa que avemos fecho e fasemos cada dia asi en armar galeas e naos e barchas para faser guerra e mal e daño al rey de Portugal e a los ingleses nuestros enemigos...*»[372]

FIGURA 6. LA BATALLA DE SALTES[373]



1381 que el Adelantado mayor del reino de Murcia solicitase al concejo de dicha ciudad la guarda efectiva de la misma ante el previsible ataque inglés contra Castilla. VEAS ARTESEROS, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XII, *Documentos del siglo XIV -3-*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1990, doc. LXXIV, pp. 95-96. En otro documento se hace un requerimiento para el mismo caso pero con la localidad de Molina Seca, doc. LXXXVII, p. 111. Hay otro documento previo datado el 23 de febrero de 1381 en Medina del Campo, una carta de Juan I que también es producto del temor del rey a la invasión inglesa por el Mediterráneo. José Manuel DÍEZ MARTÍNES, Amparo BEJARANO RUBIO, Ángel Luis MOLINA MOLINA, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XI, *Documentos de Juan I.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2001, doc. 67, p. 131. En mayo el rey vuelve a insistir en la misma cuestión, doc. 77, p. 146.

[371] DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan* I, docs. 79 , p. 148 y 80, p. 149.

[372] SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia del reinado de Juan I*..., vol. 2, doc. 275, pp. 401-404. Lo aquí citado en p. 402. La data del documento es Ávila, 30 de diciembre de 1381.

[373] Tomado de BATISTA GONZÁLEZ, *España Estratégica*, p. 205.

El esfuerzo naval castellano continuaba a principios de 1382, como se indica en una nueva solicitud de 22 de marzo de 1382 al concejo de Cartagena del pago de cuatro monedas[374]. La recompensa fue el desarrollo de la contienda favorable para las armas castellanas, incluidas las navales. Esto forzó a Fernando I de Portugal a la firma de una nueva paz en 1382. En ella se acordaban aspectos entre los que destacaba algunos navales, como la devolución de las veinte galeras que los castellanos habían tomado en Saltes o el regreso de las tropas inglesas en naos castellanas, siendo pagado el flete por los ingleses[375].

Los castellanos iniciaron el cerco completo por tierra, con tropas bajo el mando del maestre de Santiago Pedro Fernández de Velasco[376], y por mar[377], bajo el mando del almirante Sánchez de Tovar[378] (Mapa 48). Para tal movilización se expidieron las órdenes oportunas, y cerca de Lisboa el soberano castellano informará que:

> «*Bien sabedes en como nos estando en los nuestros regnos de Portugal, que Lixbona e otros lugares de los nuestros regnos de Portugal non quieren obedecer nuestro mandamiento /.../ e estan con corazones encabritados e arman galeas e otros navios para fazer nos deservicio en lo que ellos pudieren /.../ Por lo cual ordenamos de armar la mayor flota que ser pudiere de naos e de galeas e de barchas con que les quebrantar la su soberbia que ellos tienen,...*»[379]

Los portugueses mandaron armar una flota en Oporto para socorrer Lisboa. Estaba compuesta de dieciocho galeras y seis naos, frente a las trece galeras y doce naos y barcas de la castellana. Contaban con la ventaja de las corrientes marinas y, en menor medida, de los vientos predominantes. Arribó a Lisboa y se entabló un combate entre las naos portuguesas y la flota castellana, de las que estas tomaron tres de las de aquellos. El resto de embarcaciones portuguesas entraron en puerto y fueron desarmadas menos cuatro galeras, que quedaron aparejadas[380]. La inactividad naval portuguesa hizo que su concurso fuese completamente inútil en el desarrollo de la campaña, ya que nunca disputó el *dominio del mar*. La flota castellana, nuevamente a su *versatilidad*, *flexibilidad* y *adaptación* podía desempeñar tanto *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, en este caso mantener el cerco, como de *control* y *dominio del mar*, combatiendo a la flota portuguesa e impidiendo su actuación. Pero el cerco se tuvo que levantar debido a la incidencia de la peste negra en el real castellano. La enfermedad causó estragos entre los sitiadores, de tal manera que en 1384 fallecía el gran jefe naval castellano Fernando Sánchez de Tovar a consecuencia de la misma. Este levantamiento del cerco supuso el regreso de la flota hacia Sevilla[381].

[374] *Ibidem*, doc. 285, pp. 422-424.

[375] DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan I*, pp. 536-537.

[376] *Ibidem*, pp. 562-563.

[377] *Ibidem*, p. 566.

[378] Dato proporcionado por FERNÁNDEZ DURO, *La marina*..., p. 145.

[379] DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan I*, doc. 146, pp. 292-294, la cita en p. 292. El documento está datado en Morxuera, cerca de Lisboa a 20 de mayo de 1384.

[380] *CRCLA*, pp. 567-568.

[381] *Ibidem*, pp. 570-572.

Una vez en la ciudad del Guadalquivir, el soberano no cejó en su intento y a la par que envió emisarios al rey de Francia, hizo las gestiones oportunas para levantar nuevamente ejército y flota contra Portugal[382]. Mandó que se aparejasen embarcaciones que habrían de volver al asedio de Lisboa en el futuro. De esta forma se formó una armada compuesta de doce galeras y veinte naos que fueron enviadas nuevamente contra Lisboa ya en 1385 (Mapa 37), a la par que recibió emisarios del rey de Francia que le informaban de la intención del soberano francés de invadir Inglaterra, por lo que solicitaba del castellano el auxilio de algunas galeras. Ante esta petición, el de Castilla tuvo que demorar la entrega de ayuda hasta una hipotética conclusión del conflicto en Portugal[383].

La flota castellana que actuó contra Lisboa fue reforzada con veintiséis naos que procedían del Cantábrico con suministros para las tropas castellanas de las fortalezas de alrededor de Lisboa. Esto supuso para el monarca castellano un gran alivio. Así se desprende del texto de Pedro López de Ayala, quien manifiesta:

> «*...e ovo dende muy grand placer, ca los de Portogal que eran contra el non tenían ya poder en la mar.*»[384]

El nuevo jefe de la flota castellana fue el almirante Pedro Afán de Ribera quien, aunque mantuvo bajo control las costas portuguesas, no pudo evitar la llegada de refuerzos terrestres ingleses por vía marítima en una gran flota. Dichas fuerzas colaboraron con los portugueses en la derrota de las armas castellanas de Aljubarrota de 1385, con la que Portugal mantenía su independencia[385]. Esta gran flota inició sus preparativos en enero de ese año y para ello se confiscaron y obligó a participar a todas las embarcaciones bienes y marinos portugueses que había en los puertos ingleses[386]. En definitiva, ante la derrota en tierra el *dominio del mar* castellano se mostró completamente vacuo, incapaz de incidir sobre los acontecimientos en tierra.

Tras la derrota castellana el rey Juan I marchó desde Aljubarrota a Santarem y desde allí marchó hacia el Tajo. En dicho río se embarcó y se dirigió hacia Lisboa, ciudad a la que su flota continuaba asediando[387]. El soberano, una vez allí, se embarcó en una nao que arrumbó hacia Sevilla[388]. La flota continuó realizando su función, esta vez con la *operación de evacuación* realizada. Es claro el propio relato que el monarca hace de los hechos acaecidos tras la derrota terrestre:

---

[382] Así en un documento datado en Trujillo a 22 de mayo de 1385 solicita servicio de moneda para la guerra, entre otras cuestiones, «*...por quanto nos ordenamos de entrar en Portugal lo mas poderosamente que podamos, asi por tierra commo por mar...*» a lo que añadía «*...nos non lo podemos conplir con las dichas diez monedas con que este año nos avides servido, por las grandes despensas que avemos fecho e fazemos, asi en las armadas que nos mandamos fazer este año de galleas e naos e barchas para la dicha guerra...*» DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan* I, doc. 175, pp. 343-345. Cita en p. 343 la primera y p. 344 la segunda.

[383] *CRCLA*, pp. 572-575.

[384] *Ibidem*, p. 590.

[385] FERNÁNDEZ DURO, *La Marina*..., p. 147. CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 296 indica que en enero de 1385 se realizó en los puertos ingleses la requisa de numerosas embarcaciones, entre ellas todas las que fueran portugueses, en vistas de la expedición hacia Portugal.

[386] CLOWES, *The Royasl Navy*, p.294

[387] Era el tercer soberano de Castilla del que hay prueba documental que hizo tal cosa. Los anteriores fueron Alfonso XI y Pedro I.

[388] *CRCLA*, p. 602.

> «*E nos, leyendo el desbarato de nuestra gente fuemos nos para Santarem, e de alli veniemonos nos por mar en un navio armado a Lixbona para la nuestra flota, por quanto estavamos e non podiamos cavalgar. E estoviemos asi dos dias e mandamos guardar ally nuestra flota e fazer algunas cosas que conplian a nuestro serviçio, e mucha gente de la que estava en nuestro regno de Portugal fueronse a la nuestra flota e después venimos nos para aui, a Sevilla, en tres galeas, e llegamos aquí lunes, veynte e un dias desde dicho mes de agosto...*»[389]

Es decir, el rey logró ponerse a salvo gracias a la flota, que nuevamente actuó como flanco de retirada de las tropas de tierra, siendo además lugar de refugio para sus maltrechas tropas y aprovechando, en su singladura hacia el S. tanto los vientos como las corrientes favorables (Mapas 8 y 10).

Debido a la victoria de Aljubarrota, una flota inglesa logró en 1386 desembarcar precisamente el día de Santiago un contingente militar en La Coruña sin encontrar casi oposición y tomando por la fuerza algunas galeras castellanas[390] (Mapa 37). Las tropas inglesas estaban encabezadas por el duque de Lancaster, quien todavía pretendía la Corona de Castilla[391], para lo que adujo motivos dinásticos. Se inició una campaña por la Península Ibérica en la que, desde 1387 con auxilio portugués, fracasaron las pretensiones del inglés.

Por otro lado, en 1387 el almirante inglés conde de Arundel logró, en la desembocadura del Támesis, la destrucción de un convoy comercial que estaba compuesto por embarcaciones francesas, flamencas y castellanas. Esto provocó una gran conmoción en las relaciones entre Castilla y Flandes, que veían peligrar sus vías de comunicación y *control del mar* castellano obtenido por las treguas firmadas en 1375 (Mapa 37). De igual forma se presentaba la opción de un posible *control del mar* inglés de las aguas del canal de la Mancha mediante el ejercicio del *dominio negativo del mar* con el ataque contra embarcaciones mercantes. Tales circunstancias hicieron que se iniciaran una serie de contactos diplomáticos.

Así, por el tratado de Bayona y las treguas de Leulingham, respectivamente de 1388 y 1389, se puso fin a la guerra castellano-inglesa y a las pretensiones al trono del duque de Lancaster[392]. En noviembre de 1389 eran los portugueses los que firmaban dichos acuerdos. En los mismos, se manifestó que se daría seguridad tanto a mercaderes como a romeros, especialmente a los últimos

[389] DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan I*, doc. 178, pp. 349-351, la cita en p. 350. El documento está datado en Sevilla a 29 de agosto de 1385.

[390] En documento fechado en Valladolid a 7 de septiembre, se ordena la defensa de sus reinos ante el ataque inglés DÍEZ MARTÍNES, BEJARANO RUBIO, MOLINA MOLINA, *Documentos de Juan I*, doc. 195, pp. 379-382.

[391] *CRCLA*, p. 614.

[392] Esto no impidió que el 13 de febrero de 1388 se firmase un tratado entre Juan I de Castilla y Carlos VII de Francia para organizar una armada de dieciséis galeras contra intereses ingleses. BMN. CSB. S. Artículo 1º, nº 1 a 82, manuscrito 371, doc. 1, ff. 1r.-4v.

que acudían a Santiago de Compostela[393]. Era nuevamente un tratado beneficioso para los marinos y mercaderes castellanos, que continuaban disfrutando del *control del mar* en las aguas de su interés. No obstante la tregua era por seis años y en las cortes de Guadalajara que se reunieron en 1390, se acordó que se fuese reuniendo bajo la protección de un tesorero una cantidad de dinero con la que el soberano podría tanto juntar tropas de tierra como una armada de galeras y naos con la que enfrentarse nuevamente contra Portugal[394]. Pero el soberano ya no lo vería, pues falleció en Alcalá de Henares ese mismo año de 1390.

Pese a estas precauciones, finalizaba así un convulso período en la historia naval castellana, que se había iniciado en 1336 y que permitió a los marinos castellanos del Cantábrico el inicio de la supremacía marítima y naval.

3. Conclusiones

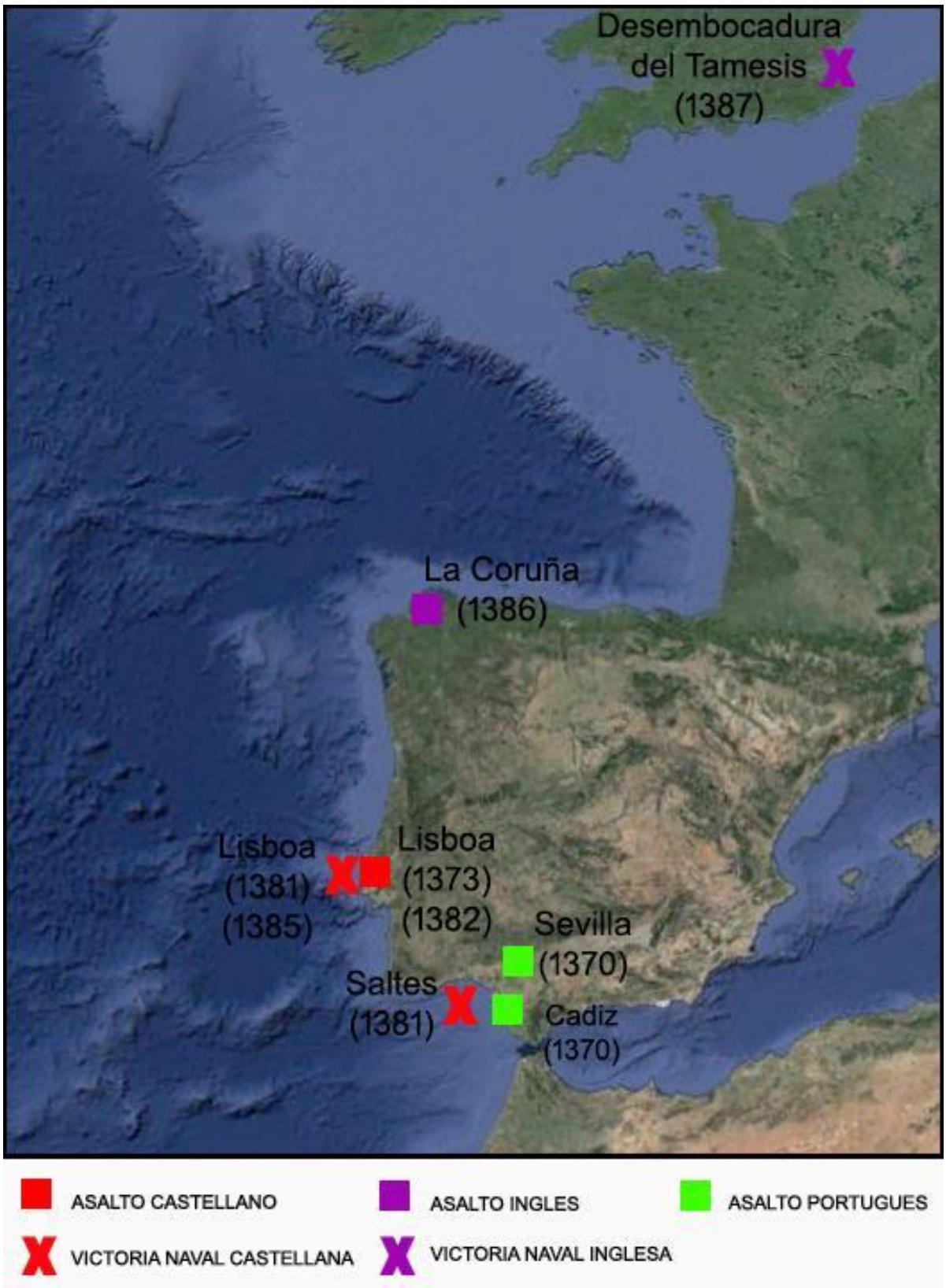
En el marco del Mediterráneo, y en concreto a la continuidad de la lucha contra el Islam, en esa fase se produce el triunfo castellano definitivo, el completo *dominio del mar* y el *control* de este. La posibilidad de una invasión desde el Norte de África es desbaratada por la victoria de Alfonso XI en la batalla de Tarifa-El Salado hacia finales de la primera mitad del siglo XIV. La imposibilidad de una nueva invasión desde el Norte de África, y de la rápida conclusión del proceso secular conocido como Reconquista, sucede en ese siglo XIV, con la derrota, pese a algunos reveses significativos, de las fuerzas navales de benimerines y nazaríes en las aguas del Estrecho. La importancia de tal hecho viene dada por la rápida acción en busca de embarcaciones por parte de Alfonso XI tras la derrota de su flota. Desde entonces el dominio de la aguas del Estrecho será claramente castellano y esto permitirá en 1415 la conquista portuguesa de Ceuta, libre la flota lusitana de cualquier amenaza naval norteafricana. Su importancia estiba en que por vez primera en siglos, la cristiandad latina occidental se asentará de forma definitiva en el norte de África tras intentos anteriores en la zona de Túnez por marinos principalmente italianos. Pero además, la presencia portuguesa permitirá que sean los poderes políticos cristianos quienes posean el control del estrecho de Gibraltar mediante emplazamientos en las dos orillas del mismo, rompiéndose de manera definitiva el posible control islámico del mar.

El otro aspecto de la acción castellana en este mar, el intento de ampliación de la fachada castellana mediante el enfrentamiento contra Aragón, se tradujo en un rotundo fracaso que concluyó con la derrota castellana y la no consecución de tal objetivo. Sin embargo los castellanos fueron incrementando su presencia en dichas aguas a partir del siglo XV, tanto en actividades marítimas -eminentemente comerciales-, como navales -en este caso en acciones de *dominio negativo del mar*-, como lo atestigua la fuerte actividad corsaria realizada por embarcaciones y hombres de la Corona de Castilla puestos al servicio de cualquiera de los poderes políticos de la zona, incluso del papado.

[393] Todo lo concerniente a la campaña del duque de Lancaster, los contactos diplomáticos y las firmas de paces y treguas en *CRCLA*, pp. 614 a 647.

[394] *Ibidem*, p. 665.

MAPA 37. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS V. EL FRENTE PORTUGUÉS (1370-1388)



En el marco Atlántico resulta evidente la cada vez mayor participación castellana en el conflicto que enfrentaba a los soberanos inglés y francés. Pero esto es a resultas de la profunda integración que estaba sucediendo de mercaderes y marineros castellanos en las actividades de comercio marítimo de la zona y el acoso que estaban viviendo a manos de las embarcaciones ingleses. Alfonso XI dudó entre la neutralidad y el apoyo a los franceses, duda que se le quitó a Pedro I cuando recibió auxilio inglés en el conflicto civil en que se sumió Castilla. Con el triunfo de su hermanastro y rival, Enrique de Trastámara los intereses marítimos castellanos hicieron que se pusiese a disposición de Francia los recursos navales necesarios con los que combatir y contrarrestar las acciones inglesas en al canal de la Mancha y el golfo de Vizcaya. La iniciativa correrá a cargo de castellanos y franceses pero luego será contrarrestada por los ingleses, quienes incluso desembarcaron una fuerza expedicionaria en Castilla. Sin embargo, el enfrentamiento era tan prolongado y duro que en 1389 los contrincantes necesitan de una tregua para poder reponerse, logrando los castellanos tanto en esa tregua como en las consignadas en 1375 el *control del mar* para el desenvolvimiento de sus actividades marítimas.

Entre medias se produjeron una serie de enfrentamientos entre Castilla y Portugal que inicialmente fueron favorables para los intereses castellanos, quienes incluso llegaron a conquistar Lisboa. No obstante, el alineamiento de Portugal con Inglaterra permitió a los lusitanos mantener su independencia frente a Castilla tras la batalla de Aljubarrota, donde los contingentes ingleses desembarcaron en Castilla y desempeñaron un papel protagonista. Con esto, a la tregua firmada entre Francia, Inglaterra y Castilla en 1389, se le unió la que firmaron Portugal y Castilla en 1390. Se aplazaba la resolución del conflicto y del *dominio del mar* en esta área para otra ocasión.

Por lo general hay que destacar como en este período hay un aumento significativo de los usos de la marina de guerra. Hemos visto cómo se emplea para combatir contra otras embarcaciones, pero también para el bloqueo de ciudades costeras, el apoyo a las fuerzas de tierra tanto en combate como en apoyo logístico. Igualmente comprobamos como se emplea tanto en misiones diplomáticas como de inteligencia. En menos de un siglo, el que va entre la conquista de Sevilla en 1248 a la batalla de Tarifa-El Salado, la marina de guerra castellana evoluciona rápidamente y va asumiendo cada vez más funciones. Y lo que es más importante, lo hace de forma que es capaz de intentar influir directamente en los acontecimientos que tienen lugar en tierra. Unas veces con éxito, la mencionada batalla de Tarifa-El Salado es un ejemplo, otras sin él, como muestra el fracaso en aumentar la fachada mediterránea de Castilla bajo Pedro I. Pero lo que no cabe duda es que se intenta.

Vemos pues a marinos y barcos andaluces en las aguas septentrionales y marinos y barcos del Cantábrico y Galicia en las aguas meridionales, actuando casi siempre en las flotas con una combinación de embarcaciones entre las que destacan las galeras y las naos. Además, la capacidad naval castellana permitirá que actúen simultáneamente sus armadas en los dos marcos geográficos que hemos tomado como referencia.

Y esto estando presente en cualquier época del año. No funciona la idea preconcebida de que la navegación medieval deja de existir o disminuye significativamente en invierno. Puede ocurrir con la mercantil debido a cuestiones económicas relacionadas con los seguros de viaje, pero desde luego no con la marina de guerra, donde la flota castellana, en numerosas ocasiones, mantiene su actividad en invierno. Esto se desprende, por ejemplo, de los acontecimientos navales bajo el reinado de Alfonso XI, en el sur pero también ocurrirá con posterioridad también en las aguas del norte. Pero dicha circunstancia no significa que las condiciones climatológicas no supongan una fuerte influencia en el desarrollo de las operaciones navales, como hemos visto también en numerosas ocasiones, pero los marinos castellanos lograron superar muchas veces tales inconvenientes a base de cierta superioridad de sus embarcaciones, como de la pericia de sus hombres.

CAPÍTULO IX

EL DOMINIO DE LOS MARES

Madurez. Este sería el término que correspondería a la Marina de Castilla en la Baja Edad Media. En las aguas del norte jugará un papel primordial en la conclusión del principal conflicto europeo del momento, la Guerra de los Cien Años. Tampoco se olvida el principal objetivo estratégico de la monarquía castellana, la Reconquista. Al final de este período Castilla aparecerá navalmente como poder hegemónico en Europa. Sus barcos estarán presentes en todos los puertos europeos. Su flota de guerra mantendrá la hegemonía en los mares de interés económico y/o político para la monarquía o para los mercaderes castellanos, como muy bien ha referido un autor aunque únicamente respecto al reinado de Juan II, los almirantes y capitanes castellanos impondrán su presencia en diversos mares foráneos[1].

En el capítulo anterior vimos como el período de auge tenía lugar en el marco del Mediterráneo, hasta 1415, con la toma de Ceuta, mientras que para el del Atlántico poníamos la fecha de 1389, con las paces de Bayona-Leulingham. Esta fase, que hemos denominado como la del dominio de los mares, finaliza, no lo puede hacer de otra manera, en 1476, dos años después de la subida al trono de Castilla de la reina propietaria Isabel y de su marido Fernando, que era a su vez heredero al trono de la Corona de Aragón. Ese año, en el marco de la guerra civil entre Isabel y Juana la Beltraneja, se producirán dos batallas navales que marcan la última acción de los barcos de Castilla dentro de un reino no ligado a la Corona de Aragón. Tras estos combates, las acciones navales castellanas, han de contemplarse dentro del marco de la acción global de la Monarquía Hispánica, que abarcaba muchos más ámbitos políticos que la Corona de Castilla. Además durante esta fase el polo de la principal actividad naval castellana se va desplazando progresivamente desde el marco del Mediterráneo hacia el del Atlántico.

Dentro de este cambio de polo de atención es donde tenemos que ubicar el proceso de conquista de las islas Canarias. Se trata de la primera acción de conquista ultramarina en la que se encuentra la monarquía castellana y sus enseñanzas serán muy valiosas en el futuro. A este proceso, ocurrido entre 1404 y 1496, dedicaremos un apartado específico en este capítulo.

1. El marco Mediterráneo (1415-1476)

Bajo el reinado de Juan II, ya mayor de edad, se retomó en 1431 la guerra contra Granada, de tal forma que en los años anteriores se buscó cerrar otros frentes que estaban abiertos. Así, entre finales de 1429 y principios de 1430 se armó una flota cuya misión era participar en la guerra contra

[1] CERVERA PERY, *El poder naval*, p. 193.

los infantes de Aragón[2]. En 1454 se inicia el reinado de Enrique IV. Si bien los acontecimientos navales del mismo suelen ser poco destacados, estos sí que se dieron y se puede considerar que fueron básicamente exitosos. Entre ellos, una campaña costosa fue la toma de Gibraltar, que finalmente caería en manos castellanas en 1462. A la vez asistimos a los preparativos bélicos, incluidos los navales, de cara a un posible enfrentamiento con la Corona de Aragón. Pero en líneas generales, la convulsa situación política interna de Castilla entre 1435 y el final de la Guerra Civil en 1476, hicieron que las actividades navales contra el único reino andalusí, si bien no desaparecieron, sí que quedarán relegadas en un segundo plano. No obstante, aunque ya quedan fuera del marco cronológico de este trabajo, su papel fue muy destacado, como ya indicamos a vuela pluma al hablar del estado de la cuestión en la Parte I de este trabajo, en la conquista final del mismo.

1. 1. La lucha contra el Islam

Hemos visto en el capítulo anterior como la Corona de Castilla obtuvo a principios del reinado de Juan II el completo *dominio del mar* y el *control* del mismo en las aguas del Estrecho frente a posibles fuerzas hostiles tanto norteafricanas como nazaríes.

Por parte musulmana, las acciones navales quedaron relegadas a asaltos de tipo corsario. Es decir a acciones de *dominio negativo del mar* contra las costas cristianas, en *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, mediante la realización de *asaltos anfibios* en forma de golpes de mano. Así nos lo pone de manifiesto un autor islámico del siglo XIV:

> «*...guerreros excelentes, arqueros y capitanes expertos que atacaban las costas cristianas, raptaban a los habitantes, así hombres como mujeres, y se los llevaban a tierra del islam,...*»[3]

Pero con todo, el cronista Alfonso de Palencia se permitirá escribir:

> «*...y que ahora, limitados* [los granadinos] *por el estrecho del Mediterráneo, faltos de defensas y auxilios marítimos, no tenían más poder que el que la pereza de nuestra nación les brindaba.*»[4]

Volvió el autor a dejar constancia de su pensamiento en el mismo texto:

> «*Si confiasen en abastecerse por el tráfico marítimo de África* [los granadinos] *pronto morirían, porque no tienen recursos ni pericia para la navegación; y si por acaso los cartagineses o tunecinos que habitan la vieja Cartago tienen una*

[2] PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla...*, p. 35-40. La documentación sobre este aspecto fue publicado por NAVARRETE, *Colección de viajes*...., I, apéndice 3. Copia en BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1, ms. 375, ff. 1r.-23r.

[3] Al-Umari, Masalik. Traducción de M. Gaudefroy-Demombynes, París, 1927, p. 239. Citado por VIGUERA MOLINS, «La organización militar en...», p. 37. Como se desprende del texto, las acciones realizadas por los nazaríes corresponden a proyección del poder naval sobre tierra en golpes de mano, tratándose más bien de acciones de *dominio negativo del mar* que de otra cuestión.

Para este apartado véanse los mapas 39 y 40.

[4] *Décadas*, vol I, p. 103.

> *pequeña armada de galeras, en seguida la apresan cristianos catalanes, vascos o a veces andaluces y aun portugueses, cuya constancia en la guerra les ha conseguido la posesión de ciudades situadas en la costa de al-Magrib y convenientes para nuestras escuadras. Por tanto, apenas aborda en salvo, furtivamente y con vientos favorables, siquiera una pequeña carabela de los moros con viajeros o con los subsidios que anualmente se recogen en África para la defensa de Granada. Cuánto más sería la escasez, pues, si dependieran por necesidad sólo de aquel tráfico.*»[5]

E insistía nuevamente:

> «*También se necesitaría para someterlos una poderosa armada de galeras y naves de carga, para impedir que los auxiliares de al-Magrib y de los beréberes tunecinos reforzasen a los granadinos cuando éstos se hallasen cercados o oprimidos por la falta de víveres. Estando rodeados los granadinos por mares y tierras en poder de cristianos, los otros siempre les ayudan con tropas auxiliares /.../ si no se opusiese el rey Enrique a los intentos de los infieles con una poderosa armada permanente*.»[6]

Se aprecia que el *control del mar* era total y absoluto del lado cristiano, el castellano en particular.

Aunque pueda parecer una contradicción, esta circunstancia y la convulsa situación interna que vivirá Castilla hasta la mayoría de edad de Juan II en 1419, redujo la actividad naval en aquellas aguas. Ya con la mayoría de edad de Juan II y los primeros años del reinado de Enrique IV, se realizaron con diversa fortuna una serie de campañas contra los musulmanes granadinos. En el caso del primero, el factor naval de las mismas fue nulo, no así en el caso del segundo en las que el factor naval fue significativo.

Con la mayoría de edad, Juan II tomó inicialmente las riendas del poder y se enfrentó a diversas convulsiones. No menor fue la invasión navarro-aragonesa en 1429 y que veremos más adelante. En 1430 Juan II envió embajadores a Granada para manifestar que no se confirmaban las treguas existentes[7] sino que se retomaría nuevamente el conflicto[8]. A finales de 1430 se iniciaron las hostilidades con un componente exclusivamente terrestre[9].

Pero además una fuente castellana nos proporciona la noticia de otra expedición portuguesa en el Norte de África. En concreto, los infantes Enrique y Fernando de Portugal realizaron una

[5] *Ibidem*, p. 110.

[6] *Ibidem*, p. 144.

[7] Que se había firmado en 1424, ABELLÁN PÉREZ, *Documentos de Juan II*, doc. 76, pp. 243-244.

[8] *Crónica del Halconero*, p. 70.

[9] *Ibidem*, p. 71 y ss. Este componente bélico completamente terrestre puede ser consecuencia de la frustrada campaña naval que se planteó para ese mismo año contra la Corona de Aragón y que veremos más adelante.

incursión contra la ciudad de Tánger en 1437, expedición que se saldó con un fracaso y la captura por parte de los musulmanes del infante Fernando[10] (Mapa 38).

A finales de 1447 o principios de 1448 algunas fuerzas granadinas, con apoyo de refuerzos procedentes del Norte de África, realizaron una serie de incursiones en tierras castellanas, que dio como resultado una severa derrota de las tropas concejiles sevillanas[11].

En marzo de 1450 se alcanzó nuevamente una tregua con el reino de Granada[12]. Se firmarán otras treguas en 1452, como refleja la documentación de la época[13]. Estas firmas hicieron que durante un tiempo cesaran las actividades navales contra los nazaríes en campañas directas de la monarquía castellana. La situación cambiará cuando acceda al trono el nuevo soberano de Castilla, Enrique IV[14].

1.1.1. Las campañas de Enrique IV (1455-1459)

En julio de 1454 accedió al trono de Castilla Enrique IV. En los primeros años de su reinado, reinició la confrontación contra el reino Nazarí de Granada en una serie de campañas entre los años 1455 y 1459. En las mismas se intentó retomar cierta actividad naval contra el reino de Granada aunque con escaso éxito, y eso que constaba a diversos autores de la época la importancia de lo naval en la lucha contra Granada, tal y como hemos visto en las líneas anteriores.

En la primera campaña de 1455 se hizo empleo de embarcaciones, que si bien es cierto que a primera vista pudiera parecer que se hizo de forma limitada, veremos que no fue así[15]. La campaña era más compleja de lo que parecía. Por un lado una incursión contra la vega de Granada por parte de ciertas tropas, mientras que otras debía marchar por la costa hasta territorio malagueño, donde ambas se encontrarían para retornar a la zona de Cádiz asolando la costa nazarí[16]. Reunidas las fuerzas en Málaga:

> «*...Enrique mandó aprestar una galera y algunas carabelas para facilitar el desembarque de víveres cuando arribaban las naves de carga. Pero los moros colocaron una pequeña barca, reforzada con madera más fuerte de lo normal*

[10] *CAEIV*, p. 136.

[11] *Crónica del Halconero*, pp. 497-498.

[12] *Ibidem*, p. 542.

[13] ABELLÁN PÉREZ, *Documentos de Juan II*. Por ejemplo, doc. 319, pp. 665-666

[14] Sin valorar la intencionalidad política, tenemos que hacer referencia a la problemática de la cronística durante el reinado de este monarca. Las fuentes, parciales respecto al soberano según la orientación política del autor, suelen recoger escasas noticias navales. Y cuando unas las recogen el mejor de los casos, unas resuelven en pocas líneas lo que otras desarrollan con más extensión. De todas formas hay que decir que las *Décadas* de Alfonso de Palencia proporciona datos más abundantes, así como una cierta interpretación -inconsciente-. de lo que representa el *poder naval*. Es asimismo el que proporciona más noticias extra castellanas sobre asuntos navales. Curiosamente el texto en principio más favorable a Enrique IV, el de Diego Enríquez del Castillo, es muy parco en las ya de por sí escasas referencias navales durante el reinado de este monarca. De hecho, es el que menos información proporciona.

[15] *Décadas*, vol. I, pp. 109-112. También hay noticias en la *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal. En la *CAEIV* no se hace mención de la participación naval en esta campaña, ni tampoco en el *Memorial de diversas hazañas*.

[16] *Décadas*. Vol I, p.109.

> *para su tamaño y propia para llevar trabucos, en la costa al abrigo de las murallas contra nuestra galera y carabelas, la cual disparaba tiros sin cesar con rapidez vertiginosa contra nuestros marineros, peones y hombres de armas. Esa nave, el vulgar llamada albatoza*[17]*, sirve para lanzar proyectiles con las dos bandas. Tal era la imprevisión con la que actuaron los nuestros debido a la incuria del rey, que éste, aunque habría podido aprestar una armada de muchas galeras, la descuidó hasta tal punto que los moros con sólo aquella pequeña barquilla no sólo osaron defender la costa, sino también se atrevieron de pasada a causar daño a nuestras naves.*»[18]

Distinta es la versión ofrecida por otro texto cronístico sobre la participación naval castellana en esta primera campaña de Enrique IV contra el islam peninsular:

> «*Y en levantandose el rey llego a le hacer reverencia don Martin de Guzman, señor de Orgaz e Sancta Olalla, el qual venia de armada con una nao, e dixo al rey que avia alli tomado tierra para le servir con la gente que traia, pero pues su alteza se partia para Hecija, viese lo que le mandava hacer, el rey le tuvo en servicio su venida y le mando que se tornase a su nao.*»[19]

Estas dos noticias, aparecidas en dos fuentes distintas y sobre la misma campaña, lo que nos indican es que el papel de las fuerzas navales en la misma fue significativo, aunque su puesta en práctica dejó mucho que desear. Así, los nazaríes lograron el *dominio del mar*, en la zona del puerto de Málaga mediante el empleo, según las *Décadas*, de una sola embarcación, eso sí, artillada frente a unas embarcaciones castellanas que debían ser más numerosas, y de mayor porte pero que debían de carecer por completo de cualquier tipo de arma de fuego en su dotación de armamento.

En la segunda campaña, en 1456 y nuevamente en el entorno de la costa malagueña, la intervención naval será más exitosa y así se produce la toma del castillo de Fuengirola en una *operación de combate contra objetivos en tierra*:

> «*Y en este dia como la gente del real pasasse junto con la Fuengirola e les pareçiere que la fortaleza se podía tomar, començaron de la combatir, e como los moros todos socorrieron a la parte del combate e las espaldas de la fortaleza quedasen syn gente alguna, la gente de un ballener que era de uno que se llamava Oían Viral, salio en tierra e con el mastil del ballener escalaron la fortaleza, e subieron en ella catorze o quinze vizcaynos, dando muy grandes bozes, ¡Castilla, Castilla, por el rey don Enrique!*»[20]

[17] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, «*Ant. Pequeña embarcación con cubierta, empleada antiguamente*.» p. 20.

[18] *Décadas*, vol I, p. 112. Es probable que la *CAEIV*, no indique nada debido al poco éxito de la parte naval de esta campaña. Tampoco indica nada el texto de Diego de Valera, *Memorial*.

[19] *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal, cap. 14, p. 99. Según el texto esto ocurrió sobre el 10 de mayo de 1455.

[20] Sobre la campaña, *CAEIV*, p. 16-17 y ss y 40 y ss. Sobre este texto p. 54. En este caso son las *Décadas* las que no ofrecen noticia alguna sobre este hecho.

La información que nos proporciona el texto es mayor de lo que inicialmente podemos apreciar. Pese a que no se indica nada, no cabe duda que para al menos esta segunda campaña, que se desarrolla por la costa del reino de Granada, -Málaga, Benalmadena, Fuengirola, Marbella[21], Gibraltar entre otras poblaciones-, se contó con una aportación. No debe ser casual la presencia de una embarcación en el transcurso de la campaña. De hecho no lo era, pues en el transcurso del texto se indica:

> «*E como el capitan de Çebta, que se llamava don Sancho, conde de Udemira, fuesse çertificado por los navios que por mandado del rey eran venidos sobre Málaga de cómo el rey estava ally,...*»[22]

En efecto, para el transcurso de la segunda campaña contra el reino de Granada, el rey dispuso el empleo de una fuerza combinada terrestre y naval, con el objetivo principal en el puerto de Málaga.

También está descrita esta acción, de forma más somera, en otro texto cronístico, el *Memorial de diversas hazañas*:

> «*Y en este día vna fortaleza que se llama la Fonxirola se combatió, no por mandado del rey, y estándo combatiendo por la gente de vn vallenel de vno que se llamaba Juan Vidal, salió en tierra y con el maestre del vallenel escalaron la fortaleza, y subieron en ella catorze o quinze hombres, vizcaynos, dando grandes bozes, diziendo:*
>
> *-¡Castilla, Castilla, por el rey don Enrrique!*»[23]

En este texto no se indica la presencia de una flota bajo mandato del soberano de Castilla. Pero esta información sí se verá, de forma indirecta, en otra parte del texto.

Tenemos otra confirmación a través del texto cronístico de Galíndez de Carvajal:

> «*Y en este dia como la gente del real pasasen junto a la Fuengirola, y les pareciere que la fortaleza se podía tomar, comenzaron de la combatir; como los moros todos socorrieron la parte del combate, y las espaldas de la fortaleza quedase sin gente, la gente de un Vallenar, escalaron la fortaleza e suvieron en el catorze o quinze vizcainos, dando muy grandes vozes:*
>
> *¡Castilla, Castilla, por el rey don Enrique!*»[24]

En el devenir de la campaña, el rey Enrique IV recibió agasajo del alcaide musulmán de Gibraltar, mientras que el mencionado conde don Sancho, capitán de Ceuta, en un *uso diplomático*

[21] De esta localidad decía Al-Himyari que estaba cerca del puerto de *Suhail* y del de Málaga y que era una sólida fortaleza difícil de tomar. *Kitab ar-Rawd al-Mitar*, p. 360.

[22] *Décadas*, p. 55.

[23] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 33.

[24] *Crónica de Enrique IV*, cap. 21, p. 116.

del poder naval, aprestó una pequeña flota compuesta por una fusta y cuatro carabelas en las que se embarcó en busca de Enrique IV para ofrecerle sus servicios[25].

Con la llegada de dicha flotilla, el rey se embarcó y las tropas terrestres fueron hacia Algeciras. Y aquí ocurre un hecho extraordinario:

> «*...y el rey se metio en el mejor navio quel conde traya, e acordo de se pasar no solamente en Çebta mas allende por ver el reyno de Fez; de lo qual Gonzalo de Sayavedra e Oían Ferrandes Galindo, que ende estavan, ovieron muy grande enojo /.../*
> *E con todo esso el rey no curó de cosa desto e fue su viaje /.../ e asi el rey se partio /.../ e pasaron con el en Çebta /.../ Y el rey se detovo allí quatro dias porque los vientos fueron contrarios e no pudo antes partir.*»[26]

Este acontecimiento viene igualmente expresado en otro texto cronístico:

> «*Y como el capitán de Ceuta, que se llamaua don Sancho, conde de Udemirta, fue certificado por algunos navíos que por mandado del rey eran venidos sobre Málaga quel rey allí estaua, adereço vna fusta y quatro carabelas por le yr fazer reverencia y le fazer algun servicio; y como supiese de su venida a Gibraltar, luego se puso por mar, e fuéle fazer reuerencia /.../ y el rey se metió en el mejor navío quel conde traya, y acordó de se pasar no solamente a Ceuta más allende, por ver el reyno de Fez.*»[27]

En este fragmento queda claro que el nombrado como capitán de Ceuta, recibió la información de la presencia del rey Enrique a través de las tripulaciones de los barcos de parte de la flota que el mismo rey dispuso para la campaña cara a la conquista de Málaga. La misma información ofrece básicamente el texto de Galíndez de Carvajal[28].

Ambos textos presentan al cuarto rey de Castilla, el segundo de la dinastía Trastámara, que se embarca.

Con la vuelta del soberano a Castilla al puerto de Tarifa, finalizó la aventura ultramarina del monarca[29]. Será la última vez que dispondremos de noticias de actividad naval castellana en las sucesivas campañas que se irán sucediendo contra el reino de Granada. La situación interna de la política castellana hará que el soberano vaya dejando a un lado las mismas y con ellas, la posibilidad de acciones navales por parte de la monarquía. Pero no por parte de algún noble.

Se puede apreciar el interés por un objetivo en todas estas campañas, la costa malagueña. No debe por tanto extrañarnos que Alfonso de Palencia escribiera:

[25] *Décadas*, pp. 55-56.

[26] *Ibidem*, pp. 56-57. Este acontecimiento ocurriría en el mes de junio

[27] *Memorial de Diversas Hazañas*, pp. 34-35

[28] Cap. 22, pp. 117-118.

[29] *Décadas*, pp. 57-58.

> «*...por lo cual su intención era quebrantar con un solo esfuerzo de los grandes las fuerzas de los granadinos, con tal que el arzobispo quisiera encargarse de la campaña contra Málaga, pues que así, mientras él los combatía y estorbaba con poderosa armada los socorros de África, el prelado con sus amigos podría desembarazadamente sitiar a Málaga hasta rendirla; y realizada esta hazaña tan notable, era notorio que los moros quedaban vencidos en España*»[30]

Parece la visión estratégica de Enrique IV, aunque no se acompaña de aplicación táctica ni operacional alguna. Años más tarde Diego de Valera volverá a insistir a los Reyes Católicos sobre la necesidad de una mayor implicación naval en la conquista de Granada.

Pese a los pocos rastros que tenemos de la misma en la documentación de este monarca, esta aportación debió ser significativa. Así, en un documento, una provisión real datada en Madrid a 4 de febrero de 1458, se indica:

> «*...luego como regne en estos mis regnos e después aca he ydo por mi persona e con muchos de los grandes de los dichos mis regnos e con otras esas gentes contra el dicho rey de los moros del regno de Granada a les fazer la guerra /.../ e han estado e estan en las fronteras faziendo guerra al dicho rey e moros en las artellerias e armadas e pertrechos de guerras por mar e por tierra...*»[31]

Se constata como se pone la participación de la flota al mismo nivel que las fuerzas de tierra. Pero también, que la fachada mediterránea de Castilla debió participar activamente a este respecto, puesto que el documento informa al reino de Murcia sobre los beneficios que el Papa había otorgado a la guerra contra Granada mediante una bula de Cruzada en el año 1457.

De todas formas, si bien el grueso de la actividad naval contra el reino nazarí puede darse por terminada en 1457, de este año es el primer documento de una tregua entre Castilla y Granada bajo el reinado de Enrique IV, en 1462, el alcaide de Tarifa fue convencido por un renegado musulmán para conquistar Gibraltar[32]. Alfonso de Arcos, el alcaide de Tarifa, se puso en contacto con diversos nobles y ciudades, que enviaron fuerzas para la operación en la que también:

> «*...por la parte de la mar combatieron gentes de algunos navios que entonçe ally se fallaron, de los quales algunos fueron muertos, e otros feridos, e dos barcos tomados por los moros.*»[33]

En otros textos cronísticos:

[30] *Décadas*, vol. I, p. 157. Pone este plan en boca del rey Enrique IV para, por su imposibilidad, retrasar la conquista de Granada. No obstante es clara la alta visión estratégica de Enrique IV, no acompañada de aplicación táctica alguna.

[31] MOLINA GRANDE, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988. Doc 72, pp. 168-172. Lo aquí entresacado, p. 169.

[32] Esta plaza se conquista en 1309 y se volvió a perder en 1333. En un nuevo intento de conquista en 1350 por parte de Alfonso XI, falleció este rey de Castilla.

[33] *CAEIV*, p. 123.

> «*...y ya combatían la ciudad, mientras otros la estrechaban enérgicamente por mar. /.../ La recuperación de ciudad tan importante, fundada en situación tan excelente junto al estrecho del Mediterráneo y en la costa del Atlántico, fue motivo de grandísisma honra y gozo intenso a todos los fieles;...*»[34].

> «*Y quando la gente de Xerez llegó, ya abían conbatido la çiudad la gente de los dichos lugares por muchas partes; y por parte de la mar combatieron gentes de algunos navios que entonçes alli se hallaron, de los cuales algunos fueron muertos, y otros feridos, y dos barcos tomados por los moros.*»[35].

También en el texto de Galíndez de Carvajal:

> «*Y cuando la gente de Xerez llegó, ya avian combatido la ciuda las gentes de los dichos lugares por muchas partes; y por la parte de la mar combatieron gentes de algunos navios que entonces alli se hallaron, de los quales algunos fueron muertos y otros feridos y dos barcos tomados por los moros.*»[36]

Nuevamente aparece de forma marginal la mención a las fuerzas navales que tomaron parte en la refriega y que eran empleadas para apoyar las operaciones que se desarrollaban en tierra, conquistándose finalmente la plaza en agosto de 1462, siendo entregada al rey[37]. No obstante es el único acontecimiento naval en la campaña de Gibraltar que aparece mencionado en cuatro textos cronísticos, por lo que su significación debió ser escasa[38].

El 20 de noviembre de 1462, en noviembre de 1463, en marzo de 1464 y en enero de 1465 se fueron firmando treguas sucesivas entre Castilla y Granada. Con ellas finalizaban las campañas navales castellanas contra el Islam peninsular hasta la definitiva campaña contra Granada de 1482-1492, ya bajo dirección de los Reyes Católicos.

1.1.2. La participación naval castellana con poderes foráneos

Pero las fuerzas castellanas también participaron en campañas promovidas por otros poderes políticos peninsulares contra el Norte de África, significativamente de manos de la monarquía portuguesa (Mapa 49). Un primer intento portugués del que ya hemos hablado, fue el asalto contra Tánger que se realizó en 1437 de manos de los infantes Enrique y Fernando, resultando un completo fracaso[39]. Nuevamente en 1458 Alfonso V de Portugal preparó una flota con la que tomó Alcazarquivir, colaborando en la misma hombres y embarcaciones de Castilla, principalmente

[34] *Décadas*, vol. II, p. 242. Pedro de Esquivias en su *Hechos del Condestable del Miguel Lucas de Iranzo*, Juan de Mata Carriazo y Arroquia (Ed.), Madrid, Espasa-Calpe, 1940, p. 84, señala que se tomó debido a que las fuerzas gibraltareñas habían acudido a Granada a combatir en uno de los bandos que se disputaban el poder del emirato.

[35] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 76.

[36] *Crónica de Enrique IV*, cap. 43, pp. 176-177.

[37] *CAEIV*, pp.123-129.

[38] Existe otro texto cronístico que narra este acontecimiento, la anónima *Historia de los hechos del marqués de Cádiz*, pp. 169-174. En este texto no se hace mención alguna de actividad naval.

[39] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 89.

andaluces[40]. Se realizó una nueva intervención portuguesa en el Norte de África, en concreto otra vez contra la ciudad de Tánger, en 1463-1464, que finalizó con un nuevo desastre luso[41]. Y esto pese a que lograron tomar Tánger, pero a costa de grandes pérdidas:

> «*Avia en aquella sazon el rey don Alonso de Portugal pasado a Africa con muy grand flota y notable gente por tomar la ciudad de Tánger, que es en la mar océano, donde en el año de mill e cuatrocientos y treinta y seis, los infantes don Enrrique y don Fernando, tios deste rey don Alonso, uvieron muy adversa fortuna queriendola tomar /.../ Este rey don Alonso, en venganza, combatio la ciudad con muy grande osadia y la tomo, aunque en perdida de asaz gente.*»[42]

Pero por si fuera poco, la ciudad se volvería a perder.

En el verano de 1471, los portugueses centraron su interés en la localidad de Arcila y tras la ocupación de la misma, se dirigieron nuevamente contra Tánger, conquistándola. Ambas acciones contaron con la participación de fuerzas castellanas[43]. De su labor, tenemos el siguiente relato:

> «*E en este año, a quatro dias del mes de agosto, el rey don Alonso de Portugal, aviendose embarcado con prospero viento, endereço su armada a la villa de Arcilla /.../ con el rey don Alonso ivan muchos castellanos*

Una vez ocupada, con gran crueldad según relata el texto castellano, la ciudad de Arcila:

> «*Savido esto por los moros de Tánger /.../ uvieron tan gran temor de lo acaecido en Arcila, que desampararon su ciudad, y el rey de Portugal, dexando recado que devia en Arcila, se partio para Tánger, y como la fallo desamparada y sin defensas puso en ella la gente y los pertrchos y vituallas que le parescio bastar para su defensa...*»[44]

Campañas de las que tenemos otra versión también castellana:

> «*Ovo prospero viento el rey don Alonso de Portugal, e mando a los marineros que tomasen la via de Arzila con esperança de la aver /.../ Con el rey don Alonso yvan muchos andaluzes /.../*
> *E los moros no esperando remedio ninguno se juntaron todos en la plaça con muy pocas armas, e los cristianos asy castellanos, de que muy gran parte ally*

[40] *Décadas*, vol. I, p. 188. *Crónica de Enrique IV*, pp. 354-353.

[41] Dicha campaña viene reflejada en Larry KING (Ed), ZUARA, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Lisboa, Universidad de Lisboa, 1978. Pp. 329-354.

[42] *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal, cap. 51, pp. 202-203.

[43] *Memorial de Diversas Hazañas*, pp. 87-89; *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*, cap. V, p. 19. En este texto se menciona las fechas concretas, 24 de agosto y 1 de septiembre de 1371 respectivamente, pero no hace referencia a la participación castellana.

Al respecto de la historia de esta ciudad bajo dominio portugués, tenemos la obra de Adolfo L. GUEVARA, *Arcila Durante la Ocupación Portuguesa, 1471-1549*. Tánger, Instituto General Franco para la Investigación Hispano-Árabe, 1940.

[44] *Ibidem*, cap. 136, p. 419.

> *avia, como portugueses fueron ferir en los moros, de los quales allí muchos murieron* /.../
> *E asy vitorioso con mucho triunfo se torno en su tierra* [el rey de Portuga] *dexando todos los castellanos que en aquel caso le avian muy bien servido.*»[45]

No solo participaron las fuerzas castellanas en acciones ofensivas. En la guerra que enfrentó a Castilla contra Portugal entre 1474 y 1479, los musulmanes norteafricanas pretendieron la recuperación de Ceuta ya que los portugueses no podían atender a su defensa como debieran, de tal forma que:

> «*...enbiaron rogar a los castellanos, que en las naos de lla armada estavan, los quisiesen socorrer contra los enemigos de la fee. Y los cavalleros de Sevilla, no mirando a la enemistad que tenían, vinieron luego a los socorrer.*»[46]

La ciudad no se perdió debido al auxilio naval prestado por los castellanos. La participación de estos se circunscribió a *operaciones de combate contra objetivos en tierra*, principalmente en ataques contra el litoral enemigo, salvo en el caso de Ceuta, que fue un caso de *defensa de la costa propia*.

También parece que existieron una serie de tentativas para la actuación de hombres y barcos de Castilla en la lucha contra el Islam. Súbditos castellanos estuvieron prestos para participar en una cruzada contra los otomanos aprovechando que ciertos predicadores realizaban, si hacemos caso de la versión oficial del rey de Castilla, una interpretación errónea de la misma. Estas actuaciones tuvieron que ser atajado por el propio soberano. Esto queda reflejado en una provisión real datada en Segovia el 6 de agosto de 1464, destinada, entre otros:

> «*...a cualesquier patrones e maestres de cualesquier galeras e naos e fustas e navios*...»[47]

1. 2. Rivalidades con Aragón

En 1412 subió al trono de la Corona de Aragón el infante Fernando de Antequera, de la casa de Trastámara, con lo que la misma dinastía gobernó en dos de los cuatro reinos cristianos peninsulares. Esto desde luego no significó la ausencia de conflictos entre ambos reinos. Fernando I de Aragón reinó hasta 1416, subiendo al trono tras el conocido como Compromiso de Caspe. Sin embargo el nuevo soberano aragonés falleció en 1419 pocos años después de la consecución del trono.

Pese a la presencia de la misma dinastía en Castilla y Aragón, los enfrentamientos entre ambas irán en crecimiento debido principalmente a las cuestiones dinásticas. Esto se reflejará en el ámbito naval en una serie de enfrentamientos en el Mediterráneo entre Castilla y Aragón (Mapa 39).

[45] *CAEIV*, p. 352-353. *Décadas*, vol. II, pp. 248-249.

[46] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XXV, p. 86.

[47] MOLINA GRANDE, *Documentos de Enrique IV*, doc 231, pp. 535-537. Lo aquí entresacado, p. 535.

1. 2. 1. Juan II (1429-1430)

El primero de estos enfrentamientos se producirá reinando Juan II en Castilla y Alfonso V en Aragón[48]. Antes de que diera comienzo el conflicto en sí mismo, podemos rastrear en la documentación el inicio de los preparativos bélicos, en este caso en ámbito castellano y concretamente en el aspecto naval del mismo. En enero de 1428, indicaba el rey:

> *«...e entiendo que cumple asi a mi seruiçio acorde de mandar fazer çiertas taraçanas e galeas en la mi villa de Santander, sobre lo qual yo enbie a Alfonso Lopes, mi escribano de las taraçanas de la muy noble çibdat de Seuilla a la dicha villa de Santander...»*[49]

También se iniciaron las labores diplomáticas. Así, cada soberano designó a un representante con la intención de resolver las cuestiones pendientes entre ambos reinos[50]. No obstante dichos esfuerzos diplomáticos resultaron negativos. El conflicto dio inicio y el comienzo de las hostilidades vino marcado el 28 de junio de 1429 cuando tropas navarro-aragonesas invadieron territorio castellano[51]. Pese a que las tropas invasoras se retiraron en octubre, cara al conflicto se dieron los pasos pertinentes para la preparación de su vertiente naval desde la Corona de Castilla, tal y como queda reflejado en la documentación:

> «*Por quanto mando a vos Don Fadrique mi Primo y mi Almirante mayor de Castilla que vayades por una persona en la flota que yo mande armar por razon de la guerra que yo he con los Reyes de Aragón y Navarra por ende yo por la presente do poder cumplido a vos el dicho mi Almirante para que podades tratar con qualesquier villa y Lugares y Castillos /.../ que cumple a mi servicio asi con las que thomasedes con la dicha armada e flota /.../ Dada en Medina del Campo veinte e siete dias a Henero Año del nacimiento del Señor mio Jesucristo de mil e quatrocientos y treinta años...*»[52]

Como se indicaba en el *incipit* del documento, se trataba del traslado de una carta del rey, estando datado dicho traslado en Sevilla el 21 de febrero de 1430. A este documento, que autoriza al almirante a nombrar a los capitanes de las embarcaciones que componen la flota, por cierto, formada exclusivamente por naos, le siguió otro del almirante de Castilla en el que se dice:

> «*Nota delas que el señor Rey* (Tachado) *Almirante dio a las personas a quien dio capitanias naos el año de mil y quatrocientos y treinta años /.../ tengo por bien y me place que seades capitan de una de las naos que el dicho señor rey manda armar este año que viene de mil e quatrocuientos e treinta años»*[53]

[48] Para esta campaña CALDERÓN ORTEGA «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430...» En *Itsas Memoria*, 5, 2006, pp.53-67.

[49] ABELLÁN PÉREZ, *Documentos de Juan II*, doc. 132, pp. 360-361. Lo aquí citado en p. 360.

[50] *Ibidem*, doc. 136, pp. 365-366.

[51] *Crónica del Halconero*, pp. 37-39.

[52] BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1. ff. 1r-1v.

[53] *Ibidem*, 2r.

Es decir, se pone en práctica la autorización del rey de otorgar mando a las embarcaciones que componían la flota. En principio naos, pero en otro documento encontramos dos interesantes aportaciones sobre la el tamaño de la flota y el tipo de embarcaciones que la integran:

> «*A las personas a quien el señor Almirante dio las capitanias delas treinta naos e balliners que el señor Rey mandó armar el año de mil e quatrocuientos e treinta años son estos que se siguen...*»[54]

La flota era de naos y balleneres, se relaciona una nómina con los nombres de los capitanes, procedencia geográfica de la mayoría de ellos y número de embarcaciones sobre las que ejercen el mando, un total de veintiuna. La procedencia hay que situarla principalmente en la costa del Cantábrico oriental, siendo nombradas entre otras Bilbao, Bermeo, Zumaya, Mundaca, Laredo, Santoña y Marquina. En este y otros documentos se indica quián sería el capitán de la flota de naos y balleneres, Juan de Tovar[55].

Un tercer documento, complementario del anterior, nos da la pista de cuáles son las embarcaciones que faltan de las treinta que se dice que componían la flota castellana:

> «*Nota delas cartas que el señor Almirante dio a las personas que han de ser patronos delas galeras que el rey nuestro señor mando armar este año que viene de mil quatrocientos XXX*»[56]

Según la documentación, los preparativos para el alistamiento de la flota fueron realizados con celeridad, cuidándose bien la creación de la misma así como la dotación de suministros para su función[57]. Esto manifiesta que durante el reinado de Juan II se logró cierto grado de eficacia administrativa y también de voluntad política para poder realizar tal alistamiento. Otro aspecto presente y que resulta interesante es que la mayoría de las embarcaciones vienen de la fachada marítima del norte de Castilla, no de ámbito andaluz, de Sevilla. Esto tampoco suponía gran inconveniente debido a la característica naval que supone la *movilidad*, y teniendo también en cuenta que hasta las aguas del Estrecho las corrientes marinas y los vientos dominantes favorecían el rápido traslado desde el norte[58] (Mapas 8, 10 y 20).

---

[54] *Ibidem*, 2v.

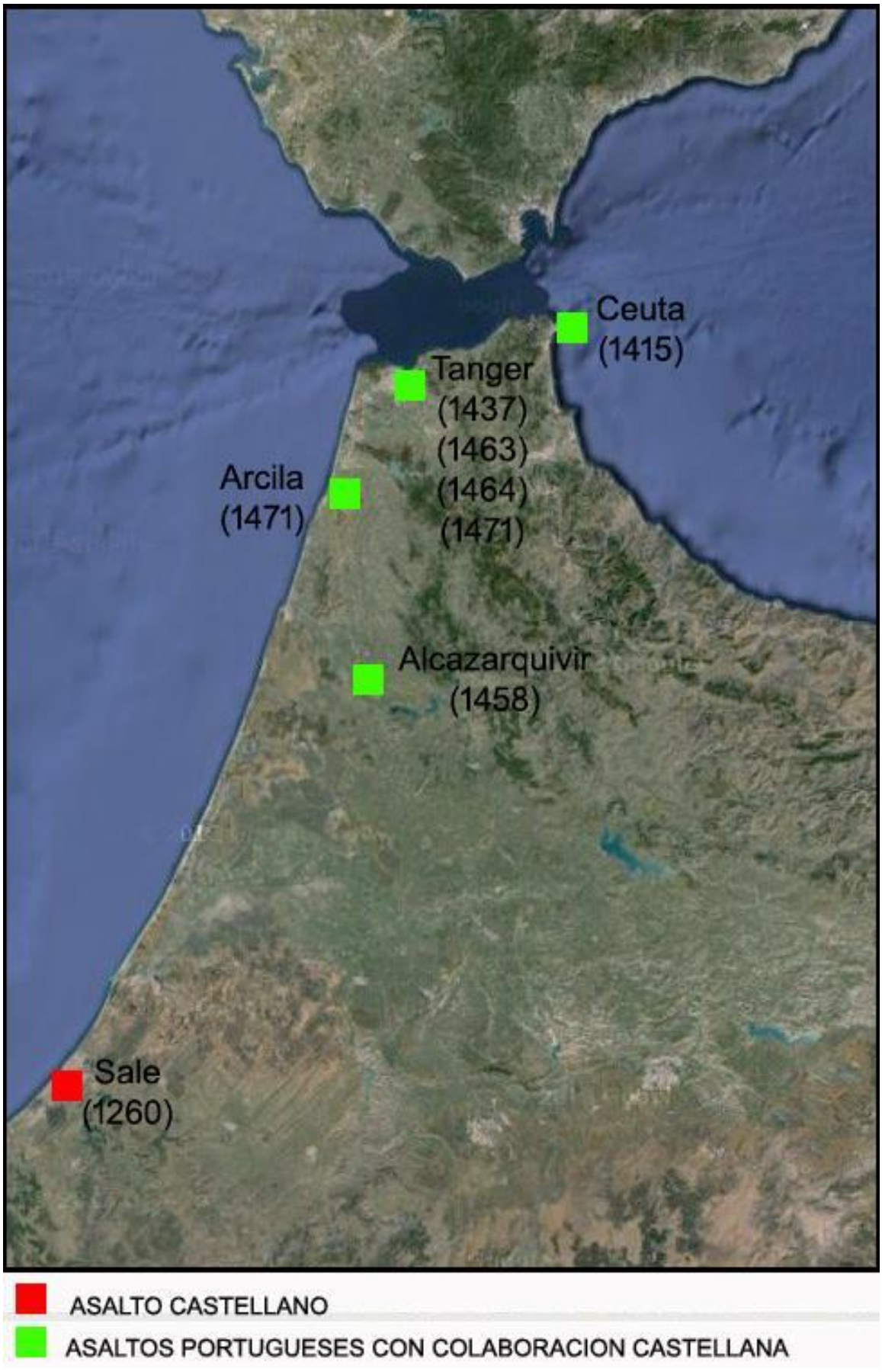
[55] *Ibidem*, f. 3r, 4v. En este último caso en un documento fechado el 20 de octubre de 1429.
Resulta curiosa la presencia de Marquina en esta nómina. Se trata de una localidad interior que tiene conexión fluvial con la costa, con el puerto de Ondarroa, mediante el río Magdalena Auzoa, que no es navegable.

[56] *Ibidem*, f. 3r. En este caso, dichas galeras procedían de Santander.

[57] CALDERÓN ORTEGA «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430...» pp, 61-62. Nos proporciona una secuencia de acontecimientos. Entre estos están las órdenes a las atarazanas de Santander y Sevilla para aparejar naves, el reclutamiento de personal y la intendencia mediante cartas a los pagadores de la flota, pero también a los tenedores de los hornos de bizcocho de Sevilla y de las armas de Santander. Todo esto se hizo no sin problemas, como la escasez de galeotes o el retraso en la paga a los patrones de las naos.

[58] Tal vez haya que poner en relación este hecho con lo indicado por Aznar Vallejo sobre la progresiva sustitución de la flota real de galeras por escuadras formadas de naos llegándose a acuerdos puntuales entre el soberano con los propietarios de las mismas para participar en determinadas campañas , «La organización de la flota real en Castilla en el siglo XV», p. 323.

MAPA 38. EL ASALTO IBÉRICO AL NORTE DE ÁFICA (1260-1471)



De la misma manera que el rey dio plenos poderes al almirante para proveer la flota este, a su vez nombró a los capitanes de la misma. En consecuencia, también extendió las oportunas cartas y poderes a los mismos[59].

Pero además, el rey se aseguró de que fuera conocido que la guerra es únicamente contra Aragón y Navarra, no contra ningún otro poder político cristiano ni contra el reino Nazarí, en un documento fechado el 22 de octubre de 1429 en Medina del Campo[60]. El almirante de Castilla recibió la orden el 26 de enero de 1430 de embarcarse cuando se iniciaran las operaciones contra Aragón[61]. De todo lo expuesto hasta ahora se desprende que la flota estaba compuesta por dos divisiones. Una de las naos y balleneres al mando de Juan de Tovar. Otra de galeras bajo el mando del almirante de Castilla. Este además ejercía el mando de toda la flota.

Mientras tanto, los monarcas de Aragón y Navarra enviaron embajadores que solicitaron una tregua al rey de Castilla. Así en Majano, el domingo 16 de julio de 1430, se asentó una tregua por cinco años entre los monarcas contendientes[62]. Tregua que se dará como definitiva…, hasta el siguiente conflicto.

Ese mismo mes de julio había zarpado parte de la flota castellana desde Sevilla rumbo a Cádiz, donde esperaría a la proveniente del norte[63]. Cuando se reunieron, partieron costeando el litoral nazarí y arribaron a Cartagena. Aquí se enteró el almirante castellano de la firma de la tregua de Majano. No obstante y atendiendo a que faltaban unos días hasta su entrada en vigor, aprovechó para realizar una serie de ataques. El primero contra Alicante, puerto en el que desembarcaron los castellanos pero fueron rechazados por los defensores[64]. Después pusieron rumbo hacia las Baleares, llegando a Ibiza, donde desembarcaron y atacaron las atarazanas.

Una vez entró en efectividad la tregua, la flota regresó a sus bases, pero tampoco desaprovechó la ocasión y atacó la costa del reino nazarí, en la única ocasión bajo el reinado de Juan II que he encontrado referencia documental de un ataque naval castellano contra territorio del reino de Granada[65]. Se aprecia que la función de la flota era realizar *operaciones de combate contra objetivos en tierra* y al parecer sin oposición alguna por parte de efectivos navales aragoneses.

[59] BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1, f. 4v.

[60] *Ibidem*, ff. 15v-16r.

[61] *Ibidem*, ff. 17r-17v. Según Calderón Ortega en el artículo arriba mencionado, la carta está datada cronológicamente el 7 de diciembre de 1429, dando inicio a los preparativos navales de la campaña. No obstante, como hemos visto, dichos preparativos se iniciaron anteriormente.

[62] *Crónica del Halconero*, pp. 68-69; *CAL*, p. 119.

[63] *CJII*.

[64] Ángel CANELLA LÓPEZ, *Anales de la Corona de Aragón de Jerónimo Zurita Libro 13 (1430)* Zaragoza, 1973. Citado por CALDERÓN ORTEGA «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430...» p. 63

[65] La activa participación del almirante Fadrique en estas campañas hace que en la glosa de su persona, Fernando del Pulgar indique, «*Usando de su oficio de almirante anduvo por la mar con grand flota de armada, y ovo recuentros y batallas marinas con moros y con cristianos, en las quales fue vencedor y alcançó fama de esforzado capitán*» *Claros Varones de Castilla*. Edición de Robert B. Tate, Madrid, Taurus, 1985, p. 89.

1. 2. 2. Enrique IV (1462-1464)

Tras unos años de paz en una situación que era más o menos estable entre Castilla y Aragón, hacia 1462, reinando ya en Castilla Enrique IV, la situación entre ambas Coronas se volverá un tanto tensa.

En Aragón se vivía un proceso de guerra civil en el que combatían varias facciones. La inestabilidad existente favoreció la intervención extranjera. Así, Juan II de Aragón solicitó la ayuda francesa en la persona del rey Luís XI. De esta forma se inició la invasión de parte del territorio de la Corona de Aragón por tropas francesas. Por otro lado, una de las facciones principales en lucha, con su foco principal en Cataluña y encabezada por la Generalidad con sede en Barcelona, mantenía desde 1462 y hasta 1472 un proceso de sublevación contra el rey . En el marco del mismo también solicitó el apoyo foráneo. Como consecuencia de tal circunstancia ofreció el señorío de Cataluña a Enrique IV de Castilla para más tarde hacerlo con el condestable Pedro de Portugal y finalmente con Renato de Anjou. De estos tres candidatos nos interesa, obviamente, el primero.

Respecto al ofrecimiento hecho a Enrique IV de Castilla, para el mismo se adujeron una serie de circunstancias, como los derechos dinásticos del rey de Castilla, como se explicó por parte de los representantes de Cataluña en una carta que se envió a todas las poblaciones del principado[66]. En consecuencia se le envió al rey de Castilla una nueva carta informándosele de la concesión del señorío a su persona, a la vez que se le solicitaba que enviara ayuda[67]. El rey de Castilla finalmente aceptó y fue nombrado señor de Cataluña, título que mantuvo entre 1462 y 1464. El gobierno efectivo sobre el territorio lo ostentaron hasta el 2 de diciembre de 1462, el navarro Juan de Beaumont y el castellano Juan Jiménez de Arévalo, quedando el primero como único lugarteniente a partir de la segunda fecha mencionada.

Para la ejecución efectiva de sus derechos por parte de Enrique IV se realizaron una serie de preparativos bélicos con la intención de hacerse cargo del territorio, lo que propició una invasión castellana de la Corona de Aragón y la llegada de tropas castellanas hasta Cataluña, concretamente a Tortosa, en noviembre de 1462[68]. También hubo cabida para las actuaciones navales y Enrique IV mandó en fecha tan temprana como septiembre de 1462, que se iniciase la formación de una flota. Este primer paso queda patente en una Provisión real datada en Soria el 27 de septiembre de 1462 y destinada a los concejos de Murcia, Lorca y Cartagena, en la que manda preparar a la gente de mar:

> «*Sepades que sobre algunas cosas muy conplideras a mi serviçio e a pro e bien de mis regnos e señorios mi merçed es de mandar armar çiertas naos e vallineros e otras fustas, las quales yo enbie mandar adereçar e que esten prestas e aparejadas en el puerto desa çibdad Cartajena, para lo cual es menester mucha gente de armas e ballesteros e peones.*»[69]

[66] *Memorias de Enrique IV*, vol. II. Doc. LXXVI, p. 252. La carta está datada en Barcelona a 11 de agosto de 1462.

[67] *Ibidem*, doc. LXXVII, pp. 253-254. Datado en Barcelona el 12 de agosto de 1462.

[68] Sobre la llegada de los castellanos a Tortosa, cartas datadas el 15 de noviembre en Barcelona y enviadas a diversos puntos de Cataluña, informan de tal circunstancia. SOBREQUÉS CALICÓ, *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV*..., doc. 5, p. 11.

[69] MOLINA GRANDE, *Documentos de Enrique IV*, doc. 180, pp. 429-430. Lo mencionado, p. 429.

A lo que se añadía en el mismo documento:

> «*...porque aquellos todos se junten con el capitan que yo enbiare e vayan con el en la dicha armada.*»[70]

El segundo paso fue nombrar al jefe de la fuerza naval e indicar la misión genérica de la misma. Esto se hizo en un documento posterior, una cédula real al concejo de Murcia, datado el 12 de octubre de 1462 en Ágreda:

> «*Ya sabeys como este otro dia enbie mandar que todas las fustas que en el puerto de Cartagena se fallasen estuvieran enbargadas e prestas, e asy mismo enbie mandar que todo la gente de mar que para entrar en la mar oviese en esta çibdad e en Lorca e en la dicha çibdad de Cartagena estuviese presta para yr en las dichas fustas a donde e con quien yo enbiase mandar. Agora yo enbio alla a Juan de Alcala, mi guarda e vasallo, para que tome las dichas fustas e faga armar e aderezar e fornesçer, e meta en ella trescientos o quatroçientos omes bien armados e en punto, e vaya con ellos a la çibdad de Barcelona donde yo le envio sobre algunas cosas que cumplen mucho a mi serviçio.*»[71]

Cartagena, pese a sus limitaciones, actuaría como centro naval castellano[72], en una campaña que fue en su faceta naval, a tenor de lo indicado en otras fuentes documentales, muy breve. Al parecer la misma tenía como misión principal el transporte de las tropas mencionadas hasta el puerto de Tortosa (Mapa 50). Esto sucedió, como vimos, antes del 15 de noviembre de 1462. En dos meses se dio la orden de formar la flota, se completarían las dotaciones de la misma y se llegó al punto asignado, Tortosa. Nuevamente es un logro administrativo, organizativo y de pericia técnica de los marineros castellanos, teniendo en cuenta a este respecto la adversidad tanto de vientos como de corrientes dominantes para el movimiento de la flota castellana (Mapas 14 y 16).

Desde Cataluña, los rebeldes que nombraron a Enrique IV como su señor tampoco permanecieron ociosos en los aspectos navales, como nos demuestra el registro de los documentos expedidos bajo el gobierno de Enrique IV en Cataluña. De la lectura de los mismos parece que mantenían el control de la mayoría de la costa catalana (Mapa 39). Debido a esto se propiciaron las acciones orientadas hacia evitar cualquier tipo de auxilio por mar a los partidarios del rey Juan II. Pero también para enfrentarse contra un hipotético aunque probable asalto francés a las costas catalanas.

Se trataba de que a la par de *impedir las comunicaciones marítimas* del enemigo, se hiciese una *defensa de la costa propia*. Esta duplicidad de funciones se lograba mediante la *flexibilidad* en la respuesta y la *adaptación* a diversas funciones, características intrínsecas al ejercicio del *poder naval*. Respecto al primer aspecto, se efectuó una especie de bloqueo naval que impedía el paso de embarcaciones no afectas a los sublevados. Para ello se alistaron una serie de barcos destinados a

[70] *Ibidem*.

[71] MOLINA GRANDE, *Documentos de Enrique IV*, doc. 181, p. 430.

[72] JIMÉNEZ ALCÁZAR, «La Murcia Medieval Cristiana», p. 288.

tal fín. Desde Barcelona, la Generalidad alistó galeras de forma institucional -con la que se mantenía el *control del mar* actuando como *flota dispersa*-. Además concedió una serie de permisos para que desde otras localidades se pudieran armar embarcaciones en corso -para realizar acciones de *dominio negativo del mar*-. De esto último hay constancia que ocurrió en poblaciones como Tortosa, Blanes, San Feliu de Guixols y en menor medida desde Tarragona, Colliure o Palamós (Mapa 39).

Para el hipotético enfrentamiento con embarcaciones francesas, se contaba con las galeras fletadas en Barcelona -que en este caso actuarían como *flota concentrada*-, pero también se solicitó en varias ocasiones y con nulo éxito el envío de una flota desde Castilla. Estas se inician con prontitud. En un documento de 12 de enero que Beaumont envió a Enrique IV se le informa que en Marsella han sido vistas un total de quince galeras que estaban siendo aprestadas para entrar en guerra contra los catalanes sublevados esa primavera, a la par que dos galeazas[73] cargaban trigo para Valencia. Debido a eso le solicita al rey Enrique el envío de diez galeras y algún navío, mientras que la Generalidad preparará entre seis y ocho galeras[74]. Destaca la petición de galeras sobre naos, que quizás se deba a que las primeras son más aptas para operaciones muy cercanas a la costa, así como para poder navegar teniendo en cuenta que las corrientes marinas y los vientos dominantes favorecen los transportes de N. a S., es decir, favorables a las embarcaciones que pudieran venir desde las costas francesas (Mapa 16). La solicitud de embarcaciones, galeras, así como otros elementos, se repetirá en un documento del 22 de enero. En el mismo se manifiesta que sería interesante hacer que los genoveses no prestasen ayuda en forma de embarcaciones al rey de Francia[75]. En esa misma fecha escribe a Juan Jiménez de Arévalo y a Álvaro Gómez para que influyan -suponemos que en la corte-, en el sentido de enviar una armada a Cataluña[76]. Nuevamente repetirá al rey, el 29 de enero, la solicitud de envío de embarcaciones, entre otras cosas[77]. Es significativa la petición que se hizo en documento de fecha 25 de marzo de 1463, solicitándose el envío de galeras a los capitanes de las naves del rey y de las plazas marítimas, especialmente de Sevilla y Cartagena, debido al avistamiento de cuatro galeras francesas en aguas de Barcelona, esperándose la llegada de otras cuatro[78]. Que sepamos, dichas solicitudes no fueron nunca atendidas.

La afectación de las acciones navales en la economía se ve reflejada en la documentación por dos hechos. Por un lado la concesión de numerosas cartas de salvoconducto y por otro la pervicencia de la actividad corsaria. Sobre las cartas de salvoconducto, la primera fue otorgada el 4 de diciembre de 1462 a un mercader florentino y la segunda a uno genovés y otro de Niza, pocas fechas después[79]. Estos salvoconductos seguirán siendo otorgados, con mayor o menor intensidad,

[73] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, dice: «*Galera grande, fuertemente artillada por las bandas, con una cubierta por encima de los remeros. Tuvo su origen en Venecia al remontar con una cubierta a sus galeras mercantes y armarlas después con buen número de cañones.*», p. 247.

[74] SOBREQUÉS CALICÓ, *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV*..., doc. 252, p. 56.

[75] *Ibidem*, doc. 331, p. 71. Las relaciones entre Génova y Cataluña se normalizarán con el envío de embajadores y la firma de un tratado por el que se permitirán mutuamente asentarse en sus respectivos territorios y comerciar libremente.

[76] *Ibidem*, docs. 333 y 334, p. 71.

[77] *Ibidem*, doc. 388, p. 81.

[78] *Ibidem*, doc. 759, p. 150.

[79] SOBREQUÉS CALICÓ, *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV*..., doc. 36, p. 17. El segundo documento con fecha de 6 de diciembre, doc. 42, p. 18.

durante todo el período, especialmente para los mercaderes cuyas embarcaciones hagan llegar suministros alimenticios a Barcelona, tanto foráneos como de otros territorios de la Corona de Aragón, actuándose contra quienes comercian con las fuerzas enemigas[80].

Las pruebas sobre la actividad corsaria están relacionadas con los numerosos pleitos sobre presas que se rastrean en la documentación cancilleresca. El primero de estos documentos fue expedido el 11 de febrero de 1463 al batllé y jurados de San Feliu de Guixols, mientras que el último documento sobre el tema tiene fecha de 10 de enero de 1464 y está expedido al capitán, veguer, batlle y procuradores de Tortosa[81]. El problema de este tipo de actuación, en la que los corsarios aumentan sus beneficios económicos en función de las presas obtenidas, el riesgo de capturas inapropiadas es grande y afectó incluso a barcos castellanos[82].

Respecto a las embarcaciones alistadas por la Generalidad, además de una parte de las galeras indicadas en el primer documento de solicitud de embarcaciones a Castilla, ante la falta de respuesta a las reiteradas solicitudes de envío de una flota, los catalanes se decidirán por alistar una propia. Ante los problemas para lograr el número adecuado de galeotes, se optará por el empleo de prisioneros franceses que no puedan ser canjeados y pagar un rescate, así como por la condonación de determinadas penas a quien se aliste en la flota[83].

Finalmente en documento de 2 de mayo se informa que se dio el mando de dicha flota de la Generalidad a Francesc de Pinós[84] y su actuación será también *impedir las comunicaciones marítimas* del enemigo actuando contra el tráfico comercial. Un ejemplo de esto fue cuando interceptó un convoy comercial de seis embarcaciones, capturando cinco naves y escapando únicamente una galeaza[85].

Sin embargo, a finales del mes de enero de 1463, se llegó a una primera tregua impulsada por el rey de Francia, como indican los textos legales. Aunque estos ofrecen una peculiar condición, así por ejemplo se aprecia en una provisión datada en Almazán el 24 de enero de 1463:

[80] *Ibidem*, doc. 1044, p. 203. En el mismo se actúa contra una embarcación de Colliure apresada por llevar mercancía francesa, ropa.

[81] *Ibidem*, doc. 462, p. 95 para el primero documento, en el que se manda la devolución de las mercancías apropiadas a la barca de un mercader de Barcelona. Para el último caso doc. 2321, p. 434, se trata de una carabela de Colliure apresada por una galeota de Tortosa.

[82] *Ibidem*, docs. 1704, p. 326 y 1751, p. 335. Son dos documentos sobre el asalto de un corsario castellano, Antón Farfán. El primero a las autoridades de Palamós sobre una reclamación de Rodrigo de Sevilla, Alfonso García, Pedro de Córdoba y Rodrigo de Jeréz respecto a los bienes que el pirata Antón Farfán se apoderó y que están en manos de las autoridades de Mataró. El segundo sobre otra embarcación castellana de Diego Bezterra, a quien se califica como alguacil del rey Enrique IV de Castilla, en manos del ahora corsario -según la documentación-, Antón Farfán

[83] *Ibidem*, docs. 939, p. 183 y 946, p. 184 para el caso de los prisioneros franceses y doc. 964, p. 188 para la concesión de salvoconducto para quienes quieran servir en las galeras de la armada de la Generalidad. Un documento similar será expedido el 21 de junio de 1463 para quienes se alisten en el ballenero *Santa María i Sant Miquel*, que un particular quiere armar para defensa del Principado. Doc. 1339, p. 258.

[84] *Ibidem*, doc. 1005, p. 196.

[85] *Ibidem*, doc. 1187, p. 230. El documento lleva fecha de 26 de mayo de 1463.

> «*...he mandado asentar tregua e sobreseimiento de guerra con el rey de Aragon para en los regnos de Aragon e Valençia (e) para en las yslas de Mallorcas e Menorías e Çiçilia, Ybiça e Çerdeña, fasta en fin del mes de março primero que viene deste año de la data desta mi carta, pero non en el prinçipado de Cataluña.*»[86]

Es decir, la tregua afectaba a las costas valencianas, del archipiélago balear, de Sicilia y de Cerdeña, pero no a la costa catalana.

Los textos cronísticos narran el encuentro entre los reyes de Francia y Castilla, en abril de 1463, que dio lugar a la tregua definitiva. Este acontecimiento viene precedido por el majestuoso paso del rey de Castilla y sus nobles por embarcaciones atravesando el Bidasoa desde Fuenterrabía hasta San Juan de Luz y que tendremos oportunidad de ver más adelante.

Tras la suscripción de otras treguas parciales, llegó el tratado definitivo a finales de 1463. El rey de Castilla renunció al señorío sobre Cataluña. La guerra con Francia se había evitado y las fuerzas castellanas se retirarán de Cataluña, que mantendrá su sublevación hasta 1472. Esta campaña, en que las fuerzas navales castellanas actuaron de forma muy solapada, si es que finalmente lo hicieron, muestra la importancia de la aportación naval para la obtención de determinados objetivos bélicos.

Se constata nuevamente que la presencia de tropas de tierra en un territorio aislado no pudo mantenerse en ausencia de una flota que apoyase de forma directa a dichas tropas. En todo caso y por otra parte, se comprueba como la actuación naval frente a las fuerzas enemigas se centró en el ataque a las líneas de abastecimiento económico por mar, fracasando finalmente debido a que, en el caso dudoso de que hubiera tenido aunque fuera un éxito mínimo, este no influyó de forma decisiva en los acontecimientos que se desarrollaban en tierra.

2. El marco Atlántico (1389-1476)

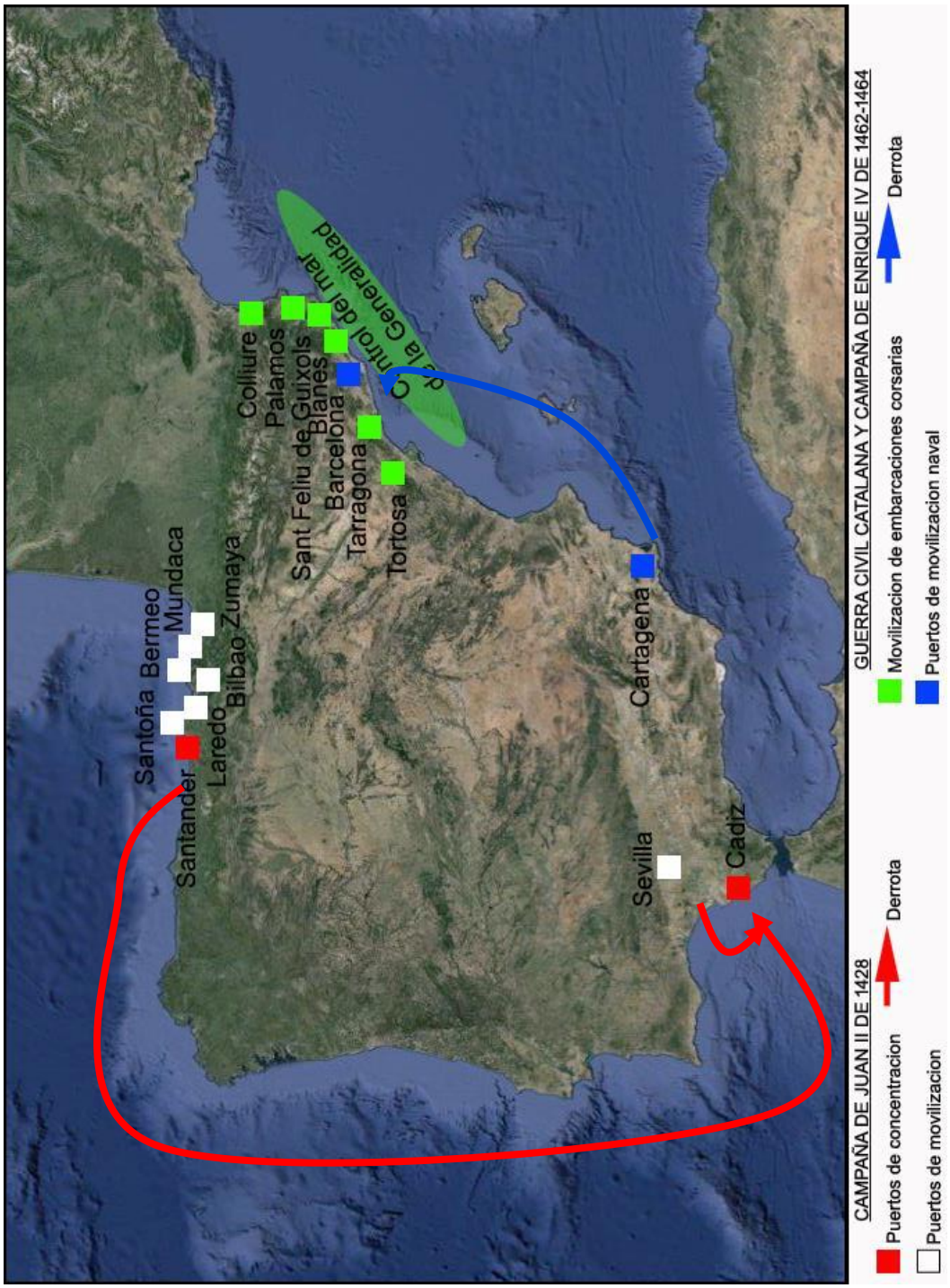
Si como parece que se desprende de nuestro análisis, en el marco del Mediterráneo se verá cierta disminución en la acción naval castellana, más que disminución, cambio de circunstancias, pasará lo contrario en el marco del Atlántico. Al enfrentamiento político entre Francia e Inglaterra se unía el económico entre Inglaterra y Castilla. La importancia del resultado viene dada por la virulencia que en todos los frentes habían mostrado y seguirían mostrando los rivales, hasta que Francia se alce con la victoria política y Castilla con la económica.

2. 1. La Guerra de los Cien Años y el *dominio del mar* en el golfo de Vizcaya

Cuando a finales de 1390 falleció Juan I subió al trono de Castilla su hijo Enrique III, aunque en minoría de edad, y la situación bélica de la Corona era tranquila pero por la minoría de edad del rey la evolución política interna era algo tensa.

[86] MOLINA GRANDE, *Documentos de Enrique IV*, doc. 193, pp. 444-445. Lo mencionado en p. 445.

MAPA 39. LA RIVALIDAD CON ARAGÓN (1429-1464)



En 1391 llegaron a la corte del rey, que en ese momento estaba en Madrid, emisario del rey de Francia. Su finalidad era la confirmación de los tratados firmados por el abuelo y el padre del monarca castellano con los soberanos franceses -con lo que implicaba de auxilio militar y naval recíproco-, lo que así ocurrió[87]. En 1393, antes de cumplir catorce años, el rey asumió el gobierno directo[88].

No obstante, la primera acción naval castellana bajo reinado de este monarca no fue consecuencia de ningún conflicto externo, ni contra marineros bajo soberanía inglesa, ni contra marinos nazaríes o norteafricanos ni contra aragoneses. En 1394, ante la rebelión del conde don Alfonso, que se encerró en Gijón, el monarca ordenó que se armasen navíos y que fueran sobre dicha población asturiana[89].

Antes, el rey debió combatir por tierra contra los partidarios del conde en otras poblaciones asturianas y finalmente llegó a Gijón, cercándola. La primera acción fue la destrucción de dos barcas del conde que estaban cercanas a la población. Además se aseguró cada día de que se aplicara un cerco lo más completo posible. El tercer paso fue realizar un palenque así como obras de fortificación de asedio en los alrededores de la ciudad.

Finalmente se llegó a un acuerdo por el que fuese el rey de Francia el que arbitrara en el enfrentamiento, dirigiéndose, ya en 1395, el conde don Alfonso por mar hasta Bretaña[90]. Las conversaciones no dieron ningún resultado positivo. El rey ordenó nuevamente el cerco de Gijón, tanto por tierra como por mar, permaneciendo el monarca en el cerco hasta que finalmente tomó la localidad[91].

El primer conflicto internacional bajo su reinado ocurrió 1397. En este año estalló una nueva crisis entre Castilla y Portugal en el que las acciones navales fueron relativamente poco significativas y tuvieron como marco la zona del estrecho de Gibraltar. No obstante, se formó con embarcaciones de Vizcaya una armada que bajo el mando de Martín Ruiz de Avendaño actuó contra Portugal[92]. Finalmente, unos pocos años después, en 1411 bajo el reinado de Juan II se alcanzó un nuevo acuerdo entre Castilla y Portugal en forma de una nueva tregua inicial que posteriormente será refrendada, en 1412, por un tratado de paz[93].

[87] *CRC*, pp. 731-734.

[88] *Ibidem*, pp. 825-826.

[89] *Ibidem*, p. 872. *El Victorial*, pp. 332-333.

[90] *CRC*, pp. 874-876 y 881.

[91] *Ibidem*, pp. 886-887. *El Victorial*, p. 340.

[92] SUÁREZ FERNÁNEZ, *Navegación y comercio...*, pp. 158-162.

[93] Así nos lo reflejan dos documentos, el primero datado en Valladolid el 30 de mayo de 1411 y el segundo en Guadalajara el 16 de agosto de 1412. VILLAPLANA GISBERT, *La regencia de Don Fernando de Antequera*. Vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II*. Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993. Doc. CLV, pp. 302-303 para el primer caso y doc. CCIII, pp. 388-389 para el segundo.

2. 1. 1. El reinicio de las hostilidades contra Inglaterra

Por otro lado pese a los tratados que se habían firmado desde 1388, la situación entre los marinos del sur de Inglaterra y los del norte de España era muy tensa[94]. En esta ocasión no eran los hombres de Castilla quienes llevaban la iniciativa, sino los súbditos del soberano inglés. Estos hostilizaban a los castellanos mediante el *ataque a las comunicaciones marítimas* mediante acciones de *dominio del mar* por las aguas del golfo de Vizcaya, como en el caso que nos sirve de ejemplo reflejado en un texto castellano:

> «*En el mes de octubre, año del Señor de mill CCCC III (1403), tomaron los ingleses la nao de Sancho de Gorostiça, yendo para Flandes cargada de fierro, e murió el dicho Sancho peleando con ellos.*»[95]

Incluso llegaron a realizar operaciones de combate contra objetivos en tierra, atacando puntos de la costa peninsular en 1403, lo que ocurrió en Gijón y Finisterre, para lo cual contaban con el concurso favorable tanto de las corrientes como de los vientos dominantes (Mapas 6 y 8). Debido a esto, el rey de Castilla Juan I había presentado numerosas reclamaciones ante la corte del rey Enrique IV de Inglaterra[96]. Estas nunca fueron atendidas por lo que en 1404 el monarca castellano se negó a la ratificación de las treguas. Además de esto, los ataques ingleses en primavera contra las costas de Bretaña determinaron a los franceses a intentar nuevamente el asedio de Calais tanto por tierra como por mar, para lo cual se solicitó y obtuvo el compromiso castellano de participar en el mismo tanto con embarcaciones como con ballesteros, aunque al parecer los castellanos no participaron en dicha campaña[97].

Con la no ratificación de la tregua con Inglaterra, el monarca castellano dispuso en 1405 que una flota, bajo el mando del almirante Martín Ruiz de Avendaño, protegiese el tráfico marítimo castellano desde el puerto bretón de Brest. A la misma se unieron tres galeras que estaban a las órdenes de Pero Niño[98]. Al respecto de estas últimas hay que destacar la presencia de Castilla, en 1403, del embajador Robin de Bracamonte, de quien ya hemos hablado y de quien hablaremos más adelante respecto a la conquista normada de las islas Canarias. Llegó a Castilla para solicitar una mayor celeridad en el envío de 4 galeras junto con 500 ballesteros, pagado todo por el rey de

[94] En 1388 se firmó el tratado de Bayona, en 1389 las treguas de Leulingham. Estos tratados fueron entre castellanos, franceses e ingleses, adhiriéndose más tarde los portugueses. Pérez de Ayala nos informa de una tregua por treinta años que fue firmada entre los soberanos de Inglaterra y Francia en 1396, aunque cada uno mantenía sus alianzas y amistades. *CRC*, pp. 903-908.

[95] *Anales Breves de Vizcaya*, p. 139.

[96] CLOWES nos informa que personas de Plymouth o de Cornualles, entre las que se encontraba Harry Pay, habían participado en acciones hostíles contra embarcaciones castellanas. *The Royal Navy*. Vol. I, p. 358.

[97] CLOWES,*Op. cit.*, p. 360 y 364.

[98] *El Victorial*, pp. 435-436. Según este texto, el rey ordenó a Pero Niño el mando de la flota real de galeras, que habría tenido que partir desde Sevilla. No obstante, como la misma según palabras de esta crónica «...***venían tarde, porque están más lexos,***...», mandó que se armaran tres galeras en Santander y que se pusiera al mando de las mismas.

Francia, estando las galeras en el puerto de Harfleur en 1405[99]. Creo que es altamente probable que se tratase de las galeras enviadas bajo el mando de Pero Niño.

La actuación inicial de la fuerza naval castellana debía quedar constreñida a la protección del tráfico mercante propio, sin entablar combate con las fuerzas navales inglesas ni realizar *operaciones de combate contra objetivos en tierra* en la costa enemiga. No obstante Pero Niño intentó, no sabemos si por indicación del monarca, de las que no existe constancia salvo en el texto cronístico panegírico, o por la posibilidad de obtención de botín y honores, que sus embarcaciones -tres galeras-, junto con las embarcaciones de Ruiz de Avendaño -cuarenta naos-, realizara tales *operaciones de combate contra objetivos en tierra* y atacaran las costas del sur de Inglaterra.

Como quiera que Ruiz de Avendaño se negó a participar, Pero Niño, en unión con otras dos galeras que estaban bajo el mando del francés Charles de Savoisy, inició su particular campaña contra los ingleses. De esta forma la fuerza naval franco-castellana quedó dividida en dos escuadras con funciones diferentes. Por un lado las cinco embarcaciones -galeras-, de Pero Niño y Charles de Savoisy asumieron un papel ofensivo, mientras que por otro lado la escuadra de naos bajo mando de Ruiz de Avendaño quedó con un papel más defensivo mediante la *protección del tráfico marítimo propio*[100]. Pero estas operaciones obedecían también, a mi entender, a un sentido práctico, puesto que las galeras permitían una mayor *movilidad* en caso de que las corriente marinas y/o los vientos dominantes fueran adversos, aspectos en los que las naos eran más limitadas. Esta mayor *movilidad* teórica resultó fundamental en las acciones ofensivas contra objetivos terrestres, donde el factor sorpresa es fundamental. Por otro lado, las naos presentan una mayor potencia de choque, especialmente con viento y corriente a favor, para enfrentarse con otras embarcaciones, por lo que resultan más eficaces en la labor de escolta y defensa de las comunicaciones marítimas.

No nos adelantemos y veamos paso a paso lo que aconteció con la fuerza naval castellana y en especial con la escuadra de galeras de Pero Niño.

a) El acoso castellano

Tras partir desde Santander y pasando por Laredo, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera -a esta altura el cronista dice que las naos estaban aún en Santoña-, y Pasajes, desde donde iniciaron el paso a Francia[101]. Las embarcaciones castellanas llegaron a La Rochela:

[99] Biblioteca Nacional de Francia, Colección Clairambault I, p. 189, *cif.*, SERRA y CIONRANESCU, Colección *Le Canarien*. vol I, pp. 61-62.

[100] No cabe duda de que el autor de *El Victorial* era un avezado hombre de mar. Así lo demuestra su apreciación de que la combinación de galeras y naos nunca había sido la más adecuada debido a las diferentes características de ambos tipos de embarcaciones, aunque él reduce las diferencias entre ambas embarcaciones a que las galeras de noche buscan anclar cerca de la costa y las naos buscan la mar, a no ser que se acuerde que atraquen en un puerto. *El Victorial*, pp. 435-436.

[101] *Ibidem*, p. 437. Si la nómina de puertos obedece al orden al que se fue llegando a los mismos, se hace aquí explícita, pese a tratarse de galeras, las dificultades en la navegación. Esto es así puesto que desde Santander tenían que haber puesto rumbo E., por la costa o NE., por alta mar. Posteriormente fueron por el E., costeando y aprovechando las corrientes marinas de marea, alternas pero que ofrecían algunas ventajas sobre las corrientes de alta mar, de dirección E.-W., y de los vientos, favorables en la costa cántabra y no tanto en la vasca. Pues bien, de Santander hacia el E. llegaron hasta Castro Urdiales para luego llegar a ¡San Vicente de la Barquera!, al W. de Santander, es decir, retrocedieron. Finalmente llegaron a Pasajes.

«*...una villa de França, muy rica e muy guarnida sienpre de guerra.*»[102]

La ciudad estaba en la ribera del mar y al norte de la desembocadura del Garona y una vez allí Pero Niño y sus galeras realizaron una incursión contra Burdeos, ciudad bajo dominio inglés, que estaba en la ribera sur del mismo río hacia el interior, con la intención de hacerse con alguna embarcación, incursión en la que fueron acompañados por dos chalupas[103] que embarcaban ballesteros y arqueros franceses[104] (Mapa 40).

Tras este asalto, a la flota castellana de galeras se les unieron otras dos bajo el mando de Charles de Savoisy, quien en Marsella había armado dos galeras a su costa y se dirigió a la busca de Pero Niño, realizando un periplo destacado gracias a la *movilidad* que permiten las embarcaciones, en especial las galeras, menos dependientes del viento. Una vez que se encontraron decidieron actuar conjuntamente y pasar a las costas de Inglaterra[105]. Pero Niño quería pasar desde La Rochela a Inglaterra, pero lo malo de la travesía y la posibilidad de encontrarse con la flota inglesa hicieron que, convencido por Charles de Savoisy, se dirigieran costeando hasta Bretaña y de allí pasasen a Inglaterra[106]. A esto aceptó Pero Niño debido, entre otras cosas, a que tenía noticias de que las naos castellanas bajo mando de Ruiz de Avendaño se encontraba en el puerto bretón de Brest por lo que partieron hacia el mismo[107]. En la descripción que se hace de la singladura se vuelve a poner de manifiesto de forma rotunda el enorme conocimiento que del medio marino tenía el autor de *El Victorial*, con una descripción pormenorizada no solo de las diversas etapas del viaje, sino con gran conocimiento de las corrientes existentes, así como de los vientos dominantes. Una vez que las cinco galeras castellano-francesas llegaron a Brest y propusieron a Martín Ruiz de Avendaño atacar las costas de Inglaterra junto con sus galeras, este se negó[108]. No causó esta negación muy buena impresión en el autor del texto, que viene a tratar a Martín de Avendaño prácticamente de corsario extorsionador de las embarcaciones mercantes castellanas:

> «*E si fallan navíos de Castilla merchantes, tómanles de lo que lievan, diziendo que no es bien que perezcan las gentes; e que lo digan al rey, que él ge lo mandará pagar. E vase el mezquino del mercador robado: non le roban los enemigos, e róbanle sus amigo.*»[109]

[102] *Ibidem*, p. 438.

[103] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, «*1. Denominación que han recibido varias embarcaciones, como una especie de goleta de dos palos y la lancha empleada en el Cantábrico en la pesca de besugos. 2. Lancha, o sea, la mayor y más robusta de las embarcaciones de un buque*» p. 116

[104] *El Victorial*, pp. 495-496.

[105] *Ibidem*, pp. 498-500.

[106] *Ibidem*, p. 501.

[107] *Ibidem*, p. 501.

[108] *Ibidem*, pp. 502-504.

[109] *Ibidem*, pp. 503-504. Lo cierto es que es una opinión interesada en una obra panegírica de Pero Niño en la que la negativa de Avendaño a contravenir las órdenes dadas por el monarca se cambia por la caracterización de una situación que el autor dice generalizada y en la que no deja en buen lugar ni a los mercaderes ni a -sin nombrar ninguno en concreto-, algunos oficiales al servicio del rey.

Tras esta negativa de Martín Ruiz de Avendaño, las galeras partieron hacia Inglaterra, haciendo la travesía desde Saint-Malo, al N. de Bretaña, hacia Cornualles[110] (Mapa 41). Las acciones realizadas recuerdan a las efectuadas unos decenios antes por Sánchez de Tovar y el mismo autor del texto indica:

> «*E por el capitán Pero Niño non aver más gentes de su nación, le es e deve ser más loado e mejor contado quantas buenas cosas él fizo; ca él non avía más de tres galeas y dos balleneres que le acompañavan. E si él llevara veynte galeas, como otros llevaron antes e después, es de creer que fiziera maravillosas cosas*.»[111]

En la posterior campaña de asaltos contra la costa de Inglaterra en 1406, atacaron una serie de puertos y tras esto regresaron a Ruán para invernar. La aproximación a la costa inglesa se hizo, como dijimos, por Cornualles -en el extremo suroeste de la isla de Gran Bretaña- desde Saint-Malo, asaltando en su primera incursión la pequeña población de *Chanta*, de difusa ubicación[112]. Esta primera operación es interesante ya que muestra el despliegue seguido por las tropas en tierra en una perfectamente planificada *operación anfibia*:

> «*E mandó el capitán armar toda la gente; e pusieron las planchas, e salió toda la gente en tierra con el capitán. E él hordenó bien toda la gente, e puso pavesada, e los ballesteros en pos de ellos e ayuntáronse el capitán e mosén Charles, e hordenaron sus gentes de consuno.*
>
> *Allí fue rezia pelea. Al la fin, los yngleses fueron arrancados, e muchos dellos muertos e presos. E mandó el capitán que las banderas y las gentes de armas quedasen todos puestos en hordenança, fuera del lugar, porque si más gente de yngleses viniesen, que los no tomasen deshordenados; e que los galeotes e los ballesteros entrasen a robar el lugar: unos peleando y los otros robando.*
>
> *Des que fue todo robado, mandó poner fuego e ardió todo el lugar. Ansí fue todo deliberado en espaçio de tres oras, tocaron las tronpetas, e recogióse toda la gente; e fueron las galeas, e tomaron dos naos que estavan en el puerto.*»[113]

Detengámonos un poco más detalladamente en esta acción. Desembarcan y se ponen en formación. Los ballesteros son guarnidos y parecen quedar en retaguardia mientras que las denominadas *gentes de armas* se enfrentan con los defensores ingleses. Cuando los dos defensores son derrotados, las *gentes de armas* permanecieron curiosamente en retaguardias como refuerzo, mientras que los galeotes y los ballesteros entraron al asalto de la población. Una vez que se realizó el asalto y saqueo y a una señal de trompeta, se recogieron todas las fuerzas de tierra hacia las embarcaciones. Tras el reembarque, se tomaron y llevaron consigo a dos naos que estaban allí.

[110] *Ibidem*, pp. 505-510.

[111] *Ibidem*, pp. 537-538.

[112] *Ibidem*, p. 510.

[113] *Ibidem*, pp. 510-511.

Esta acción muestra que los asaltos anfibios no se realizaban sin orden ni concierto si no mediante una planificada preparación táctica y operacional. El papel de las embarcaciones una vez desembarcada la tropa era fundamental, ya que permanecía como retaguardia o flanco de apoyo a las tropas de tierra. Exactamente igual que vimos en el asalto a Salé de ciento cuarenta y seis años antes, donde el papel de los ballesteros era igualmente de destacado en el ataque. Aunque en este caso la *proyección de la fuerza sobre tierra* se habría producido en una única oleada y no en dos como en el asalto africano.

En los días siguientes se sucedieron los ataques contra núcleos costeros ingleses de Oeste a Este, es decir, aprovechando tanto las corrientes marinas principales y los vientos dominantes[114]. Así, atacaron después Plymouth, Portland, Poole, llegaron hasta Southampton, de allí a la isla de Wight y retornaron a Francia a invernar, vía las islas anglonormandas, asaltando dos de las más pequeñas, Chausey y Aurigny[115]. Esta singladura de NE. -desde Portsmouth- a SW. -islas anglonormandas-, se debió tanto al régimen de vientos como de corriente dominante, por lo que para dirigirse hacia Harfleur debieron costear de SW. a NE. (Mapa 41).

En el texto se puede apreciar que la expedición se cebó especialmente en al ataque contra Poole, centro base de las actividades del marino inglés Harry Pay, que asaltaba tanto el tráfico marítimo como las costas del norte de España, siendo recordado por su ataque contra Gijón de pocos años antes, tal y como dice Díez de Games:

> «*Hera aquel lugar de un cavallero que llaman arri Pay. Andava siempre corsario, con muchos navíos, robando por la mar cuantos navíos podía alcançar de España e de França. E este arri Pay vino muchas vezes en la costa de Castilla e llevó muchas naos y barcas robadas; e corría la canal de Flandes tan poderosamente, que non pasava navío en Flandes, ninguno que fuese, que non hera tomado.*
>
> *Este arri Pay quemó a Gijón y a Finesterra, e llevó el cruçifixo de Santa María de Finesterra /.../ E aunque otros navíos andavan armados de Ynglaterra, aquél hera el que más lo continuava.*»[116]

En Francia, concretamente en el puerto normando de Harfleur, en la desembocadura del Sena, se encontraron Pero Niño y Martín Ruiz de Avendaño, a quien el primero le recriminó, si hacemos caso al texto cronístico, su actitud de no asolar la costa de Inglaterra[117]. La flota de Pero Niño y Charles de Savoisy intentó pasar nuevamente a Inglaterra, pero por las adversas condiciones meteorológicas no pudieron hacerlo, por lo que se decidieron a invernar en Ruán[118].

[114] Por eso es probable que la mencionada población de Chanta se localiza al N. de Plymouth

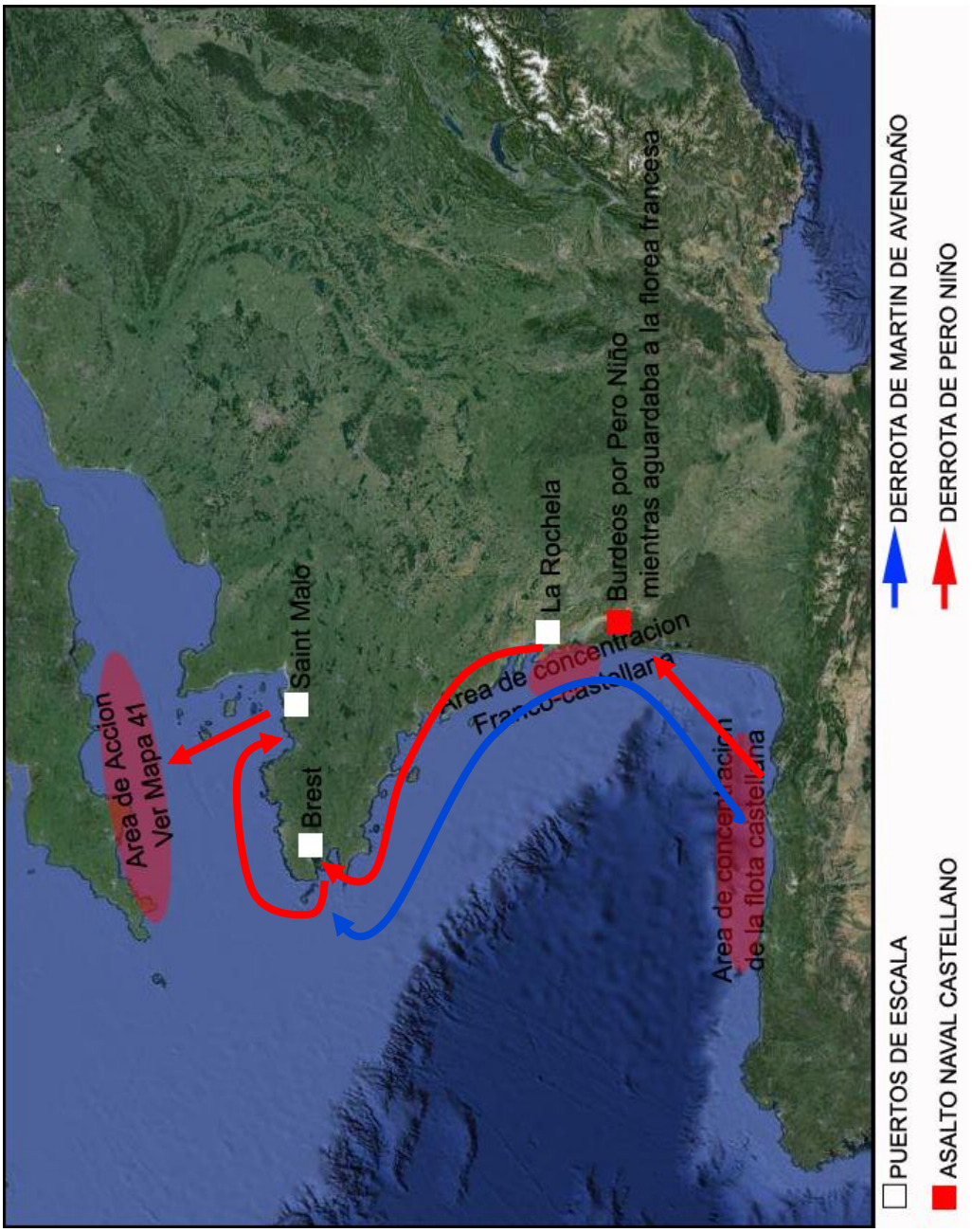
[115] *El Victorial*, pp. 542. Estas dos últimas son las islas de Cork y Aldernay, respectivamente, en inglés.

[116] *Ibidem*, pp. 529.

[117] *Ibidem*, pp. 544-545.

[118] *Ibidem*, p. 545.

MAPA 40. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VI. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (I)



Después de invernar y con una estancia intermedia de Pero Niño en París, se reinició la actividad naval contra intereses ingleses. De Ruán singlaron nuevamente hasta Harfleur, en el que se les unieron tres nuevas embarcaciones a vela, denominadas *balleneres*[119]. El tipo de misión que adoptaron para esta nueva etapa fue *atacar el tráfico marítimo* del adversario. Así, efectuaron una navegación costera que desde Harfleur les llevó al cabo Hève, en la parte Norte del estuario del río Sena, y desde allí partieron al canal de La Mancha -que denominan como *el canal de Flandes*-, para lo que pasaron el cabo de Caux, el de Normandía y el de Picardía, arribando a Bologne-sur-la-mer y el cabo Saint Gaittier, anclando finalmente en Le Crotoy, en la zona de Picardía[120]. Con un consejo de guerra que se realizó en aquel puerto se decidió que como en la costa de Cornualles, debido a los

[119] *Ibidem*, p. 598. Si leemos atentamente el texto de *El Victorial*, es esta embarcación -ballener-, relativamente abundante en las aguas del golfo de Vizcaya y del canal de la Mancha.

[120] *Ibidem*, p. 598.

ataque anteriores, estaban apercibidos y prevenidos, se centrarían en la costa E. de Inglaterra, denominada en el texto como *Veralnorte*[121]*.* No deja de ser destacable la *flexibilidad* y la *adaptación* de la fuerza naval franco-castellana, que le permite ir modificando el tipo de operaciones a realizar atendiendo a diversas circunstancias.

Para pasar a la costa inglesa navegaron por el paso de Calais y arrumbaron según el texto hacia el puerto de Orwell[122] donde anclaron a cierta distancia para no ser localizados. Sin embargo, las adversas condiciones meteorológicas hicieron que tuvieran que desistir en dicho asalto antes siquiera que empezara[123]. Por dichas adversas condiciones meteorológicas, singlaron hacia Flandes, llegando al puerto de La Esclusa, donde fueron bien recibidos ya que se tenía noticias de la pronta llegada de una flota inglesa. Desde La Esclusa Pero Niño se dirigió hacia Brujas, donde realizó diversas compras a la colonia de mercaderes castellanos allá asentados[124] (Mapa 41).

Tras esta estancia partieron hacia Calais, donde Pero Niño quería acercarse para ver si podían capturar alguna embarcación inglesa -aunque el texto indique que era para hacer aguada-, pero fueron alejados por un ataque artillero desde la ciudad. Desde allí se vinieron a un puerto en Francia, que el texto denomina como *Vqueta* y cuya guarnición de *hombres de armas flecheros*, estaba bajo el mando de un castellano, Ochoa Barba[125].

Desde este puerto partieron nuevamente hacia la costa de Inglaterra, pero al poco vieron aparecer a una flota inglesa, trabándose combate contra la misma[126]. La lucha se efectuó entre dos *flotas concentradas* en la que buscaban un *combate decisivo* para así obtener un *dominio positivo del mar*. Sin embargo, terminó en un empate pero si tenemos en cuenta el espíritu ofensivo y la misión de Pero Niño y que las embarcaciones inglesas pudieron continuar con su misión, no cabe duda que podemos hablar de una derrota de las naves franco-castellanas.

Entrando más en detalle en el análisis de dicho enfrentamiento, avanzamos que la iniciativa fue tomada y aprovechada por la flota aliada. Realizó su ataque en función de la ventaja táctica que suponía la sorpresa y las condiciones meteorológicas -que inicialmente les fueron favorables-. Pero había dos inconvenientes. Uno cuantitativo, el que suponía un mayor número de embarcaciones enemigas. Otro cualitativo, debido a las condiciones que imponía la navegación alejada de la costa, por lo general desfavorable para las galeras. Pero la sorpresa se perdió y los ingleses dispusieron sus embarcaciones en una formación de combate que a la postre, junto con el cambio de condiciones meteorológicas, les fue favorable. Así, izaron todas sus velas, juntaron a los *balleneres*

[121] *Ibidem*, p. 600.

[122] Debe tratarse del puerto de Dover, ya que la pequeña localidad de Orwell se encuentra en el interior de Inglaterra, cerca de Cambridge.

[123] *Ibidem*, p. 601.

[124] *Ibidem*, p. 601.

[125] *Ibidem*, p. 603.

[126] El texto que de forma memorable y llena de detalles explica el combate naval se encuentra contenido entre las páginas 603 y 608 del texto que manejamos.

mayores en un único escuadrón. En retaguardia colocaron a dos grandes naos y una coca[127], mientras que dispusieron a los *balleneres* pequeños -algunos de propulsión mixta a remo y vela-, en el medio del dispositivo. Ante esta disposición se lanzó al ataque la flota franco-castellana.

El combate se desarrolló inicialmente con un intercambio de flechas, dardos, artillería y piedras, mientras que los castellanos empleaban viratones con alquitrán para quemar las velas de las embarcaciones enemigas y de esta forma dejarlas sin posibilidad de gobierno. Como la situación se estancaba, la flota aliada intentó abrirse brecha entre los *balleneres* ingleses mediante el empleo de un bote, *copano* según el texto[128], que fue incendiado con alquitrán y enviado contra las embarcaciones enemigas. Pero mientras Pero Niño lanzaba el bote hacia los ingleses con una pértiga de madera, estos lo hacían regresar con sus lanzas. En esta situación el viento, que era favorable a las embarcaciones aliadas, cambió, por lo que las embarcaciones bajo mando de Charles de Savoisy retornaron hacia la costa, situación a la que si hacemos caso del texto se negó Pero Niño, pero que los hombres de mar de su galera solucionaron volviendo a la costa, ante la incredulidad de Pero Niño. En dicha maniobra de retirada, como su galera había quedado aislada del resto de la flota, fue perseguido por dos *balleneres* ingleses. Apercibiéndose de la situación, un *ballener* francés acudió a su auxilio, arremetiendo contra uno de los ingleses y permitiendo a la galera zafarse de sus perseguidores. Una vez en las cercanías de la costa, la situación volvió a ser ventajosa para las embarcaciones aliadas por lo que las inglesas cesaron en su empeño[129].

No fue este el único revés a Pero Niño. Tras el combate las embarcaciones llegaron al puerto de Gravelinas, cuya guarnición estaba también bajo mando de un castellano a sueldo del rey de Francia, y desde allí partieron hacia el puerto de La Crotoy. En este le tuvo que abandonar Charles de Savoisy con sus galeras, puesto que se le habían terminado los recursos económicos.

Sin embargo no todo fueron malas noticias y a la flota castellana se le unieron diversas embarcaciones francesas -seis *balleneres* y después unas ciento veinte embarcaciones salineras-, con la inicial intención de *ataque de las comunicaciones marítimas* del enemigo buscando embarcaciones inglesas. Aunque después los marinos franceses le comentaron la posibilidad de realizar un gran salto contra la isla anglonormanda de Jersey, -desde donde se solía acosar a las embarcaciones francesas y castellanas cuando no las propias costas-, asalto para el que se unieron diversos nobles de la costa normanda[130] (Mapa 41). El ataque se realizó y fue un éxito, aunque finalmente concluyó con un acuerdo por el que los habitantes de la isla pagaron un fuerte rescate, y

[127] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica en su segunda acepción: «*2. Navío de aparejo redondo, casco mangudo y bordas altas, con dos o tres cubiertas. Originario del norte de Europa, en el siglo XIII apareció en el Mediterráneo.*», p. 126.

[128] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica: «Ant. Embarcación muy pequeña usada por las galeras.» p. 139.

[129] En el texto de *El Victorial*, se indica en la página 614 que en la flota inglesa estaba a bordo de una embarcación una hija del rey de Inglaterra que iba a contraer matrimonio con el duque de Holanda. En el texto, nota 60, se indica que se trataba de una flota en la que estaba embarcada una hija del rey de Inglaterra para contraer matrimonio con el rey de Dinamarca y que la documentación histórica no ofrece información sobre tal acción naval.

[130] *El Victorial*, pp. 615-617. Todo lo referido al ataque contra Jersey se encuentra contenido entre las páginas 615 y 633. Para lo referido al papel de la isla en los ataques contra Castilla, página 629.

la fuerza franco-castellana marchó, además de con el rescate y con numerosos rehenes, con el producto de la rapiña.

Este ataque es interesante ya que el texto nos proporciona la valiosa información de cómo la flota fue dispuesta por Pero Niño a modo de reserva, es decir, de flanco para las tropas que realizaban el ataque por tierra, aunque de todas formas no se fiaba mucho de sus fuerzas y según el autor dispuso que actuara metida en la mar para evitar la huida de las fuerzas de tierra, a la vez que mandó que tres embarcaciones, es de suponer que sus galeras, con ballesteros atacaran desde la costa a los posibles desertores o a quienes emprendiesen la huida[131]. Tras la operación la mayor parte de las embarcaciones se llegaron al puerto de Brest. Allí recibió la orden del rey de Castilla de volver hacia su reino a la fuerza naval, lo que hizo cumplidamente en un extraño viaje que desde Brest le llevó hacia Saint-Malo, volvió hacia el W., la isla de Batz[132] y luego, debido al mal tiempo, volvieron al E., al Mont-Saint-Michel, más allá de Saint-Malo. Finalmente pudieron dirigirse al W. y arrumbar hacia La Rochela y desde allí llegaron a Pasajes y después hacia Santander, todo ello en medio de muy adversas condiciones meteorológicas por cuanto iniciaron la partida en el mes de octubre[133] (Mapa 42).

A nivel general, aunque la flota aliada había realizado *operaciones de combate contra objetivos en tierra* mediante diversas incursiones contra la costa inglesa, con mayor o menor éxito, y que el único gran combate naval había quedado, siendo generosos, en empate, su actuación proporcionó ciertos niveles de seguridad para la costa, puesto que como dice el texto:

> *«Pero venía grand provecho a aquella tierra, que en quanto allí estuvo el capitán nunca allí vinieron navíos yngleses, que solían allí venir cada año y destruýan aquella tierra.»*[134]

Desde esta perspectiva se puede afirmar que la fuerza naval castellana efectuó de manera satisfactoria su misión, obtener el *dominio del mar*. Lo hizo desde la perspectiva del *dominio positivo del mar*. Así la flota de naos de Martín Ruiz de Avendaño -pese a los reproches que le lanza el protagonista de *El Victorial*-, no cabe duda que tuvo un gran éxito en la protección del tráfico marítima comercial castellano. Por otro lado la fuerza de galeras y *balleneres* actuaron asolando las costas enemigas e impidiendo la realización de ataque contra la costa propia de las fuerzas navales enemigas. Táctica, con la división de la fuerza naval en dos escuadras, como estratégicamente, la seguridad de las costas y la actividad marítima, el éxito fue rotundo, a pesar de ciertos acontecimientos adversos.

Poco después de estas campañas subió al trono de Castilla un nuevo monarca, Juan II, en condición de menor de edad y por lo tanto “sustituido” en la labor de regencia por el hermano del anterior rey, el infante Fernando, más conocido como Fernando de Antequera cuando propició la

[131] *El Victorial*, pp. 620-621.

[132] Esta isla es uno de los términos mencionados en los *Roles de Olerón* para el embarque de pilotos y el pago de impuestos.

[133] *El Victorial*, pp. 633-637 y 648-650.

[134] *Ibidem*, p. 615.

conquista a los nazaríes de esta localidad. En los primeros años del reinado de dicho monarca se atendió más al frente naval contra granadinos y norteafricanos, tal y como hemos visto en el capítulo anterior, aunque no se descuidó -ni mucho menos- la acción naval en el marco del Atlántico que se desarrollaron principalmente tras una poderosa reacción inglesa.

b) La respuesta inglesa, la reacción castellana y el *dominio del mar*

Enrique V de Inglaterra orientó su política desde que subió al trono de Inglaterra en 1413, a la revitalización de la construcción naval así como a la reactivación de las campañas en Francia. Como recompensa a su vigorosa política, obtuvo las resonadas victorias de Agincourt en 1415 y la naval de Harfleur en 1416, de modo que ambas le proporcionaron el dominio sobre la Normandía. De esta forma entre 1415 y 1416 pasaron bajo dominio inglés una serie de emplazamientos costeros normandos tan significativos como, Dieppe, Harfleur, Caudebec, Honfleur y Ruán, esta última ciudad sede del almirantazgo francés en el Atlántico y ciudades todas desde donde se asolaban tanto a la costa de Inglaterra como a sus embarcaciones. También conquistaron los ingleses la localidad de Pontoise, más hacia el interior (Mapa 43).

MAPA 41. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VII. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (II)

Cuando esto sucedió, una de sus primeras medidas fue la expulsión de la zona de los mercaderes de la Corona de Castilla. Además, en 1417, fueron apresadas cuatro embarcaciones castellanas en aguas del canal de la Mancha. Por si esto fuera poco, los roces entre los marineros y mercaderes castellanos y los procedentes del Báltico encuadrados en la Hansa, venían siendo cada vez más frecuentes debido a que los unos se extendían hacia el Norte y los otros hacia el Sur, por lo

que rivalizaban por las mismas líneas comerciales por vía marítima y por el tráfico de prácticamente los mismos productos.

Toda esta situación de acoso hizo que de nuevo se proclamase una guerra entre Inglaterra y Castilla en 1418, como queda patente en una solicitud de moneda que según un documento posterior se hizo por parte de Juan II en Medina del Campo ese año de 1418, entre otras cosas para:

> «*...fuesen luego armadas çiertas galeas e naos poderosamente...*»[135]

Esta declaración fue seguida en 1419 de un acuerdo franco-castellano de apoyo naval de los segundos a los primeros[136], mientras que Inglaterra se veía respaldada por los marinos hanseáticos, que vieron como el gobernante inglés les hizo extensivos los privilegios de los que disfrutaban en Londres.

Para el nuevo conflicto, el rey de Juan II de Castilla inició los preparativos para la guerra, empezando por una nueva convocatoria de Cortes, en la que se indica claramente el motivo de las mismas:

> «*Sepades que a mi son venidas muchas querellas de diversas partes de mis regnos, asy de mercaderos como de otras personas de muchos navios e mercadorias e otras cosas e otras cosas* [sic] *que les son robados e omes muertos de los ingleses, e aun de cómo dichos ingleses andan por la mi costa de la mar faziendo guerra e robando e damnificando mi tierra e mis subditos y naturales, a aun, otrsy, que en Inglaterra e en Bayona es pregonada guerra por mar e por tierra contra mis regnos.*
>
> *Otrosy, el rey de Francia, mi muy caro y muy amado ermano, me enbio dezir segund las alianças e cofederaçiones que entre él e mi son, que les to quysiere ayudar por mar contra el dicho rey de Inglaterra que era entrado e estava en sus regnos tomandole çibdades e villas e faziendole la mayor querra que podia.*»[137]

Lo que concluyó con la decisión de formar una armada, para lo que se expendieron los documentos oportunos:

> «*Otrosy, porque cunple mucho a mi serviçio e al bien de mis regnos fazer la dicha armada contra los yngleses por los males, e daños, e robos que han resçibido e reciben de cada dia los mis subditos e naturales por la mar...*»[138]

[135] ABELLÁN PÉREZ, *Colección de Documentos*... vol. XVI, *Documentos de Juan II*, doc. 45, pp. 101-123, lo citado en p. 101. La data del documento es 20 de agosto de 1421 en Arévalo

[136] Dicho acuerdo había sido precedido en 1418 de una embajada desde Francia que en nombre del heredero al trono, solicitaba la ayuda de Castilla nuevamente en embarcaciones. CERVERA PERY, *El poder naval*, p. 192.

[137] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II*, doc. CCLXIII, pp. 534-535, lo aquí citado en p. 534. El documento está fechado el 12 de agosto de 1418 en Tordesillas.

[138] *Ibidem*, doc. CCLXV, pp. 543-545, lo aquí citado en p. 543.

El 14 de agosto de 1419, una flota castellana asaltaba la costa de Gascuña en *operaciones de combate contra objetivos en tierra*:

> «*...la flota de nuestro señor el rey, de que era capitán Fernán Péres de Ayala, e Rui Gutierres de Escalante, leyendo con ellos el doctor Gonzalo Moro se echaron sobre Bayona de Gascueña, e quemaron a Sant Juan de Lus e a Vearris, e quemaron otros muchas casas; e fisieron mucha tala de mançanos e otros muchos dapños. E corrieron toda tierra de Burde, e fisieron mucho mal, e quemaron a Solaque.*»[139]

Desde luego debieron ser numerosos los daños realizados, puesto que el 5 de septiembre la ciudad de Bayona escribió al rey de Inglaterra narrando el daño ocasionado. Informaba también que la flota de Castilla había ido a por tropas a Escocia para ayudar al Delfín de Francia. Finalmente pedían socorro tanto de gentes como de víveres[140].Todos estos preparativos y actividad naval castellana propició el temor en la propia Inglaterra a una posible invasión castellana[141] (Mapa 43).

En Castilla, a principios de 1420, se reiniciaron los complejos preparativos para preparar una flota. Se armó en Santander y es puesta bajo el mando de Juan Enríquez, hijo del almirante de Castilla[142]. Lo que nuevamente provocó la alarma inglesa frente a la amenaza de una posible invasión[143].

En la documentación castellana de la época sobre dicha flota, con unos preparativos que comenzaron en febrero de 1420, se indica:

> «*...que es muy cunplidero a mi seruiçio que se faga la dicha armada lo mas en breue que se pueda, e consyderando la grant flota quel rey de Inglaterra traye para la mar, es neçesario que la armada que yo enbiare sea grand e muy poderosa, asy enel numero de las naos e galeas ser las mas mayores que de presente se puedan a ver, como en ser bien basteçidas de muchos e buenos omes de armas e vallesteros e otras gentes, para lo qual fue menester demandar fazer de nuevo algunas galeas e naos de las que estan en las mis taraçanas...*»[144]

Sobre las galeras, en un documento datado el 25 de febrero en Guadalajara, se indica:

---

[139] *Los Anales Breves de Vizcaya*, p. 143.

[140] *Ibidem*, anexo documental, doc. XXIV, pp. 243-245.

[141] CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 381.

[142] Se enviaron cartas a diferentes concejos del reino solicitando ayudas para la preparación de la flota. Así por ejemplo, hay dos documentos que fueron enviados uno a los concejos del obispado de Cartagena y otro al concejo de Murcia sobre la recaudación de ocho monedas para hacer armada en ayuda del rey de Francia. Juan ABELLÁN PÉREZ, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XVI, *Documentos de Juan II.* Murcia-Cádiz, 1984. Doc. 19, pp. 37-40; Doc. 20, pp. 40-43. Ambos están fechados el 20 de febrero de 1420 en Guadalajara.

[143] CLOWES, *Op. cit.*, p. 381.

[144] *Documentos de Juan II.* Murcia-Cádiz, 1984. Doc. 19, pp. 37-40, p. 38.

> «*...e eso mesmo mande reparar e aparejar çiertas galeas de las que tengo en Seuilla e fazer otras de neuo, e guarneçerlas porque estouiesen prestas para se armas* [sic] *quando fuere nesçesorio...*»[145]

Otro documento, nos informa de dónde se está aprestando dicha flota, y de otras circunstancias:

> «*...los lieue o enbie a la çibdat de Seuilla, e a la villa de Santander, por quanto han de ser pagados luego en dineros contados de su sueldo al almirante don Alfonso Enrriquez, mi tio, e a los otros caballeros, e escuderos, e mareantes mis vasallos.*
>
> *E otrosy a los galeotes que han de yr tonel dicho almirante en la flota de las galeas e naos que yo enbio tonel en ayuda del rey de Françia...*»[146]

En su singladura transportaron un contingente armado embarcado en Poitou y que ayudó eficazmente a la victoria del Delfín de Francia. A la par, desde las poblaciones costeras de la cornisa del Cantábrico no cejan de realizar ataques contra las embarcaciones y emplazamientos costeros de la Guyena, sobre todo de Bayona. Es decir, la *flexibilidad* y *versatilidad* permitió indistintamente acciones de *ataque a las comunicaciones marítimas* del enemigo, como *operaciones de ataque contra objetivos en tierra*.

Con la continuación de las hostilidades, el 23 de diciembre de 1420 se produjo una gran victoria naval castellana sobre una flota anglo-hanseática, que había salido desde Burdeos, a la altura del puerto de La Rochela:

> «*A XXX días de desiembre, año de mill CCCC XX (1420), la flota de nuestro señor el rey, de que era capitán Juan de Camporredondo, tomó la flota de Alemania que estaba en La Rochela, e murieron muchos omnes de los de la flota de Alemania.*»[147]

La situación de *control del mar* castellano fue tal, que en 1429 se reestablecieron los derechos para los mercaderes, y un año más tarde se volvió a implantar el sistema de treguas renovables anualmente.

En el último puerto que hemos mencionado, nos vamos a detener un poco más debido a que pocos años después se produjo la presencia de una flota castellana para su nueva conquista. Esta presencia fue debida a un acontecimiento al que creo se ha prestado poca atención. La flota castellana se formó tras una embajada que al parecer fue enviada a Castilla por Juana de Arco. Una fuente cronística castellana dice:

[145] *Ibidem*, doc. 21, pp. 44-45, lo aquí citado en p. 44.

[146] *Ibidem*, doc. 27, pp. 55-56, lo citado en p. 55.

[147] *Anales Breves de Vizcaya*, p. 143.

«*Estando la Poucella en Françia sobre La Rochela, una ciudad de las fuertes del mundo, e de grand importancia, escribió al Rey, e le enbió sus embaxadores, sin los que el rey de Françia por otra parte enbiara, suplicándole mucho que le enbiasse alguna nao de armada, segúnd que su señoría era tenudo de lo fazer, conforme a la confederación e hermandad que entre su señoría e el rey de Françia su señor avía.*»[148]

Si hacemos caso a este texto cronístico, la respuesta fue rápida y contundente:

«*E luego el Condestable enbió a la costa de la mar en Vizcaya e Lepuzca y otros lugares, e fizo armar veynte e çinco naos, e qinze carabelas, las mejores que fallarse pudieron, bastecidas de armas e de la mejor gente que se pudo aver.*»[149]

La labor de dicha armada fue muy significativa:

«*Con el qual socorro la Pouçella ganó la dicha çibdad, e ovo otros vencimientos y victorias, a donde la armada de Castilla ganó por aquellas partes mucha honrra, como por la Corónica de la Pouzela, quando sea salida a la luz, se podrá bien ver.*»[150]

Algo más de luz sobre cómo la flota castellana logró domeñar las defensas de La Rochela lo encontramos en otro texto cronístico anónimo:

«*...inbió* [Juan II] *treinta e cinco naos gruesas e quinze carabelas, muy bien aderezadas de gente e de artillería; e llegadas, e visto que las naos no podían entrar por las cadenas, los que iban en las naos le dixeron que hiziese una sierra para las cortar, como había fecho el santo rey don Fernando cuando ganó a Sevilla*»[151]

[148] *CAL*, p. 150. Ya en el *Estudio Preliminar* Mata Carriazo hace un llamamiento a los «*Archiveros e investigadore de España, custodios de Simancas, ¿vamos a buscar entre todos la carta de Santa Juana de Arco?*» p. LXIV. Que sepamos, en 2015 esta carta todavía no había sido localizada. También señala en el estudio previo que la fecha que indica el mencionado texto para la presencia de la embajada de Juana de Arco, 1336, es lógicamente errónea, puesto que fue quemada el 30 de mayo de 1331. Según CAMPO e INFANTES, *La Poncella de Francia*, p. 18, el error se debería a que recogería lo narrado en el texto por ellos editado, donde se hace patente el mismo, y se debería a que en 1436 embarcaciones españolas prohibieron entrar en La Rochela a una flotilla inglesa que quería apoderarse del barco en el que Margarita de Escocia viajaba para casarse con el Delfín de Francia. Sitúan la embajada francesa de solicitud de ayuda hacia 1430, siguiendo a M. GARCÍA, «Jeanne d'Arc d'après les chroniques castellanes du XVe siècle» En *Bulletin dela Societé des Amis du Vieux Chinon*, VIII, pp. 1031-1038. Esta circunstancia en p. 1035.

[149] *Ibidem*, p. 150.

[150] *Ibidem*, p. 151. Hay que decir que el texto cronístico francés mencionado, *Chronique de la Pucelle*, no hace referencia alguna a la toma de La Rochela. El texto finaliza abruptamente en septiembre del año 1429 en los prolegómenos de la conquista de Ruán.

[151] *Miscelánea histórico-geográfica*, manuscrito M-I-16 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Edición del padre MINGUÉLEZ, *La Ciudad de Dios*, 1921. CXXVII, p. 447.

Por lo tanto, la caída de la ciudad pudo concretarse cuando las embarcaciones castellanas rompieron las defensas del puerto que impedían el paso por mar de las fuerzas asaltantes.

Pero sin duda el relato más detallado es el que nos proporciona un texto cronístico también castellano, *La Poncella de Francia*. Entre los capítulos veinte y veintidós, ambos inclusive, está contenida la vibrante narración de la conquista de la ciudad y la destacada participación de embarcaciones y marinos castellanos. Participación que no estuvo exenta, como veremos, de roces con sus aliados franceses, si hemos de hacer caso a la fuente castellana.

El análisis de la campaña revela una gran cantidad de detalles en el desarrollo de la misma. Se constata primero el motivo estratégico de por qué se dio inicio a esta campaña:

> «*..., mas la Poncella se va a la otra costa de la mar, que es a la parte de La Ruchela y es una de las mejores joyas de aquel reino, y el mejor puerto y más rica cibdad, y era de la reina; y por su ruego y mando la Doncella ovo de ir a la ganar.*»[152].

Es decir, el objetivo estratégico era hacerse con el control de una plaza económica que a tenor de lo indicado por el texto era de primer orden. Después se realizó un análisis de la situación táctica por parte de las fuerzas francesas y de su jefatura, ejercida por Juana de Arco:

> «*Y esta ciudad es muy fuerte y donde los ingleses estuvieron dos años por mar y por tierra en la ganar. Como la Poncella llegó a ver aquella cibdad tan fuerte, vio que no avía remedio de la ganar por parte de la tierra, por ser el muro muy alto y torreado de la mejor cerca del mundo.*»[153]

Se desprendería que desde el inicio estuvo claro que la toma de la ciudad habría de hacerse por bloqueo completo, por tierra y por mar, y por la ruptura de sus defensas en la parte más débil, la marítima.

Tras la valoración táctica, vino la consecución de las fuerzas atacantes adecuadas para dicha campaña. Es aquí donde entran en acción las fuerzas castellanas. Las mismas fueron solicitadas mediante el envío de una embajada:

> «*Escrivió luego la Poncella al Rey don Juan /.../ requiriéndole por la aliança y hermandad que con su señor el Rey de Francia tenía, le mandasse enviar algunas naos de armada de los sus reinos de Castilla...*»[154]

Ante esto se produjo la contestación castellana:

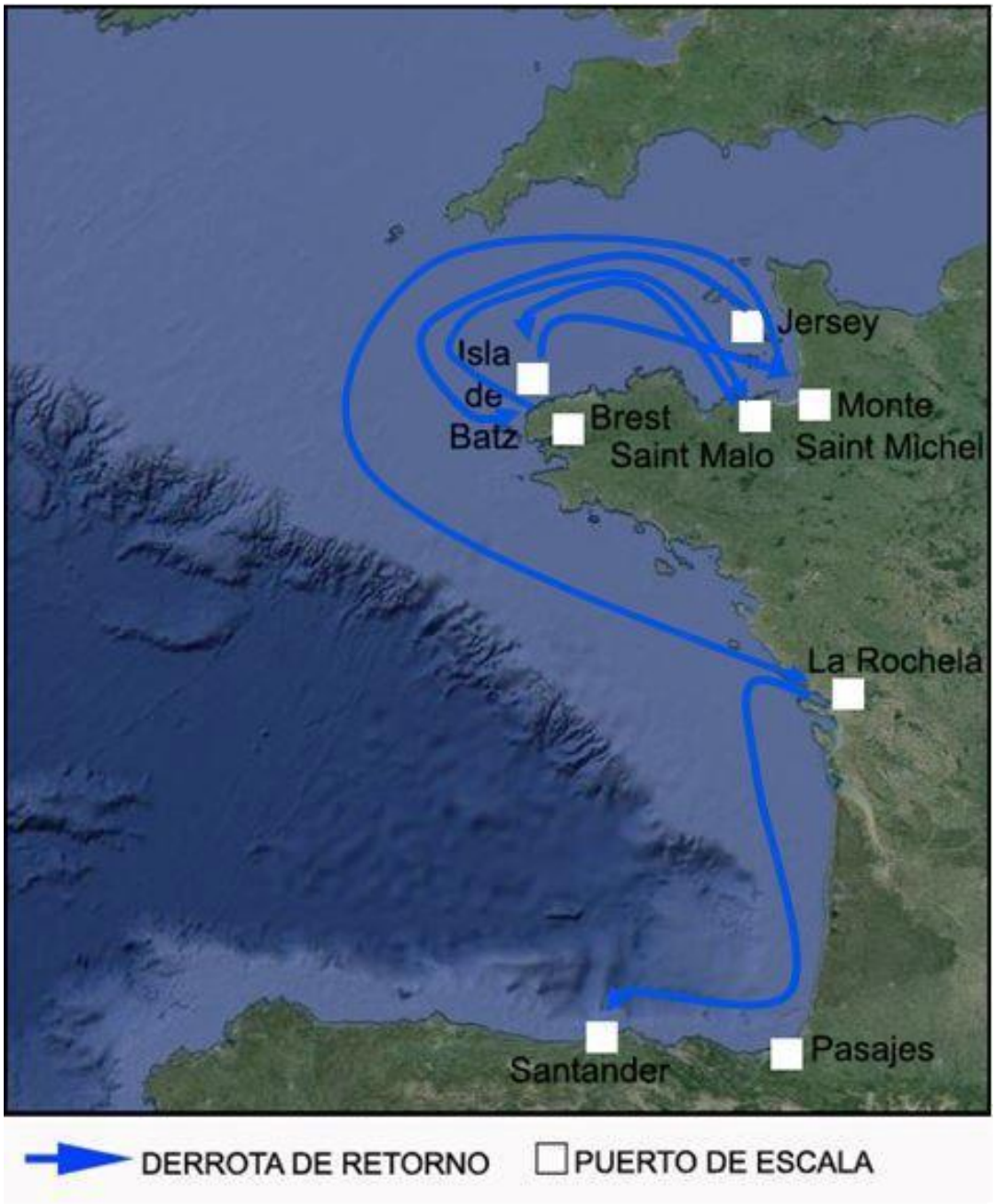
[152] *La Poncella*, p. 169.

[153] *Ibidem*, p. 169.

[154] *Ibidem*, pp. 169-170.

«*E a esto el Rey y Maestre que en aquel tiempo governava el reino enviaron a la costa de la mar y a Bizcaya, y a Lepuzca, y de los otros lugares, fizo armar treinta y cinco naos y quinze carabelas, que fuesen todas cincuenta fustas, y de muy especial gente y de pertrechos y armas aderezadas...*»[155]

MAPA 42. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS VIII. LA CAMPAÑA DE 1405-1406 (III)



1. de Jersey a Brest; 2. de Brest a Saint Malo; 3. de Saint Malo a la Isla de Batz; 4. de la Isla de Batz a Monte Saint Miche; 5. de Monte Saint Michel a La Rochela

La aportación castellana no se limitó únicamente al envío de embarcaciones y de sus consiguientes dotaciones. También se hizo aportación de hombres y pertrechos armados. Pero hasta que llegaron las fuerzas navales castellanas, las fuerzas francesas no permanecieron impasibles:

[155] *Ibidem*, p. 170.

> «*Y en tanto que ella llegó, ya tenía por la mar y por tierra ganada toda aquella provincia y costa, salvo aquella Ruchela,...*»[156]

Después se produjo la llegada de las fuerzas castellanas. Antes el cronista se detiene en la narración de las defensas del puerto mediante el empleo de una cadena sujeta a dos torres cada una a un lado de la entrada del mismo y de cómo Juana de Arco había intentado su supresión con el empleo de embarcaciones francesas. Después informa que fue tras la llegada de la fuerza castellana cuando se logró la conquista de la ciudad.

Tras esto empieza a narrar una serie de acontecimientos navales, entre ellos una batalla naval, entre la flota de Francia y la inglesa, formada esta última tanto por embarcaciones inglesas como flamencas y genovesas que partió del puerto flamenco de La Esclusa. El resultado de la batalla, pese a su inferioridad numérica, fue una victoria defensiva francesa, que perdió únicamente dos naos, ya que la flota combinada no pudo lograr el levantamiento del cerco antes de la llegada de los refuerzos castellanos[157]. Cuando estos refuerzos llegaron, no tardaron en ser empleados sus recursos bélicos. Así:

> «*E como la flota llegó de Castilla, ella* [Juana de Arco] *tenía fechas unas sierras aserraderos y un cincho de fierro para poner en la delantera de una nao y allí clavar las sierras. Y ella escojó una nao, la mayor y más nueva de cuantas vinieron de Castilla, la cual honra quiso ella dar al Rey don Juan, porque también lo fizo con el Rey de Francia en le enviar tan buena ayuda. E tomada la nao, púsola en seco en tierra y fízala clavar en el castil de avante aquella sierra sobre sus chapas de fierro, que toda la delantera de la nao ceñia.*»[158]

Únicamente quedaba esperar el día apropiado para el ataque. Pero cuando llegó, un acontecimiento obligó a demorar dicho ataque:

> «*Ella esperó un viento en popa y estava con toda su flota cercana de La Ruchela. Y un día, como el viento vido que le ayudava, alço su flota las velas y a la nao ferrada, donde ella entró contra la voluntad de los franceses por el peligro suyo a que se ponía. Los castellanos no dexaron entrar ningún francés con ella porque dezían que con la gente de Castilla, pues iva en su nao, querían se ganasse aquella honra o se perdiese con ella. E sobre esto llegó a pelear la flota de Francia con la de Castilla y soltaron unos contra otros muchos tiros de pólvora /.../ luego fizo que pidiesen perdón los franceses a los castellanos /.../ Y por causa de aquella discordia d'entre ambas las flotas se dexó de ganar la cibdad aquel día. Y el viento se mudó y estuvo quinze días sin venir tal viento como ella para entrar el estrecho de las torres avía menester.*»[159]

[156] *Ibidem*, p. 171.

[157] *Ibidem*, p. 173 para los intentos de los franceses de ruptura de las defensas portuarias desde el mar y pp. 174-177 para la formación de la flota enemiga y la batalla naval siguiente.

[158] *Ibidem*, p. 173.

[159] *Ibidem*, p. 174.

Hecho insólito, los franceses atacaron las naves castellanas, si hemos de hacer caso del texto, por una cuestión de honor. Pudiera parecer que finalizaron aquí las disputas sobre este hecho entre ambas flotas en teoría aliadas. Pero no fue así. Una nueva discrepancia surgirá:

> «*...y el viento como lo quería para entrar en La Ruchela, partió con sus todas con muchas gentes y poderosas, y en la misma nao de Castilla que tenía ferrada, entró como la vez primera contra el querer de los franceses, que ellos quisieran que fuera la nao de Francia que llevara las sierras donde la Poncella entrara. Mas los bizcaínos, lepuzcanos como la vez primera no quisiseron que ningún francés entrasse con la Poncella...*»[160]

Pero esta vez no impedirá el asalto y la toma definitiva de la ciudad:

> «*Y ella llegada a media legua de las torres de La Ruchela puso todas las velas que una nao puede sofrir en áquella do ella venía, y como el viento era en popa, y las velas muchas, la nao vino tan rezia como una saeta buela. Y allí no había otro remedio sino morir o romper las cadenas. Y como la nao entró con todas las velas la mas bella cosa que en el mundo se pudo ver. Y con la gran fuerça que traía dio con las sierras en las cadenas y las hizo pedaços y al quebrar, que quebraron, dieron un tal golpe en la torre a se soterrar en las piedras. Y la nao se abrió, que el gran golpe no pudo sofrir, más entró en el puerto y toda la flota tras ella, y ante que la nao se fuesse al suelo, se salvó la gente.*»[161]

Las consecuencias de la conquista de la ciudad fueron enormes, a juzgar por el impacto que la noticia tuvo tanto en Francia como en Castilla:

> «*Mas el Rey supo la tomada de La Ruchela, y lo que en la flota avía passado, y las sutilezas de la Poncella, tantas honras le quería fazer que le parescía que en le dar todo el reino no la satisfazía. Y solo le pesó porque no se entró La Ruchela con nao de Francia. Mas oy en Castilla dura la honra en la costa de la mar, al lugar donde era aquella nao que rompió las cadenas.*»[162]

De hecho, si se hubiera explotado por tierra el éxito que se había logrado por mar, hubiera finalizado la guerra que enfrentaba a los soberanos de Francia e Inglaterra. Este había perdido su punto de acceso principal a territorio continental. Así pues, lo primero que hizo fue buscar otro, siendo el objetivo escogido Calais. Su conquista permitió una continuación del conflicto al actuar como cabeza de puente de la presencia inglesa en Francia.

Una de las cuestiones que aparecen es la capacidad castellana para poder poner en funcionamiento de forma relativamente rápida y eficaz una flota, capacidad que hemos visto que se denominaba como *flota en potencia*. Pero por otro lado, una vez puesta en la mar, vemos como la flota castellana realiza dos importantes labores aprovechando la *adaptación*. Por un lado la enviada a

[160] *Ibidem*, p. 177.

[161] *Ibidem*, pp. 177-178.

[162] *Ibidem*, p. 178.

Francia actúa transportando tropas allá donde fuera necesario gracias a la *movilidad*, mientras que las embarcaciones de las poblaciones del Cantábrico asolan las costas enemigas y actúa contra otras embarcaciones. Todo esto se debe a la obtención por parte de los marinos de Castilla del *dominio positivo del mar*.

El 6 de diciembre de 1434 Madrid, llegó a Madrid una embajada procedente de Francia, que fue recibida por Juan II al día siguiente y que demandaba el auxilio del castellano por tierra como por mar. Pero la situación en Castilla no debía permitir tales aventuras y se avinó una confirmación de las alianzas, lo que se hizo el sábado 29 de mayo de 1435, y se propuso el envío de embajadores castellanos a la corte del francés[163]. Con la Hansa, pese a que la negociación se inició hacia 1432 y se concertó una tregua en 1435, hasta el 6 de agosto de 1443 no se firma un tratado de paz entre los representantes de la Hansa y los de los marinos y comerciantes castellanos.

En los suspiros finales de la Guerra de los Cien Años, la participación naval castellana será decisiva para la finalización con éxito de la misma del lado francés.

c) El final de la Guerra de los Cien Años

En la última fase del conflicto, el objetivo estratégico inicial de la monarquía francesa fue la expulsión de los ingleses de Normandía, nuevamente un territorio con una amplia fachada marítima. Se iniciaron una serie de campañas en las que se recuperaron las poblaciones de Pointoise, Dieppe, Harfleur[164], Caudebec, Honfleur y Ruán y Pontoise, que habían caído en manos inglesas entre 1415 y 1416. Nos informa de alguna de estas conquistas un texto castellano:

> «*En ese mismos año* [1449] *, los franceses e los bretones ganaron a Roan, e a Fugueras, e a San Lo e a otros muchos lugares que los ingleses tenían tomados en Francia e en Picardía e en Lonbardía.*»[165]

Una vez lograda la recuperación de Normandía, los barcos castellanos se centraron en el territorio de la Guyena, con una extensa fachada marítima más lejana de Inglaterra y cercana a la cornisa cantábrica castellana. En 1450 una flota castellana realiza una incursión por el Garona y colabora en el asedio completo por tierra y por mar del castillo de Baie, que se rinde y propicia la capitulación casi instantánea de Burdeos (Mapa 43). El único centro significativo que mantenían los ingleses en Guyana era la localidad de Bayona, que seguía actuando cuando podía contra las embarcaciones castellanas:

> «*...,e los de Bayona tomaron la barcha de Martín De Lecue.*»[166]

[163] Las circunstancias de esta embajada en *Crónica del Halconero*, pp. 179-180.

[164] Es curioso el caso de este puerto, tomado por los ingleses en 1415. Este pudo ser en el siglo XIV el puerto más significativo del tráfico marítimo comercial castellano. Desde antes de 1420 existía una calle de España, mientras que también era ciudadano por la misma fecha un Gómez de Pontevedra. SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Le Canarien*, vol. I, p. 151. Para estos datos citan Biblioteca Nacional de Francia, Colección Moreau, 673, fol. 131 para el primer caso y 674, fol. 74 para el segundo.

[165] *Los Anales Breves de Vizcaya*, p. 174.

Como en el siglo XII, cuando vimos que Alfonso I el Batallador la puso sitio con embarcaciones cantábricas, la flota castellana, procedente básicamente de Guipúzcoa, penetró y la cercó por el Adour, mientras que por tierra las tropas francesas completaban el asedio, de tal forma que el 8 de agosto de 1451, la ciudad, eterna rival de los marineros castellanos del Cantábrico, por fin capituló[167], como nos indica un texto castellano:

> «*Lunes, XXIII días de dicho mes de agosto, año de mill CCCC LI (1451), el rey de Francia tomó a Bayona de Gascoña, que la tenía cercada con mucha gente, e prendió al gobernador de Nabarra que dentro estaba en acorro de Vayona con mucha gente...*»[168]

2. 1. 2. La nueva situación estratégica en Europa

En 1454 subió al trono de la Corona de Castilla Enrique IV, tras la muerte de su padre Juan II el 22 de julio en Valladolid. El nuevo monarca mantuvo unas buenas relaciones iniciales con Francia y Portugal. Nada más subir al trono, envió una embajada al rey de Francia, firmándose posteriormente en Castilla un nuevo tratado entre ambos reinos que permitía el comercio castellano con Inglaterra, mientras que se señalaba también la cantidad de embarcaciones, veinte, que podían llegar a Castilla desde Inglaterra. A la vez se indicaba que el comercio entre Inglaterra y Francia se haría desde la primera con conocimiento y licencia del rey de Castilla[169]. Se mejoraban significativamente las ya de por sí buenas condiciones del comercio atlántico europeo para los mercaderes y marineros castellanos[170].

En 1453 finalizó el conflicto conocido como Guerra de los Cien Años. Por otro lado, en 1458 y 1459, el capitán del puerto de Calais, único que había quedado en manos inglesas tras la conclusión de dicho conflicto, acosaba, con fortuna diversa, a las embarcaciones castellanas. Estas a su vez participarán en los dos bandos de la guerra civil inglesa entre la casa de York y la de Tudor y que es conocida como la Guerra de las Dos Rosas (1455-1489). Calais quedó dentro del bando de los York, el perdedor a la postre tras la victoria del entonces Enrique Tudor, conde de Richmond y después rey como Enrique VII, sobre el hasta entonces rey de Inglaterra Ricardo III, en la batalla de Bosworth el 22 de agosto de 1485[171]. Igualmente, en 1461 la subida al trono de un nuevo monarca en Francia, Luís XI, implicó el inicio en el cambio de las tornas de la tradicional alianza franco-castellana. Un motivo, entre otros, fueron las pretensiones del castellano sobre Cataluña, que hemos visto al

[166] *Ibidem*, p. 143. La toma de dicha embarcación se produjo tras la dispersión de una flota mercante debido a una fuerte tormenta que hizo hundir muchas embarcaciones castellanas, bretonas y de otros lugares, lo que ocurrió el miércoles 21 de diciembre de 1450.

[167] Es probable que la flota castellana estuviera al mando del almirante de Castilla. La única prueba nos vendría dada en una crónica, cuando respecto a los sucesos de Palenzuela de 1451 indica que al almirante, señor de la villa, estaba fuera de Castilla, acompañado por su cuñado Juan de Tovar. *CAL*, p. 270.

[168] *Los Anales Breves de Vizcaya*, p. 180.

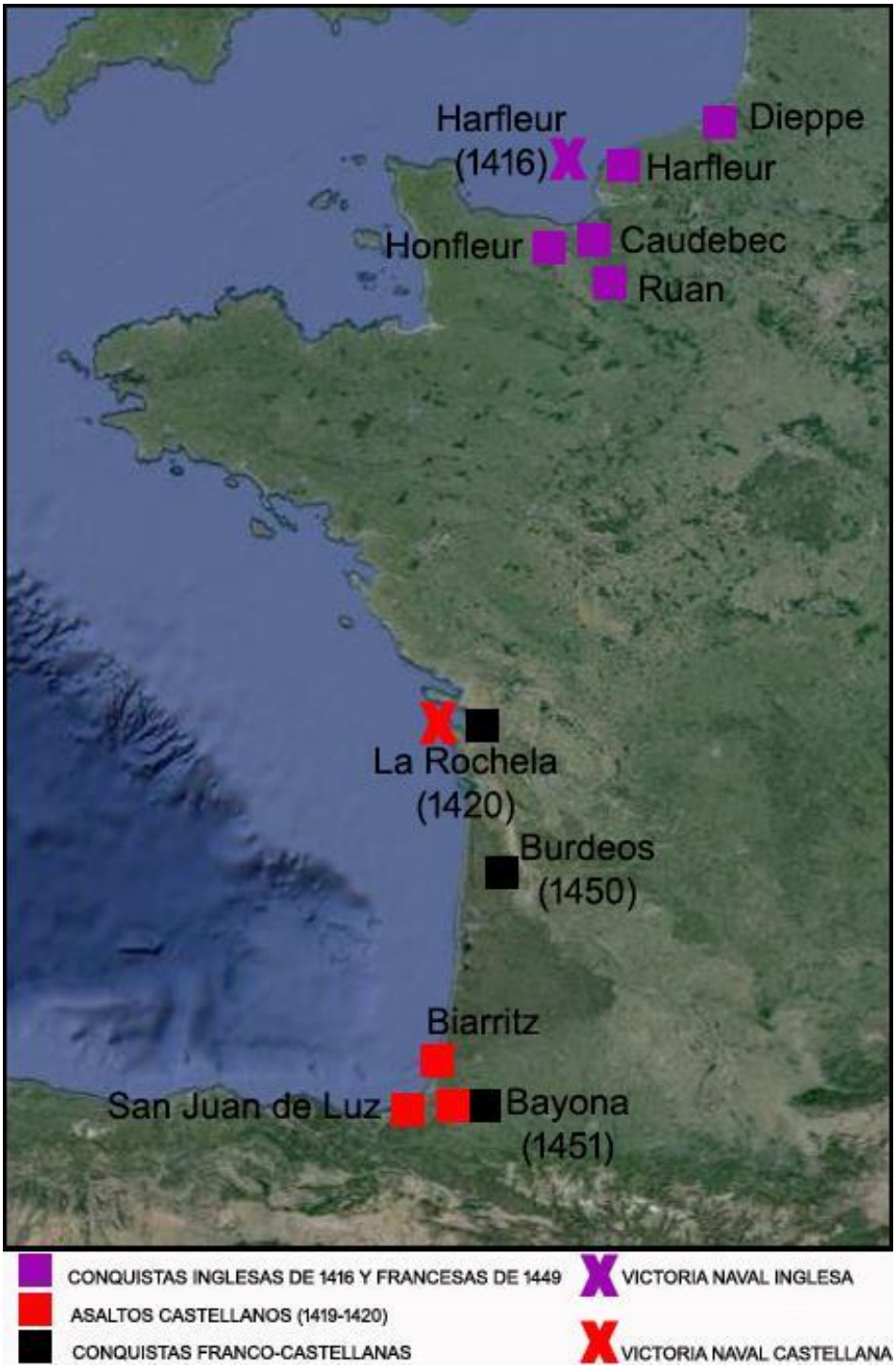
[169] *CAEIV*, p. 10 y 38 y ss. *Décadas*, vol I, p. 101, solo manifiesta que en primer lugar se atendió la confirmación de la alianza con Francia.

[170] Tal vez por eso no se indica nada en las *Décadas*.

[171] En 1483 un intento de invasión desde Francia de uno de los bandos contó con la colaboración de embarcaciones contratadas en Castilla. CLOWES, *The Royal Navy*. Vol. I, p. 392.

principio de este capítulo, que le enfrentó brevemente con Francia aunque sin llegarse a un conflicto abierto. De todas formas el rey castellano ordenó a los marinos y embarcaciones del Cantábrico el acoso contra los franceses.

MAPA 43. LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS IX. EL FINAL DEL CONFLICTO



Además Eduardo IV de Inglaterra, envió embajadores a la corte de Enrique IV con el objetivo de intentar relanzar la amistas anglo-castellanas que se hacía retraer con anterioridad a la alianza entre los ingleses y Pedro I de Castilla. Los ingleses querían sacar provecho de la enemistad, en el tema que hemos referido del señorío catalán, entre Enrique IV y Luís XI de Francia, por el apoyo de

éste a Juan II de Aragón[172]. Así refleja el hecho, en 1463, un texto cronístico castellano, de la embajada inglesa a Burgos:

> «*En este tiempo enbaxadores de Duarte, fijo del duque de Yorca, que ya se llamava rey de Inglaterra menospreciado Enrrique, que ante del fue rey, vinieron al rey don Enrrique, en la çibdat de Burgos, demandando perpetua mistad suya, como en tiempo del rey don Pedro se tenia, la cual amistad paresçia ser muy provechossa a las dos partes. E como el rey don Enrrique tuviese grande odio al rey don Oían de Aragon, a quien el rey Luys de Françia paresçia entonçe favorecer, oyda la enbaxada de los yngleses, tuvo suspenssa la respuesta fasta ver como suçedia la fabla con el rey de Françia; e mostró placerle mucho el amistad del rey de Inglaterra,...*»[173]

Enrique dilató su contestación, pero uso la embajada inglesa como medida de presión cara a una nueva negociación con los franceses. En 1463 se produjo la misma, concretamente en abril[174] en la localidad de San Juan de Luz -si hacemos caso a un cronista de la población, bajo dominio del rey de Castilla[175]- y provocó el segundo, aunque breve, embarque del rey Enrique IV. Detengámonos un poco más en este aspecto. Las *Décadas*, dicen:

> «*Quiso este* [el rey de Francia] *embarcarse en naves de trasporte, a semejanza del rey de Castilla, para celebra la conferencia en aquel pequeño estrecho de mar; pero no se le permitió, para evitar cualquier apariencia de un acto de toma de posesión, por que el dominio de Castilla se extiende hasta la ribera opuesta /.../ Se embarcó Enrique en su nave, y cada uno de los grandes que lo acompañaba cruzó en su propia barca con sus criados, así que aquella multitud de embarcaciones ofrecía el aspecto de una armada.*»[176]

La *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal nos ofrece muchos más detalles:

> «*...esta junta devia ser entre medio de los terminos de Castilla y de Francia y hizieronle que pasase todo el rio y entrase en el reino ageno, no mirando lo que a la preminencia y decencia de su persona real convenía.*»[177]
>
> «*El rey iva en una barca con el marqués de Villena y el obispo de Calahorra; en torno de la barca del rey ivan otras muchas barcas y con ellas los señores que aquí se van nombrando: en una Barca iva don Gómez de Caceres, maestre de Alcantara y con el muchos principales cavalleros de su orden; en otra iva don Juan de Valenzuela, prior de San Juan, con muchos cavalleros de su orden; en otra iva don Luis de Acuña, obispo de Burgos, con muy notable gente de los suyos; en otra barca iva don Beltran de la Cueva, conde de Ledesma, acompañado de muy nobles cavalleros, que en este viaje hizo muy grandes*

[172] *Décadas*, vol. II, p. 243.

[173] *CAEIV*, p. 130.

[174] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 85.

[175] *Décadas*, vol. II, p. 244. Las otras fuentes cronísticas sobre el reinado de Enrique IV no hacen referencia a tal cuestión.

[176] *Ibidem*, vol II, p. 244.

[177] *Crónica de Enrique IV*, cap. 48, p. 192.

> *gastos y se mostro muy ataviado, mas que todos; en otra barca iva el conde de Sancta Marta; en otra, el de Osorno; en otra el mariscal Garcia de Ayala y Juan de Vivero; en otras barcas ivan otros muchos y muy señalados cavalleros de estado /.../ todos fueron muy ricamente vestidos y tan ataviados quanto en ningun tiempo se pudo ver en Castilla, tanto que los franceses quedaron maravillados. Con el arçobispo de Toledo venian muchos nobles hombres, los principales eran el conde de Ribadeo, Gomez Manrique y Juan de Albornoz, señor de Torralba y Beteta.*»[178]

La función de imagen del rey de Castilla y sus cortesanos, llegando por mar en una multitud de embarcaciones que parecía una flota, creo que refuerza la imagen de Castilla y los castellanos como dominadores del mar. Es decir, dentro de las funciones de *proyección de la fuerza* del *poder naval*, se hace en este caso concreto un uso del mismo para el *apoyo a la diplomacia*, tanto mediante la *presencia* como el *uso simbólico* de la flota en la que llegó el rey de Castilla para celebrar dichas conversaciones, a la vez que negaba dicha posibilidad al rey de Francia. El resultado de la entrevista fue la concertación de un nuevo tratado con Francia, la renuncia de Enrique IV a sus pretensiones sobre Cataluña y el cese de los preparativos bélicos contra la Corona de Aragón[179]. Aunque esto no impidió que se siguieran produciendo roces y que por ejemplo en 1466 desde algunos territorios fronterizos con Francia se solicitase al rey que asegurara que los defendería en caso de ataque de los franceses, aunque no solo de ellos[180].

Como vemos, este acuerdo alcanzado con Francia no significó que la situación con el vecino del norte se normalizara y que no pudiera abrirse una crisis en cualquier momento, por lo que habría que buscar nuevos aliados. Desde esta perspectiva hay que entender el envío de una embajada a Inglaterra a cargo de Alonso de Palenzuela, obispo de Ciudad Rodrigo, como queda reflejado en la documentación de la época[181].

Volviendo al punto del cambio de situación estratégica en Europa, con quien no cambiaron las cosas fue con Portugal, con la que se colaboró en 1471, reinando Alfonso V en aquel reino, a las conquista de Arcila y Tánger en la costa norteafricana, asunto del que ya hemos hablado. De hecho de retorno de su campaña anterior contra Tánger de 1463-1464, el portugués acudió a Gibraltar donde se reunió con el rey de Castilla en enero de 1464[182]. Todas estas circunstancias y muda de alianzas provocaron un cambio estratégico en el cual el principal rival de la Corona de Castilla pasó a ser tras cien años de fiel alianza mutua, el reino de Francia[183]. Esto supuso el reinicio de los conflictos navales en el ámbito atlántico, según un texto cronístico, en fecha tan tardía como en 1471. Pero las tornas habían cambiado. Embarcaciones genovesas y castellanas fueron puestas en

[178] *Ibidem*, cap. 48, p. 193.

[179] Como vimos en las páginas anteriores, estos preparativos conllevaron la formación de una flota en aguas de Cartagena.

[180] ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, HIDALGO CISNEROS AMESTOY y MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo histórico de Bilbao (1300-1473)*, doc. 95, pp. 354-355. Está datado en Madrid a 18 de agosto de 1466.

[181] *Memorias de Enrique IV*. Vol. II. Doc. CXLIV, pp. 541-545. La data del documento es de 6 de julio de 1467 en Westminster.

[182] *Décadas*, vol. II, p. 249. *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal, cap. 51, p. 202.

[183] Así las cosas, con data 31 de marzo de 1467, Enrique IV concedió poderes para llegar a un tratado de alianza con el rey Eduardo de Inglaterra. BMN. CSB. S. Artículo 1º, nº 1 a 82, manuscrito 371, doc. 2. ff. 5r.-8v. Esto fue comunicado a todo el reino como indica una Real Provisión de 16 de abril de ese mismo año. BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 14, f. 56.

servicio del regente inglés para combatir contra la flota que el pretendiente Eduardo logró reunir en Francia con intención de pasar a Inglaterra[184]. Objetivo que finalmente logró. Aunque la situación con el reino de Francia se fue enrareciendo y finalmente se entró en guerra contra dicho reino[185].

Pero además, con la cuestión sucesoria que se planteó tras la muerte de Enrique IV de Castilla, las relaciones con Portugal se fueron deteriorando debido a las pretensiones del monarca lusitano de casar con la infanta Juana de Castilla, pretendiente al trono, y así poder ceñir las dos coronas. Esto propició una alianza militar entre Portugal y Francia, mientras que por primera vez en muchos años Inglaterra no tenía ningún interés específico en relación con la Península Ibérica. Este cambio en las relaciones europeas del último cuarto del siglo XV quedó patente en la guerra civil que asoló Castilla con la subida al trono de la reina Isabel.

2. 2. La guerra civil y la intervención de Portugal y Francia

2. 2. 1. La guerra civil

Poco después de subir al trono, Enrique IV tuvo que hacer frente a una fuerte oposición nobiliaria, que se mantuvo prácticamente hasta la muerte del soberano, así como a una convulsa situación política peninsular entre Castilla, Aragón y Navarra[186]. La situación en el reino los últimos años del rey Enrique IV estaba tan deteriorada, que en 1471 asistimos a una batalla naval realizada por contendientes rivales de dos bandos nobiliarios.

La sucesión de acontecimiento que llevaron a la misma no tiene desperdicio:

> «*E como el duque* [de Medina Sidonia, Enrique de Guzmán] *toviese en Sanlucar algunas naos armadas, deziase, para venir sobre Caliz, entre las cuales tenía una llamada Benadeva, que era muy grande, sabido esto por el marqués,* [de Cádiz, Rodrigo Ponce de León, partidario del rey Enrique] *mando armar en Caliz çiertas naos e carabelas e albatoças, e mando a çiertos capitanes que en ellas enbio que fuesen a Sanlucar e peleasen con la flota del duque, diciéndoles que fuesen çiertos que como ellos llegasen a Sanlucar, el por la tierra yria con toda la gente de Xerez; lo cual puso asy en obra. E la flota del marques peleo de tal manera, que por fuerça darmas entraron todos los navios del duque. E como la Benadeva fuese muy grande e se defendiese mucho mas que las otras naos, las albatoças le fizieron tan gran daño con las bonbardas que se ovo de dar; e asy fue destruyda e robada el armada del duque.*
>
> *E los capitanes quel marques en esta armada enbio fueron: Juan de Çuaço, alcalde de Caliz e Juan Sanches, alcalde de Rota e Pero Cabron*»[187]

[184] *CAEIV*, p. 343.

[185] *Ibidem*, 347.

[186] Es interesante al respecto de la convulsa situación interna en Castilla la obra de César OLIVERA SERRANO, *Una etapa de guerras civiles*. Barcelona, Ariel, 2005. Está centrada precisamente en el reinado de Enrique IV.

[187] *CAEIV*, p. 350. El texto cronístico vuelve a dar la noticia en pp. 408-408. Añade no obstante que el alcaide de Sanlúcar, Diego de Villalán, armó algunas naos y fue a pelear contra la flota del marqués de Cádiz, tomándole algunas embarcaciones menores.

Otro texto también hace referencia a estos acontecimientos:

> «*Como el duque tuviese en San Lucar algunas naos armadas, dezían ser para venir sobre Caliz; entre las quales avía una llamada la Venadeva, que hera muy grande. Sabido por el marqués, mandó armar en Caliz ciertas naos e carabelas, e enbió en ellas çiertos capitanes que fuesen a San Lucar e peleasen con la flota del duque, çertificándoles que como ellos llegasen en San Lucar, él por tierra yría con toda la gente de Xerez.*
>
> *Lo qual asy se puso en obra; e la flota del marqués peleó de tal manera, que fue desbaratada e tomada por ella el armada del duque. E como los capitanes della quedasen orgullosos por la victoria avida, movieron su flota el rio arriba hasta çerca de las Horcadas, tomando e rrobando todos los navíos que fallaron. En el qual tiempo el corregidor quel duque de San Lucar tenía, llamado Diego de Villalán, como fuese caballero esforzado, a muy gran priesa metio gente en algunas gruesas naosque en Barrameda estavan, e a la vuelta de la flota del marqués peleo con ella, de manera que el armada del marqués fue desbaratada, e le fueron tomados algunos nabíos de los que llevaban, e los otros navíos con gran trabaxo salieron del puerto, después de aver reçibido gran daño.*»[188]

Y un tercero:

> «*Y dende en adelante se hizo tan cruel guerra entre el duque y el marques como de entre moros y chrisptianos; y como el duque tuviese en San Lucar algunas naos armadas, deziase para venir sobre Cadiz, entre las quales avia una llamada la Venadera, que era muy grande, y savido por el marques, mando armar en Cadiz ciertas naos y carabelas y embio en ellas a sus capitanes, mandandoles que fuesen a San Lucar y peleasen con la flota del duque, certificandoles que como ellos llegasen en la villa, el por la tierra iria con toda la gente de Xerez.*
>
> *Lo qual ansi puso en obra, y la flota del marques peleo en tal manera que fue desbaratada y tomada por ella la armada del duque, y como los capitanes della quedasen orgullosos por la victoria avida, muvieron su flota por el rio abaxo hasta cerca de las Horcadas, tomando y rovando todos los navios que fallaron. En el qual tiempo un corregidor que en duque en San Lucar tenia, llamado Diego de Villalón, como fuese buen cavallero y esforçado, a muy gran priesa metio mucha gente en algunas gruesas naos que en la Barrameda estavan, y a la vuelta de la flota del marques peleo contra ella y desbaratola y fueronle tomadas algunas naves, y las otras con gran trabajo salieron del puerto después de aver recivido gran daño.*»[189]

Son tres relatos extraordinarios, y por esto resulta más sorprendente que el texto cronístico *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, no haga mención alguna de este episodio. Lo que sí indica este texto es que:

[188] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 196.

[189] *Crónica de Enrique IV*, de Galíndez de Carvajal, cap. 132, p. 411.

> «*Y fue cosa de grand marauilla que no tan solamente touo el marqués guerra con el duque y Seuilla y con el rey moro de Granada, mas avn con el rey de Portugal. Y todo a cabsa del duque, que lo procuraua, dannándole por quantas partes podía. En la flota del rey de Portugal vino algunas vezes por barrejar con la çibdad de Cádiz, si mucho defendida non le fuera.*»[190]

Volviendo a este episodio, nos habla de la capacidad de los nobles para formar sus propias flotas, incluso con elementos tan caros y sofisticados para la época como eran las piezas de artillería. La del marqués de Cádiz actúa como flanco marítimo de la fuerza terrestre enviada contra el duque de Medina Sidonia, quien a su vez hacía lo propio con la suya[191]. En el *combate decisivo* que se produce entre ambas flotas, las embarcaciones sutiles del marqués de Cádiz, logran apoderarse del *buque principal* de la flota de Medina Sidonia, obteniendo la victoria sobre la misma. Tras esto, se dedican a acosar a las embarcaciones que encontraban a su paso. Con gran capacidad de reacción, debido a la *capacidad de supervivencia* las fuerzas del de Medina Sidonia organizaron otra flota, desarrollándose nuevamente un *combate principal*, en el que resultó victoriosa la facción anteriormente derrotada. Ninguno de los contendientes logró el *dominio del mar* y en este caso el *poder naval* no tuvo repercusión alguna en los acontecimientos que se desarrollaban en tierra. De hecho el enfrentamiento entre ambos bandos nobiliarios continuaría incluso en los primeros años del reinado de los Reyes Católicos.

Este enfrentamiento es una muestra de la convulsa situación interna a la que se estaba llegando en Castilla, lo que llevó a los Reyes Católicos a extender un documento, datado el 15 de marzo de 1475 en Medina del Campo, poco después de su acceso al trono de Castilla, solicitando disposición de hombres y armas para la defensa de sus reinos, teniendo que estar dispuestos a primeros de abril de ese año en las fronteras terrestres y marítimas. Respecto a estos últimos preparativos:

> «*Los que estedes en las costas de los nuestros mares, con vuestros navios y otras fustas de armada para fazer lo que vos enbiaremos mandar y no dexades ni consintades sacar los dichos navios ni otras fustas fuera de los dichos puertos de los mares de los dichos nuestros reynos...*»[192]

2. 2. 2. La intervención de Portugal y Francia (Mapa 44)

Enrique IV murió el doce de diciembre de 1474 y pese a los acuerdos a los que se había llegado en los últimos años de su reinado, juramento de Guisando de 1468 que consideraba a Isabel legítima heredera de la Corona de Castilla, nombró como heredera a su hija Juana. De inmediato se abrió un conflicto civil en Castilla en el cual las acciones navales fueron tanto o más significativas que

[190] *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, pp. 183-184.

[191] La *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz* nos ofrece alguna pista suelta sobre la capacidad naval de dicho noble. Así, en las páginas 192 y 193 se manifiesta, en dos ocasiones, que el marqués daría navíos en Cádiz a determinados musulmanes si estos quisieran pasar al Norte de África.

[192] MORATALLA COLLADO, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XIX, *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2003, doc. 22, pp. 34-35, lo citado en p. 35.

las terrestres. Entre 1474 y 1479 se mantuvo una guerra que en el frente internacional tenía como rivales de los castellanos tanto a los portugueses como a los franceses.

El principal componente naval de esta guerra se centró en la rivalidad luso-castellana y tenía como objetivo el dominio de las aguas del estrecho de Gibraltar. Se tuvo que hacer frente por parte de Castilla a una fuerza naval francesa que actuaba en las aguas del Cantábrico para *atacar las comunicaciones marítimas* y realizar *operaciones de combate contra objetivos en tierra* sobre la costa de Castilla, pero que luego se unió a la flota portuguesa, ya que el principal rival y pretendiente al trono de Castilla de los nuevos monarcas fue el soberano portugués, actuando el rey de Francia como aliado del primero.

Antes de entrar en el tema con más profundidad, conviene aclarar que por vez primera los acontecimientos navales están reflejados en Castilla por múltiples fuentes cronísticas. Lo que pudiera ser inicialmente una gran facilidad para el historiador, no lo es tanto debido a que cada autor da a los hechos la importancia que cree conveniente. Pero incluso, en el texto de un mismo autor podemos encontrar una narración farragosa que haga compleja la secuencia coherente de los hechos. No obstante lo dicho y al igual que en el siglo XIV, el último tercio del siglo XV es apasionante en cuanto a los aspectos navales de la Corona de Castilla, como tendremos la ocasión de comprobar a continuación.

a) El frente portugués

Desde el frente portugués, la intervención se inició con una invasión terrestre de Castilla a partir del mes de mayo de 1475. Mientras, las fuerzas navales de aquel reino realizaban ataques tanto contra diversos puntos de la costa gallega, como la plaza fronteriza de Bayona, pero también del litoral castellano del Atlántico meridional o de la ribera del Guadiana (Mapa 44).

Ante los ataques portugueses en el ámbito norteño en junio de 1475 se dieron los primeros pasos para formar una flota en los puertos del Cantábrico. Se envió, por ejemplo, un proveimiento a Bilbao en el que se indicaba que aparejase navíos para la guerra contra Portugal. Esto se completó con una notificación del corregidor del señorío de Vizcaya para requisar la pólvora, lombardas y demás armas que llevasen las embarcaciones que recalasen en cualquier puerto del señorío y de Laredo[193].

Para combatir a los portugueses en sus ataques contra las poblaciones ribereñas del Guadiana y las costeras del golfo de Cádiz, las medidas fueron dobles. Por parte del poder público, de la monarquía, la flota real se dedicaba a la protección y guarda de las aguas del Estrecho en el ejercicio del *dominio del mar*. Además la población fronteriza castellana -en especial la de Palos- organizó y realizó una serie de ataques contra intereses portugueses. Incluso se realizó una *proyección del poder naval en tierra*, mediante *operaciones de combate contra objetivos en tierra*

[193] ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, HIDALGO CISNEROS AMESTOY y MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo histórico de Bilbao (1473-1500)*, docs. 106 para el primer caso y 107 para el segundo, ambos en p. 418. Los documentos están perdidos, pero se conserva el registro de los mismos.

cuando se ejecutó un desembarco en las cercanías de la localidad de Tavira, incendiando los arrabales de la misma, además remontaron el Guadiana y atacaron la ciudad portuguesa ribereña de Alcutín, todo esto bajo el mando de Álvaro de Nava (Mapa 44).

No fueron estas las únicas medidas tomadas en el frente naval del conflicto contra Portugal. Las medidas anteriores fueron completadas con incesantes ataques corsarios, *dominio negativo del mar*, tanto contra las costas de Portugal como en los mares africanos. De esta forma, con la aplicación de una amplia gama de posibilidades de actuación del poder naval, se hizo peligrar el tráfico comercial de los enemigos, impidiéndole la libertad de acción en la mar, como demostraba la captura de cuatro embarcaciones francesas a la altura de Lisboa. Esta situación de continuos ataques y depredaciones, que buscaban más el ejercicio del *dominio negativo del mar* mediante la depredación contra el tráfico comercial que la obtención de un *dominio positivo del mar*, duraron hasta 1476.

En ese año, atendiendo a los testimonios de Diego de Valera tanto en su texto cronístico como en sus epístolas, la alianza franco-portuguesa recibió dos reveses navales en el mes de agosto[194].

Del primero hablaremos más adelante, cuando nos refiramos a la intervención francesa. Respecto al segundo revés ocurrido en agosto se produjo la victoria de la flota real castellana, que como ya hemos indicado se dedicaba a la guarda del Estrecho, bajo el mando de Juan de Mendaro, contra otra portuguesa que era encabezada por Alvar Mendes[195].

> «*En este tiempo ovo muchos recuentros, así por mar como por tierra, entre castellanos e portugueses, en que siempre los portugueses fueron vençidos e desbaratados /.../ Y el capitán del armada del rey de Portugal, llamado Álvaro Méndez, fue desbaratado por micer Andrea Senier, capitán de las galeras del rey don Fernando...*»[196]

El encuentro entre ambas formaciones navales tuvo lugar en las costas de Berbería. La flota castellana, que estaba compuesta por tres grandes naos vizcaínas, en la mayor de las cuales embarcaba Juan de Mendaro y cinco carabelas, mandadas por Carlos de Valera, hijo de Diego de Valera, se completaba con la aportación de cuatro galeras que eran mandadas por el catalán Andrés Sonier. En el *combate* decisivo que se desarrolló, la victoria fue para las embarcaciones castellano-aragonesas, que lograron prender fuego a dos naos portuguesas, mientras que una genovesa fue abandonada por la tripulación.

[194] La primera sucedida en agosto no lo fue por parte de fuerzas castellanas, sino que fue el fracaso en el ataque contra un convoy genovés. La segunda, también ocurrida en agosto, tuvo como protagonistas a una flota portuguesa y a otra castellana y es en la que nos introduciremos a continuación.

[195] Este combate debió tener lugar después del diecisiete de agosto de 1476, cuando Diego de Valera informa a los reyes en una carta de lo sucedido en el primero, como veremos más adelante. Si hubiera tenido noticia del mismo, lo normal es que hubiese informado a los reyes de lo acontecido, como hará en otra carta posterior sobre el segundo.

[196] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*. Cap. XXI, p. 78.

Es probable que sea el mismo combate naval que con mayor profusión de detalle narra posteriormente el mismo Diego de Valera. Primero se nos indica cual era el objetivo:

> «*...una nao portuguesa, llamada la Boralla, avía de venir prestamente en Portugal, cargada de arneses de Milán e cubiertas e brocados e otras sedas muy ricas. E como entonçes Carlos de Valera mi fijo estuviese en San Lucar, armado por mi mandado dos carabelas para fazer querra a los portugueses, yo le enbié a dezir que buscase tal compañía con que pudiese tomar aquella nao /...l Y escriví a un vizcayno mi amigo, llamado Juan de Mondragón, que era maestre de una grand nao llamada la Zumaya, rogándole quisiese yr en su compañía.*»[197].

Posteriormente el texto nos permite asistir a la formación de la fuerza atacante y a la búsqueda de su objetivo:

> «*Al qual plugo de los así fazer, e metió en su nao trescientos honbres, y así Carlos y él salieron del puerto de Barrameda. E juntáronse con quatro galeas, las dos del conde de Pradas*[198] *e las otras dos de mosén Álvaro de Nava, cavallero noble que con el rey avía quedado e tenía la guarda del estrecho; cuyos capitanes eran en su lugar mosén Juan Boscá e mosén Andrea Senier, los quales juntos fueron a buscar la Borralla. Y en el viaje fallaron una carraca, que los ginoveses de miedo avían dexado desamparada con solo dos honbres, la qual tomaron. E siguieron su viaje, e llegaron a la vista de la Borralla, la qual yva acompañada de dos naos e doze carabelas del rey de Portugal, con la qual flota pelearon*»[199]

Nos informa luego el texto del desarrollo del combate naval:

> «*E duró la batalla por espacio de tres horas, e a la fin los portugueses fueron vençidos, e fueles tomada la nao capitana e dos carabelas. Y el capitán, llamado Alvar Méndez, se metió en un cópano* [sic][200] *e se fué a tierra, dexando muchos muertos y feridos sobre cubierta; e de la nao Zumaya fué muerto el maestre y quinze honbres feridos. E la nao Borralla se fué a fuerça de belas, e diósele caça fasta la meter en el puerto de Alcázar Seguier, donde encalló, e la gente saltó a tierra /...l E así los castellanos se vinieron en San Lucar victoriosos e alegres, aunque con gran sentimiento del maestre de la nao de Zumaya*»[201]

Tras esta, se produjo otra acción naval en la que nuevamente participó Carlos de Valera y en el que el enfrentamiento contra los portugueses volvió a producirse:

---

[197] *Ibidem*, Cap. XXII, pp. 81. También en BALENCHANA (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera:*.. Epístola XX, pp. 70-74. En este caso, la epístola carece de data cronológica y topográfica alguna.

[198] En el texto cronístico aparece como conde de Pallarés.

[199] *Ibidem*, p. 81.

[200] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica sobre este tipo: «*Copano: Ant. Embarcación muy pequeña usada por las galeras*», p. 139.

[201] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, pp. 81-82.

> «*E poco tiempo después, el rey y la reyna nuestros señores determinaron fazer armada de treynta carabelas e tres naos para enviar en la Guinea, la capitanía general de las quales dieron a Carlos de Valera mi hijo, el qual lo tobo siete meses. En el qual tiempo barayó treze yslas de la Guinea, subjetas al rey de Portugal, e puso en ellas justicias e forcas por el rey y la reyna nuestros señores. E traxo dende trescientos negros, e prendió al capitán que en ellas tenía puesto el rey de Portugal, llamado Antonio de Noli...*»[202]

En 1478 se formó otra flota castellana con destino a tierras africanas. Tenía la misión de obtener oro de las recientemente descubiertas minas de aquel continente[203]. Estaba compuesta por treinta y cinco carabelas, y puesta por los Reyes Católicos bajo el mando de Pedro de Covides, partiendo desde Sevilla y otros puertos de Andalucía en 1478[204]. Los portugueses tuvieron noticias de los preparativos y armaron otra con el objetivo de esperar el retorno de la castellana[205]. Una vez que las embarcaciones castellanas estaban de regreso de su expedición, los portugueses lograron apoderarse de la misma y de su preciada carga[206].

Pero las cosas no iban bien para el bando aliado. Así:

> «*...después que el rey don Alonso salió de Castilla, como dicho es, estando en Portogal ordeno ir a demandar favor y ayuda al rey de Francia; y embarcase y fue a Francia /.../ y estovo en Francia con el rey Luis, el cual no le acudio ni dio favor, según remaneció. E lo que allá entre ellos pasó no se supo; y después de aver estado allá algunos días en Francia, se bolvió a Portogal.*»[207]

En 1479 se obtuvo la deseada paz tanto con Francia, primero, como con Portugal, después y mediante el tratado de Alcaçovas. Los Reyes Católicos lograron imponerse en el conflicto. Sin embargo, se pagó un alto precio comercial ya que:

> «*Otrosy, que la mina del oro qudase para el rey de Portogal, e para el príncipe su fijo; e que ninguno de los reynos e señoríos del Rey e de la Reyna fuesen a ella, so grandes penas.*»[208]

Pero la paz también era buscada por los soberanos castellanos debido a otros motivos:

> «*En el sobredicho año XCCCCLXXIX, en los tiempos de los cercos de Mérida y Medellín, murió el rey de Aragón, padre del rey don Fernando, en la ciudad de Barcelona /.../ E bolvió presto por dar asiento en las cosas entre Castilla y*

[202] *Ibidem*, p. 82.

[203] Un relato sobre el descubrimiento de oro en el África ecuatorial lo tenemos en la *Crónica de los Reyes Católicos de* Fernando del Pulgar, entre las páginas 278 y 281 del primer volumen. También en el texto de Andrés Bernáldez, *Memorial del reinado*..., cap. VI, p. 20. Da el año de 1471 como el del descubrimiento de las minas de oro guineanas.

[204] *Crónica de los Reyes Católicos* de Fernando del Pulgar, p. 333.

[205] *Ibidem*, p. 377.

[206] *Ibidem*, p. 378.

[207] *Memorial del reinado*..., cap. XXVII, pp. 62-63.

[208] *Crónica de los Reyes Católicos* de Fernando del Pulgar, p. 402.

> *Portugal, así en las paces de la tierra como de la mar, porque avía grande división entre castellanos y portugueses sobre las minas de oro que los portugueses avían hallado, que ivan los castellanos a resgata; e por facer Cortes.*»[209]

Los Reyes Católicos habían logrado sus objetivos de hacer frente a la amenaza interna y externa. En este último campo las acciones navales resultaron ser decisivas para la consolidación de los nuevos monarcas, cuya administración fue capaz de organizar y mantener dos fuerzas navales a la vez, una en el Cantábrico, bajo el mando de Ladrón de Guevara, y otra en el entorno de las aguas del Estrecho, bajo el mando de Juan de Mendaro. Todo un logro. Como también llama la atención el hecho de que ya no se haga referencia a la participación de galeras, sino de naos impulsadas exclusivamente a vela.

b) El ataque francés

La lucha en el mar se inició con una serie de refriegas mutuas en las cuales las armadas de ambos contendientes realizaban ataques rápidos y por sorpresa contra las costas del adversario. Fue especialmente así en el caso de la flota francesa contra diversos puntos de la fachada del Cantábrico, donde en combinación con las tropas de tierra lograron los incendios de las villas de Rentería y Oyarzun. Las fuerzas atacantes no lograron su objetivo principal, la toma de Fuenterrabía y obtuvieron un fracaso en asaltos como el de Ribadeo, donde la incursión fue rechazada con grandes pérdidas (Mapa 44). Sí que tuvo mayor éxito en hacer inseguro el tráfico comercial, apoderándose de cierta cantidad de embarcaciones mercantes. Esto obligó a actuar a la población de la zona, de tal forma que según la *Crónica de los Reyes Católicos* de Fernando del Pulgar:

> «*Los de la provincia* [Guipúzcoa] *armaron naos, e pusiéronlas al paso porque por mar no pudieran venir bastimento de los franceses.*»[210]

Más preciso y una visión diferente es la de Diego de Valera en su texto sobre el reinado de los Reyes Católicos, manifiesta, a tenor del asedio francés contra Fuenterrabía, que:

> «*E desque algunos días ovieron allí estado, los de las villas de las provinçias de Guipúzcoa, que fueron San Sebastián, e Guetaria, e Deva e Métrico, e otras villas e logares, armaron todos los navíos pequeños e pinaças*[211] *que pudieron, e vinieron al puerto de Fuenterrabía. E la hueste de los françeses, quando aquello vido, passó su artillería a la lengua de agua por donde los navíos avían de entrar; los quales, a la creciente de la marea, se movieron para entrar en la*

[209] *Memorias del reinado*, cap. XLII, p. 92.

[210] *Crónica de los Reyes Católicos*, vol., 1, p. 184.

[211] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica: «*Antigua embarcación de vela y remo con tres palos, mucha eslora, poca manga, ligera y con la popa cuadrada. En Las Partidas de Alfonso X El Sabio se las nombra después del leño y antes de la carabela. 2. Antigua embarcación de pesca y cabotaje usada en el cantábrico. No tenía cubierta, era planuda y de poca manga, llegando los veinte metros de eslora.*», p. 378.

villa /.../ E así a pesar de los françeses entró el socorro en la villa, en que avrían mil hombres muy escogidos e bien armados...»[212]

Ante esta situación y el estancamiento en el objetivo de la toma de Fuenterrabía, el rey de Francia fue aconsejado, según la misma fuente cronística, para:

«*Las cuales cosas consideradas e otrosí el asiento que aquella villa tiene por parte del mar e de la tierra, les parecía dificil poderla combatir, sin tener grand armada e aparejos por la mar.*»[213]

Con todo esto, se produjo el doce o trece de agosto de 1476, el primero de los dos grandes combates navales de la contienda[214] (Mapa 44).

Previamente, al menos desde antes de julio, se estaba formado una nueva flota en las puertos del Cantábrico, como queda patente por un documento de Fernando *el Católico* a los maestres de embarcaciones del puerto de Bilbao que debían servir en la armada que se preparaba en ese puerto[215].

La fuente empleada nos informa de la reunión y preparación de la fuerza, en este caso de los rivales, los franco-portugueses bajo el mando del almirante francés Colon:

«*Colón*[216]*, capitán de la flota del rey de Francia, fizo vela del río de Lisboa con catorze naos muy gruesas, en que se afirma que el rey don Alonso de Portugal avía mandado meter en esta flota seis mil honbres los más escogidos que él pudo aver, allende la gente francesa que en ella venía, con intención de destruyr todos los puertos de Andalucía. Lo qual pudiera ligeramente acabar si Nuestro Señor miraglosamente no lo remediara.*»

Tras esto se produce el encuentro y los preparativos para el combate, teniendo en cuenta que las embarcaciones genovesas no tenían función militar, sino que habían partido de Noli con destino a Flandes e Inglaterra[217]:

---

[212] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XVII, pp. 59-60.

[213] *Crónica de los Reyes Católicos* p. 251. La retirada francesa en la *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XVII, p. 60.

[214] Ya analizamos el segundo al hablar del acoso portugués.

Un breve relato de esta acción y de los motivos de la misma lo tenemos en Luisa D'ARIENZO, «Le relazioni tra Genova e Cadice fra il XIII e il XV secolo» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 733-745. Sobre la batalla, p. 739.

[215] ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, HIDALGO CISNEROS AMESTOY y MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo histórico de Bilbao (1473-1500)*, doc. 112, p. 422. Se trata de un albalá de seguro por la pérdida de fletes con motivo del alistamiento de las embarcaciones para la armada.

[216] Sobre la figura de este Colón, el texto cronístico *Chronique de la Pucelle*, menciona en numerosas ocasiones en el séquito del rey de Francia a «*le sire de Culant, admiral de France*». Por otro lado Alejandro CIORANESCU, en su introducción a las crónicas de *Le Canarien*, indica «*Allí envió Luis XI, rey de Francia, al célebre pirata Jorge Bissipat, apodado Colomb, para que le buscara el remedio milagroso, año de 1483*» vol. I, p. 149. Se trata de una expedición a las islas de Cabo Verde para buscar remedio contra la lepra.

[217] D'ARIENZO, *Op. cit.*, p. 739.

> «*Donde así fue que el domingo que se contaron diez de agosto del año de mil e quatroçientos e setenta y seis años, fizieron vela de la vaya de Cádiz tres gruesas carracas ginobesas, e una hurca*[218] *e una galeaça, e falláronse el martes siguiente, que fueron doze del dicho mes*[219]*, a la hora de terçia, al cabo de Santa María*[220]*, que es treynta y seys leguas de Cádiz, con la flota del rey de Francia. Donde acaesçio que como los ginobeses conocieron la flota ser francesa, metieron gente en un copano por fazer saber al capitán della cómo ellos llevavan salvoconducto del rey de Francia. Los françeses e portugueses, creyendo que ligeramente los podian tomar, no curaron del seguro, e pusiéronse en horden de batalla; en esta guisa, que apartaron çinco naos las más gruesas, e donde la gente e más armada venía, e aquellas vinieron envestir la hurca e con una de las carracas e con la galeaça, que se avían encadenado; e las otras nueve pelearon con las dos carracas.*»

Finalmente tenemos el resultado del mismo, la derrota de las fuerzas franco-portuguesas:

> «*E duró la batalla por espaçio de diez y ocho anpoletas, que son nueve horas, sin poder vençer los unos a los otros. E venida la noche los françeses metieron fuego por los tres navíos que estavan aferrados; y el fuego miraglosamente tan presto se esforzó, que todos los ocho navíos, así las çinco naos de Francia como la carraca y hurca e galeaça, con toda la gente que estavan en ellos, se quemaron e fueron de súbito al fondo.*»[221]

Las acciones navales continuaron, reflejadas en lo que probablemente fue una nueva ofensiva francesa contra Fuenterrabía y las fuerzas castellanas, ya que:

> «*El rey de Francia, oídas aquellas razones, mandó /.../ facer grand armada por mar para tornar a sitar;...*»[222]

> «*E por que los françeses avían enviado suplicar al rey, quando vieron a poner aquel çerco, que les enviase luego su flota, por esso vino allí Colón su capitán, con honze naos armadas e otras fustas, donde estovo ocho días, porque era mar muerta e la flota de Castilla no podía salir para pelear con él. E como vido el tiempo para que la flota castellana pudiese salir, fizo vela e fuese. Y en esta*

[218] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica: «*Embarcación de carga de origen holandés, muy llena en sus gálibos y con la popa redondeada. Su capacidad oscilaba entre las 60 y las 200 toneladas. Arbolaba dos palos triples, uno en el centro donde izaba una mayor y una gavia, mientras que en el mesana largaba una vela cuadrada y una bergantina, además de tres foques grandes y cebadera a proa. Sólo tenía una cubierta y en general caracterizábanse por ser muy pesadas, tanto era así, que cuando un buque cualquiera resultaba lento sólo podía dársele el nombre de urca. También recibió la denominación de urca un tipo de fragata com muchos llenos y armada si pertenecía al estado. En el sur de Inglaterra e Irlanda la urca era una embarcación de pesca con un solo palo*», p. 495.

[219] En su trabajo D'Arienzo indica que fue el 13, p. 739.

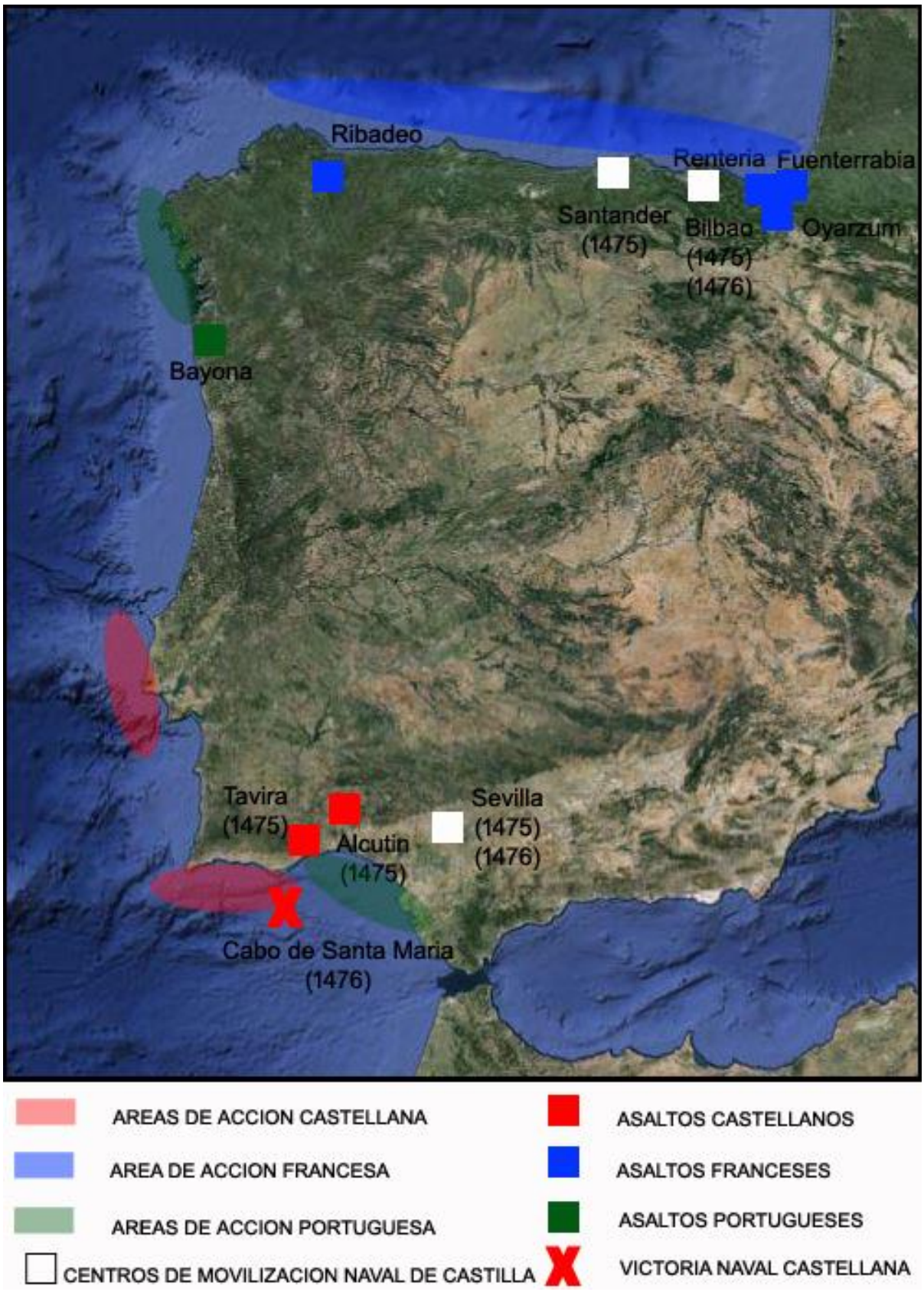
[220] Al NW. de Cádiz en las costas portuguesas y donde se localiza la localidad de Faro

[221] La narración de estos acontecimientos en la *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XXI, pp 78-79. También BALENCHANA (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera:*...Epístola VII, pp. 29-71, datada en El Puerto de Santa María a 17 de agosto de 1576.

[222] *Crónica de los Reyes Católicos*, p. 251.

guisa, por la graçia de Nuestro Señor e por la lealtad de los lepuzcoanos e vizcaynos, aquella villa se defendió...»[223]

MAPA 44. LA GUERRA CIVIL (1474-1479)



[223] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XVII, p. 60.

Pese al revés sufrido en su travesía y en la pretensión posterior de tomar Ribadeo, las fuerzas navales francesas no se desanimaron y continuaron con su ataque contra las fuerzas de Castilla, y de sus aliadas:

> «*E de allí fizo Colón su viaje, con mucha pérdida de su gente, por yr donde el rey don Alonso de Portugal estaba esperándolo /.../ e benida la flota francesa, el rey de Portugal fué a visitar a Ceuta e Tánger e Arcila e Alcazar Seguier, por dexar dada horden en la defensa de aquellos lugares; con grand temor que tenía, no solamente de los moros mas de los castellanos.*»[224]

A los ataques contra la costa gallega se les hizo frente con una flota de treinta navíos que bajo el mando de Ladrón de Guevara se aprestó en Santander. En un interesante documento se pone de manifiesto cuál era el objetivo principal de la flota castellana. Datado el 10 de octubre de 1476 en Bayona, Ladrón de Guevara requiere a Juan Ochoa de Zigarán que participase en la expedición contra la flota francesa mediante una carta de poder y procuración realizada por el consejo del Rey el 10 de septiembre de 1476:

> *«En la Villa de Vaiona de mior que es en el Regno de Galicia a* [en blanco] *dias del mes de Octubre del nacimiento de N. Sor. Jesucristo de 1476 años. Este dicho dia ante el Señor Don Ladron de Guevara Señor de Escalante e del consejo del Rey Nuestro señor. E su capitan mayor dela Armada e flota dela mar parecio en de presente Juan Ochoa de Zigaran vezino e morador de la villa de Monte Real de Deva /.../ habemos armado la Nao de Yofre Ybanez de Saviola pr. Mandado del Rey Nuestro Señor. para. Su servicio para. Que vaya en uno con la flota que el Dicho. Señor. Rey manda armar /.../ e por su mandado pues el Dicho Señor Capitan Don Ladron habia dicho, e manifestado el Dicho. Señor Rey le haber mandado ir en busca de Colon*[225] *Capitan del Rey de Francia /.../ e mandase yr a toda la otra flota de que el era capitan en seguimiento del viaje, e busca del dicho Colon por. Manera que el servicio, e mandado del dicho Señor. Rey fuese cumplido según lo el mandara.*»[226]

Además de la documentación legal, tenemos una confirmación cronística de tal hecho:

> «*En lo qual como el rey don Fernando fuese çertificado, mandó armar treynta naos. Lo qual los vizcaynos e lepuzcoanos pusieron en obra, a sus propias despensas, la capitanía de las quales dió a don Ladrón de Guevara /.../ E por esso el rey mandó a mosén Gracián de Agramante que fuese en su compañía; por que era estrenuo cavallero, e avía dado de sí buena cuenta, así en las cosas de la mar como de la tierra*
>
> *La qual flota así armada, fué determinado por el rey que fuese a buscar a la flota del rey de Francia, la qual estava en Harfleur e Normandía; de donde Colón*

[224] *Ibidem*, cap. XXVII, pp. 88-89.

[225] También aparece nombrado como Columbo, Colombo e incluso Cólera. Los textos cronísticos sobre la historia de Juana de Arco, tanto el francés como el castellano, mencionan en numerosas ocasiones como gran personaje al Almirante de Francia, el señor de *Cullom*.

[226] BMN. CVP. Vol. III, tomo 1, doc. 4, ff. 6 r.-9 v. Lo aquí transcrito, entre 6 r. y 8 r.

> *salió con treze gruesas nao, con intención de venir a Bermeo. E ovo tan grand fortuna en el viaje, que perdió la mayor nao de las que traya, e fué en punto de se perder toda su flota, e fuéle forçado de correr Galicia. E como llegase en el puerto de Ribadeo, penssó tomar aquella villa...*»[227]

Si no estamos equivocados, el cronista hace una inversión de los hechos, ya que la flota castellana fue movilizada cuando la francesa había partido, asolado ya la costa gallega y auxiliado al rey de Portugal. De esta forma lo que pretendía la flota castellana era como misión principal proteger la costa cantábrica, y como secundaria buscar y destruir a la flota francesa antes de que pudiera hacer más daño, daño que se hace patente por un documento en el que se autoriza a que cualquier nave del señorío de Vizcaya pueda viajar con la real armada, suponemos que bajo su protección[228].

Mientras esto sucedía también realizó otras misiones la flota francesa, de tal forma que llevó al rey de Portugal hasta el puerto mediterráneo de Colliure para hablar con el rey de Francia. Una vez desembarcado el monarca portugués:

> «*E Colón otra vez se volvió en Galicia, pensando poder tomar algund puerto, para se vengar del daño pasado. E como supiese de la grand flota que el rey don Fernando tenía armada en Vizcaya, bolvióse en Normandía*»[229]

Las pretensiones del monarca portugués no fueron atendidas, como constatamos anteriormente. De esta forma, en 1477, se logró el levantamiento del asedio de Fuenterrabía. Como vimos, en 1479 se lograba la paz definitiva, primero con Francia y después con Portugal, y la consolidación en el trono de Castilla de los Reyes Católicos. Dos años antes, en octubre de 1477, esos mismos reyes se embarcaron en las cercanías de Jerez de la Frontera hasta Sanlúcar, en la única ocasión de la que tenemos noticias que hicieran tal cosa juntos y desde luego la única en que lo hiciera la reina Isabel, al menos para el período de nuestro estudio[230].

3. El redescubrimiento y la conquista de las islas Canarias (1404-1496). La aplicación estrátégica del *poder naval*

Excepto para lo trabajos específicos y concretos sobre el tema, se suele pasar muy por encima este acontecimiento dentro de la historia general de la expansión ultramarina castellana[231]. Seguramente por el hecho de que relativamente pronto quedó eclipsado por el inigualable hecho que supuso para la historia mundial el descubrimiento y colonización del mundo al que no sin fortuna llegó Cristóbal Colón. El descubrimiento del posteriormente denominado como Nuevo Mundo y

[227] *Crónica de los Reyes católicos de Diego de Valera*, cap. XXVII, pp. 88-89.

[228] ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, HIDALGO CISNEROS AMESTOY y MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo histórico de Bilbao (1473-1500)*, doc. 116, p, 432. Como en otros casos el documento está perdido pero se conserva el registro del mismo.

[229] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*, cap. XXVIII, p. 90.

[230] *Memorias del reinado*..., cap. XXX, p. 69.

[231] No exactamente sobre el tema pero muy interesante es la obra de PÉREZ EMBID; *Los descubrimientos en el*..., de la que ya hablamos en el estado de la cuestión.

América aconteció incluso antes del completo dominio castellano sobre las islas Canarias, que a su vez se inició incluso antes de la última campaña que logró la conquista del último reino islámico peninsular, el reino nazarí de Granada. Sin embargo, el impacto de la conquista y colonización de archipiélago canario, como se podrá apreciar, fue muy significativo para la historia, no solo marítima y/o naval, de Castilla[232].

La aseveración recogida en la última frase del anterior párrafo creo que queda respaldada cuando se constata que dicho proceso fue la primera gran operación de ocupación y colonización de un territorio en ultramar por parte de gentes procedentes de la Corona de Castilla y una de las primeras en Europa, a la par que la portuguesa por Madeira y Azores y ambas tras el éxito de la colonización de Islandia y el fracaso de Groenlandia y norte américa por parte de los vikingos escandinavos. Convertida Castilla en una potencia marítima y naval de primer orden, lo que primero sobrevino fueron intentos de conquista señorial tuteladas por la monarquía, que en un segundo momento se decidió a intervenir de manera directa en el proceso.

Esta conquista supuso por múltiples cuestiones un hecho notable, ejemplo de la capacidad que los castellanos habían adquirido en los asuntos relacionados con la navegación marítima y su aplicación a los aspectos bélicos. No fue una acción única. La conquista y colonización castellana de las islas Canarias fue un proceso, a menudo confuso además de complejo y extendido en el tiempo. Con anterioridad participaron de una u otra manera los grandes pueblos marineros de Europa, árabes, catalanes, genoveses, portugueses y finalmente castellanos en el nuevo conocimiento que de las islas se fue teniendo en Europa desde el siglo XIV.

No obstante, si hubiera que resaltar un elemento significativo de la conquista de las Canarias, este estaría relacionado con el descubrimiento y colonización del mundo americano. Y esto por un doble motivo. Por un lado ya que sirvió de plataforma para las expediciones castellanas que hacia allá fueron enviadas. Pero también porque fue el laboratorio donde, a menor escala, se pusieron en práctica técnicas y procedimientos de actuación ante el difícil y hasta entonces inédito proceso de colonización de un territorio lejano que además solamente era accesible por la mar.

Nos adentramos en este apasionante proceso histórico, centrándonos como no podía ser de otra forma en su parte naval. Pero antes conviene que intentemos dilucidar cuáles eran las noticias que de las islas Canarias se podían tener en la Castilla de finales del siglo XIV y principios del XV.

[232] Para este tema, aparte de la documentación aportada por otras fuentes documentales, vamos a emplear básicamente dos crónicas Por una lado la conocida como *Le Canarien*. Edición de Elías SERRA y Alejandro CIONRANESCU, Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e indice*. En adelante *LC*. Por otro la edición de Francisco MORALES PADRÓN, *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993. 1ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, 1978. Nosotros empleamos la 2ª edición. En adelante *CCC*. También en *Memorial del reinado*..., cap. XXXV p. 77; caps. LXIV a LXVI, pp. 135-145; cap. CXXXII, pp. 337-338 y CXXXIV, pp. 339-341

3. 1. Las primeras noticias sobre las islas

Sin entrar en mucho detalle, en un campo en el que las dudas y lagunas son más abundantes que las certezas, las primeras noticias que podemos considerar históricas y no mitológicas sobre la existencia de las islas Canarias proceden de la antigüedad greco-romana, período en las que fueron conocidas como islas Afortunadas. Si bien, y pese a lo dicho, su conocimiento era más bien mitológico en lo referido a ciertos autores, como Ptolomeo, Plinio o Pomponio Mela, no es menos cierto que está atestiguada cierta presencia romana en dichas islas mediante la arqueología desde los siglos III-IV d.C.[233].

Dicha aportación arqueológica vendría dada por la localización y rescate de los restos de hasta 18 ánforas bajo las aguas canarias, pero igualmente por la presencia de restos de una notable cantidad de las mismas en yacimientos terrestres[234].

Respecto a las fuentes escritas, la primera mención fiable de unas Islas Afortunadas refiriéndose a las Canarias, fue realizada por Plutarco en el 82-81 a.C.[235]. Además, en este período son consideradas como el extremo suroccidental del mundo conocido[236]. A lo largo de la Edad Media hay noticias dispersas sobre las mismas, inicialmente del mundo islámico, ámbito desde el cual podemos encontrar noticias esporádicas desde el siglo XII[237]. Sin embargo, las noticias no dejan de ser un tanto confusas, más dentro del ámbito de lo legendario que de los hechos probados. Como ejemplo tenemos lo citado por Al-Himyari. Primero cuando nos habla de la ciudad de Lisboa:

> «*De la ciudad de Lisboa partieron los Aventureros, cuando embarcaron en el Mar de las Tinieblas con el propósito de saber lo que ocultaban y cuál eran sus límites*.»[238]

Pero antes, cuando habla del *Ukiyanus* (Océano Atlántico), nos dice:

---

[233]José Carlos CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, pp. 97-116 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV.* Prensa Ibérica, Valencia, 1991. P., 98. Marcos MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias en la antigüedad clásica. Mito, Historia, Imaginario*. Centro de la Cultura Popular Canaria, 2001. A este respecto la labor de la arqueología, incluída la subacuática, ha sido fundamental -no sin dudas por parte de otro numeroso grupo de autores-, como lo demuestra la obra de Alfredo, MEDEROS MARTÍN y Gabriel ESCRIBANO COBO, *Fenicios, púnicos y romanos. Descubrimiento y población de las Islas Canarias*. Tenerife, Dirección General de Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 2002. Sobre la presencia romana, pp. 227-245. De esta forma queda descartada, de momento, la presencia fenicia y cartaginesa en las Islas, como abogan algunos autores. Pese a la existencia de evidencias muy aisladas y de carácter poco claros. Pp. 63-65.

[234] MEDEROS MARTÍN y ESCRIBANO COBO, *Fenicios, púnicos y romanos*, pp. 227-238 para los restos subacuáticos y 239-241 para los terrestres. Un artículo interesante sobre la presencia romana atestiguada vía yacimientos arqueológicos es el de estos mismos autores unos años después, «Frecuentación romana de ensenadas canarias: el Puerto de Guadamojote, Tabaida-Radazul-La Nea (El Rosario-Tenerife) » En *Cuadernos de Arqueología marítima* nº. 7, 2006, pp. 16-31.

[235] J. M. BLÁZQUEZ, «Las Islas Canarias en la Antigüedad» En *AEA*., 23, 1977, pp. 35-50. P., 42.

[236] J. R. S. PHILLIPS, *La expansión medieval de Europa*. Fondo de Cultura Económica, 1994. Primera edición en inglés, Oxford University Press, 1988. P. 17 y 194.

[237] *Ibidem*, p. 194

[238] AL-HIMYARI, *Kitab Ar-Rawd al-Mitar*, p. 45. Entre las páginas 45 y 48 realiza un relato de lo que aconteció a tales *Aventureros*.

«*En el Océano, enfrente del país de los negros, hay seis islas llamadas las Islas Afortunadas;...*»[239]

No obstante, las pruebas de la presencia o conocimiento de las Canarias por parte de los árabes son nulas en el primer caso -la presencia efectiva-, y muy escasas y dudosas en cuanto a las menciones en la documentación escrita, en el sentido de que suelen ser antologías y fragmentos recopilados de los autores grecolatinos, y nulas en cuanto a las evidencias arqueológicas[240].

3. 2. El redescubrimiento de las Canarias

Los intentos de presencia más o menos constante de gentes de la Europa cristiana occidental en las islas Canarias, en un proceso que los autores e investigadores que han trabajado sobre el tema vienen denominando como Redescubrimiento[241], no son castellanos, ni tan siquiera ibéricos. Parece la primera presencia europea medieval en dicho archipiélago hay que atribuirla a viajeros y mercaderes italianos. Fue posteriormente cuando se dio pie a la presencia de gentes procedentes directamente o por encargo de los grandes poderes cristianos de la Península Ibérica, los reinos de Portugal, Castilla y Aragón.

Como hemos indicado, la primera presencia de gentes de la Europa occidental cristiana se debe a mercaderes italianos. De forma un tanto confusa en cuanto a la cronología precisa, parece ser que la primera presencia se debería al periplo iniciado por los hermanos genoveses Vadino y Ugolino Vivaldi, en torno al año 1291[242]. Para este viaje, proyecto de 10 años para circunnavegar África para llegar a la India, contaban con el auxilio de pilotos mallorquines, y si las noticias referidas a la etapa mediterránea del viaje están contrastadas, una vez que pasaron al Atlántico, no se volvió a tener dato alguno de la expedición[243].

Totalmente verificada tanto por fuentes escritas y arqueológicas es la presencia en las islas de otro genovés, Lancelotto Malocello. Algunos autores otorgan un amplio plazo cronológico para su posible presencia en Canarias[244]. Sin embargo, Verlinden demostró que se realizó en torno al año 1336, cuando se encontraba bajo servicio de la monarquía portuguesa[245], aunque otros autores indican que fue realizado con apoyo mallorquín y andaluz[246].

[239] *Ibidem*, p. 67.

[240] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento,* pp. 100-101. Marcos MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*. Tenerife, Cabildo de Tenerife, Centro de Cultura Popular Canaria, 1996. Pp. 162-163.

[241] Elías SERRA RÁFOLS, «El Redescubrimiento de las islas Canarias en el siglo XIV» En *RHC*, nº. 135-136, 1961, pp. 219-234.

[242] MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias*..., p. 127 No obstante, PHILLIPS, *La expansión medieval*, p. 194, apunta a que no hay constancia segura de la presencia de los hermanos Vivaldi en Canarias.

[243]CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p.101.

[244] *Ibidem*, p. 101.

[245] Ch. VERLINDEN, «Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries» En *RBPh*, XXXVI, 1958, pp. 1173-1209. PHILLIPS, *La expansión medieval*, p. 194. Advierte también este autor que se ha sugerido su presencia entre 1270 y 1312. MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias* p. 127, indica que la estancia de Lancelotto fue en 1312. Eduardo AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*. Madrid, Editorial Síntesis, 1994, p. 53. indica también la fecha de 1336, aunque manifiesta que quedan muchas incógnitas por resolver.

[246] LADERO QUESADA, *Los primeros Europeos en Canarias (siglos XIV y XV)* La Palma de Gran Canaria, 1979. P. 10.

Lo seguro es que en el año 1339, el grupo oriental de las islas Canarias, Lanzarote, Fuerteventura y el islote de Lobos aparece ya cartografiado en el mapa -portulano y/o carta náutica- del mallorquín Angelino Dulcert, con las armas de la ciudad de Génova[247].

1341 es el año en el que se tiene noticia sobre la primera expedición directamente auspiciada por la monarquía lusitana, en manos del rey Alfonso IV, que tenía como objetivo las islas Canarias. Operación bajo el mando de marinos italianos, genoveses y florentinos y dirigida por el almirante Pesano, pero en la que también participaron hombres procedentes de Castilla y Portugal[248]. De la misma hay noticia escrita por parte del genovés Nicolosso da Recco, en la que se comenta el desembarco en Fuerteventura y Gran Canaria[249]. En esta acción se tiene constancia de que participaron tres embarcaciones y permanecieron en las islas en torno a un mes[250].

En 1342 se efectuó una expedición de hombres y barcos de la Corona de Aragón hacia las Canarias[251]. La misma inicia a una serie de numerosas expediciones que saldrán tanto de Cataluña como desde Mallorca[252]. La intervención de personas provenientes de la Corona de Aragón será tan intensa y significativa, que incluso se llegará a crear un obispado, el de Telde, que perdurará durante unos cuarenta años[253]. En este período de tiempo, la principal acción catalano-aragonesa sobre las islas fue al principio más mercantil que de otro tipo[254]. Con posterioridad parece que estuvo más relacionada con la evangelización de las mismas que con sacar provecho comercial[255]. Igualmente, la participación aragonesa propiciará un hecho curioso, como fue la creación del reino de las Canarias en 1344, cuando el Papa invistió al infante Luís de la Cerda -uno de los castellanos, Infantes de

[247] SERRA RÀFOLS, «El redescubrimiento de...». p. 222

[248] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p. 102; LADERO QUESADA, *Los primeros Europeos*..., p. 10.

[249] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p. 102; MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias*, p. 160. LADERO QUESADA, *Los primeros Europeos*..., p. 10, indica que fueron cinco las islas exploradas, Fuerteventura, Gran Canaria, El Hierro, La Gomera y La Palma.

[250] AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos*..., pp. 53-54.

[251] PHILLIPS, *La expansión medieval*, p. 194. AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos*..., p. 54. La bibliografía sobre la presencia de barcos y hombres de la Corona de Aragón en las islas Canarias tiene cierto volumen cuantitativo. M. MITJÁ, «Abandò de les Illes Canaries per Joan d'Aragó» En *AEA*, 8, 1962, pp. 325-353; F. SEVILLANO COLOM, «Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias» En *AEA*, 18, 1972. PP. 27-57; G. LLOMPART MORAGUES, «Un guanche en la corte del Rey Ceremonioso y otras notas de archivos mediterráneos» En *AEA*., 33, 1987, pp. 325-334. Pero es especialmente destacada la producción de Elías SERRA RÁFOLS, *El descubrimiento y los viajes medievales de los catalanes a las Islas Afortunadas*. Universidad de La Laguna, 1926, también, «Els catalans de Mallorca a les Illes Canàries» En *Homentge a Rubió*, III, Barcelona, 1936; «Los mallorquines en Canarias» En *Revista de Historia*, VII, 1941; «Más sobre los viajes catalano-mallorquines a las Canarias» En *Revista de Historia*, IX, 1943. Años más tarde, «El redescubrimiento de las Islas Canarias en el siglo XIV» En *RHC*, 1, 1961, pp. 219-234. En esta última obra indica que las expediciones de ese año 1342 fueron 2. P. 224.

[252] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, pp. 103-104. MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias*..., p. 160 procura una nómina de años en los que se producen diversas expediciones tanto aragonesas como castellanas hasta 1402. Así, 1342, 1346, 1352, 1359, 1360, 1366, 1369, 1370, 1377, 1385, 1386, 1391, 1393. AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos*..., p. 54 cita los años 1342, 1352, 1370 y 1386 para las expediciones aragonesas. SERRA RÀFOLS, «El redescubrimiento de...». pp. 224-225, indica que en los registros aragoneses hay constancia de expediciones cada diez-doce años.

[253] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p. 104. Sobre el obispado de Telde, Antonio RUMEU DE ARMAS, *El Obispado de Telde*. Las Palmas-Madrid, Casa de Colón, 1960. Segunda edición ampliada, *El obispado de Telde: misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico.* Madrid-Telde, 1986.

[254] SERRA RÀFOLS, «El redescubrimiento de...». p. 225. Como productos destacaban los productos tintoreros así como la obtención de esclavos.

[255] LADERO QUESADA, *Los Primeros Europeos*..., pp. 13-14. SERRA RÀFOLS, «El redescubrimiento de...». p. 225.

Aragón y almirante del Reino de Francia-, con el *Principado de la Fortuna*, lo que daría origen a una serie de disputas entre Aragón, Castilla y Portugal[256]. Una vez finalizada, aunque no del todo, la controversia, quedó patente que el futuro dominio de las islas Canarias correspondería a quien ganase la disputa entre castellanos y portugueses. Y la misma no concluirá hasta el famoso tratado de Alcaçovas de 1479.

Nos detendremos un poco más en la creación de dicho reino de las Canarias, ya que fue el que despertó el interés castellano por las islas, cuando se intentó obtener del papado, con la fuerte oposición de Portugal, la concesión en la posesión de las mismas[257]. La constitución en el archipiélago de un reino fue propiciada por el Papa Clemente VI, quien además instó a los monarcas cristianos a una cruzada para conquistar y evangelizar dicho territorio[258]. Luís de la Cerda buscó el apoyo del rey de Aragón Pedro IV, pero Portugal y Castilla protestaron ante el Papa. En dicha protesta, ya en 1345, el rey Alfonso XI de Castilla alegó que las Canarias habían pertenecido a la Mauritania Tingitana, y por tanto a la monarquía visigoda. El rey de Portugal alegaba por contra unos derechos basados en la presencia lusitana mediante el viaje de Pesano[259]. No obstante, los incidentes continuaron y casi cien años más tarde tenemos noticias de cómo los portugueses continuaban con su presión sobre las Canarias:

> «*E el rey de Portugal violaba audazmente este pacto arrogando tan solo para sí y sus súbditos la licencia y facultad de hacer la guerra a los moros de al-Magrib y a todos los otros pueblos beréberes o etíopes que ocupan las costas del Mediterráneo y del Atlántico africano, como si la prerrogativa de estas ofensivas perteneciesen a los portugueses y a ninguna otra gente, cuando de hecho los derechos más antiguos habían confiado esta gran empresa exclusivamente a los reyes de Castilla, como en efecto se les había concedido en virtud de aquel derecho la posesión de las Islas Afortunadas o Canarias, aunque el rey de Portugal había presumido disputarla, quebrando insistentemente los términos de la alianza.*»[260]

Igualmente desde la década de 1430, Enrique de Avis, Enrique el Navegante, reclamará las islas para Portugal.

Respecto a la presencia castellana en las islas Canarias, la constatación primera se debe a un hecho en principio accidental, se trata de la llegada en 1377 de Martín Ruiz de Avendaño, quien se vio empujado hacia Lanzarote por una tormenta[261]. No podemos dejar de vista que tanto las

[256] Ana VIÑA BRITO, *La conquista señorial*, pp. 117-132 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. P. 124. *Reino de la Fortuna* lo denomina Eduardo AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos*..., p. 52.

[257] PHILLIPS, *La expansión medieval*, p. 195.

[258] Es interesante el trabajo de Covadonga VALDALISO CASANOVA CARRIAZO RUBIO, «Los pilares medievales de la expansión ultramarina: los reyes de las islas Canarias en el siglo XIV» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 703-709.

[259] LADERO QUESADA, *Los Primeros Europeos*..., pp. 11-12.

[260] *Décadas*, vol. I, p., 76.

[261] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p. 104. El tema fue tratado de forma específica por J. ÁLVAREZ DELGADO, *Episodio de Avendaño. Aurora histórica de Lanzarote*. Universidad de La Laguna, 1957.

corrientes como los vientos dominantes favorecían la navegación desde Europa hasta las islas una vez pasado el estrecho de Gibraltar (Mapas 20). Recordemos que a principios del siglo XV un Martín Ruiz de Avendaño aparece como almirante de la flota de Castilla. Hay más noticias de presencia castellana, en al menos otras dos ocasiones, la última en 1385[262]. Sería hacia 1393 cuando, según una fuente cronística, el rey Juan I de Castilla fue informado en Madrid de cómo marinos de Sevilla, Vizcaya y Guipúzcoa realizaron una expedición por aquellas islas[263].

Existe un documento datado en 1395 donde se pone de manifiesto la intervención de guipuzcoanos y vizcaínos en la conquista de las Canarias. La transcripción del mismo referida a la incursión castellana hacia las Canarias es la siguiente:

> «*La Conquista de las Islas Canarias llamadas por los Antiguos las fortunatas Comenzaron los Reyes de Castilla por diligencia de los Guipuzcoanos y vizcaínos por que el año de 1393 siendo Rey de Castilla su Majestad Enrique el 3. Armaron en Sevilla ciertas naos en las quales metieron Caballos y Cosas necesarias para la guerra y navegación de estas islas a su propia costa y llegados alla conoscieron. en el mar asta reconocer todas y tomar un aviento y ¿menciaren?. y ¿nombren?.a la última saltando en la de Lanzarote prendieron al Rey y Reina en una recia vatalla en que fueron presos ciento y sesenta personas de aquellos Isleños los cuales y machos de Cabras Ceras y otras Cosas que havian en aquellas Islas traxeron a España holgandose mucho el Rey su Majestad Enrique al* [¿oremeno?] *de este viaje asi lo Hfiere. Garibay en un Compendio.*»[264]

Se trataría de la expedición organizada por Pérez Martel y bajo el mando de Álvaro Becerra, con una flotilla que recorre y asola las islas, especialmente Lanzarote[265]. Hay, como se aprecia, una colusión de datos entre Aznar Vallejo y Cabrera Pérez. El primero indica para la expedición de Becerra una fecha anterior a 1385 y el segundo indica que esta fue la expedición castellana de 1393. De todas formas en este caso no es tan significativo tal o cual fecha, sino el interés castellano por las Canarias, en una expedición que estaría al parecer dirigida por Gonzalo Pérez Martel, recaudador de las rentas reales en Sevilla[266].

Según la mencionada *Crónica de Enrique III*, este sería el desarrollo de los acontecimientos:

> «*En este año, estando el rey en Madrid, ovo nuevas como algunas gentes de Sevilla e de la costa de Vizcaya e de Guipúzcoa armaron algunos navíos en Sevilla, e llevaron caballos en ellos, e pasaron a las islas que son llamadas*

[262] AZNAR VALLEJO, *Viajes y descubrimientos*..., p. 55. La primera, bajo el mando del capitán Becerra y en la que supuestamente viajó un francés, Servant., probable informador de Jean de Bethencourt La segunda, regresó con un número significativo de esclavos provenientes de Lanzarote.

[263] *CRC*, pp. 832-833

[264] BMN. CVP. Vol. III, tomo 1bis, doc. 3, ff. 30-31. Lo aquí transcrito está en f. 30r. Es de suponer que referencia a Garibay esté incluida por Vargas Ponce y que haga referencia a Esteban de Garibay y Zamalloa, historiador durante el reinado de Felipe II

[265] CABRERA PÉREZ, *El Redescubrimiento*, p. 105. Indica que la noticia viene en la *Crónica de Enrique III.*

[266] LADERO QUESADA, *Los Primeros Europeos*..., p. 18.

> *Canarias, como quier que ayan otros nombres, e andovieron en la mar fasta que la bien supieron. E dixeron que fallaron la isla de Lançarote, junta con otra isla que dicen la Graciosa, e que duraba esta isla en luengo doce leguas. Otrosí, la isla de Forteventura, que dura veynte e cinco leguas. Otrosí la isla de Canaria la grande, que dura veynte e dos leguas en luengo, e ocho en ancho. Otrosí, la isla del Infierno, que dura veynte e dos leguas en luengo, e mucho de ancho. Otrosí, la isla de la Gomera, que dura ocho leguas e es redonda. E a diez leguas de la Gomera ay dos islas, la una la dicen del Fierro, e la otra de la Palma. E los marineros salieron en la isla de Lançarote, e tomaron al rey e la reyna de la isla, con ciento e sesenta personas, en un logar e trajeron otros muchos de los moradores de la dicha isla, e muchos cueros de cabrones, e cera, e ovieron muy grand pro los que allá fueron. E enviaron a decir al rey lo que allí fallaron, e como eran aquellas islas ligeras de conquistar, si la su merced fuese, e a pequeña costa.*»

Y parece ser que el monarca les hizo caso, aunque fuera parcialmente.

Es interesante constatar en este pequeño texto cómo se da en esta expedición unas pautas de lo que supone una acción naval moderna. Como ya vio Ladero Quesada[267], lo primero que se produjo fue una acción o acciones encaminadas a la obtención de información y reconocimiento de las islas, a la obtención de información geográfica fiable y de primera mano de las mismas como se desprende de la frase «...*e andovieron en la mar fasta que la bien supieron*», y del resto del texto. Primer paso necesario para poder poner en funcionamiento con cierto nivel de garantía una campaña o campañas navales.

3. 3. La conquista castellana

Vimos en las líneas anteriores que la presencia castellana en las islas Canarias se hizo en competencia con las restantes potencias marítimas y navales de la época, en especial frente a Portugal y que también fue la más advenediza. Una vez que la preeminencia castellana estuvo clara, se dio paso a la progresiva conquista y colonización castellana de las Islas[268]. Proceso lento y complejo, no exento de múltiples dificultades, entre las cuales la lejanía de la Península y su acceso solo por mar no era la menor.

En el mismo y sintetizando, debemos reconocer dos fases. Una primera señorial, aunque bajo supervisión de la monarquía, y otra ya bajo el control directo de la monarquía[269].

[267] *Los primeros Europeos*..., p. 18.

[268] Por ejemplo, la monarquía aragonesa no presentó ninguna reclamación de derechos, cuando se produjo la expedición de Bethencourt. SERRA RÀFOLS, «El redescubrimiento de...». pp. 226.

[269] MARTÍNEZ, *Las Islas Canarias*..., p 160; VIÑA BRITO, *Op. Cit.*, 117-132. José Juan JIMÉNEZ GONZÁLEZ, *La conquista realenga*, pp. 165-180 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Otras aportaciones en FERNÁNDEZ DURO, *La marina de Castilla*, pp. 249-263 o LADERO QUESADA, *Los primeros Europeos*...

3. 3. 1. La fase señorial

Se puede establecer su marco cronológico entre 1402 y 1477-78[270]. Podemos diferenciar dentro de la misma otros dos períodos, uno franco-normando, hasta 1418 y otro castellano propiamente dicho[271]. En esta fase del proceso fue cuando se produjo la conquista y colonización de cuatro de las siete islas principales del archipiélago canario, Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera.

a) El señorío franco-normando[272]

En 1402, nueve años después de la expedición mencionada en la *Crónica de Enrique III*[273], se envió una nueva expedición al mando del caballero de origen normando, Jean de Bethencourt, junto con Gadifer de la Salle. Esta expedición dará paso al señorío castellano sobre las Islas, no sin problemas de carácter jurídico[274].

Jean IV Bethencourt, nació en 1362, antes de mayo, pues cuando su padre murió en mayo de 1364, contaba con dos años de edad, por lo que contaba con cuarenta años cuando en 1402 emprendió la conquista de las Canarias[275]. Debió morir entre el 17 de agosto de 1425 y el 24 de enero de 1426[276]. En 1390 participó en la expedición contra la ciudad de Al-Mahadiya, cerca de Túnez, organizada por Génova con auxilio del rey de Francia. Este designó al duque de Borbón como jefe de la incursión para tal fin, con una expedición que se embarcó en Génova en ochenta navíos, sitiando la ciudad en vano durante dos meses[277]. En enero de 1392 casó con la hija de Guillaume du Fayel, quien en 1367 se encontraba en España bajo las órdenes de Du Guesclin[278]. No se sabe muy bien el motivo, pero el caso es que a partir de 1401 procedió a vender sus bienes inmuebles y a realizar preparativos para la expedición. Obtuvo una notable cantidad de su primo Robert de Braquemont, conocido en Castilla como Robin de Bracamonte, que le pagó una parte en Francia en 1401 y otra en España en 1405[279]. La expedición prevista por Bethencourt se diferenciaba de las demás -diría yo que salvo por aquellas aragonesas-, por su actitud de colonizador[280]. Por intercesión nuevamente de su primo Robin de Bracamonte, logró tanto dos bulas papales, una de

[270] VIÑA BRITO, *La conquista señorial*, p. 117.

[271] *Ibidem*, p. 130.

[272] Sobre los inicios de la presencia castellana tenemos una reciente aportación de LADERO QUESADA, en la obra de AZNAR VALLEJO, CORBELLA, PICO y TEJERA (Eds.), *Le Canarien. Retratos de dos mundos*. Vol II. *Contextos*. Capítulo 1, *Jean de Béthencourt, Sevilla y Enrique III*, pp. 9-49. La Laguna (Santa Cruz de Tenerife), Instituto de Estudios Canarios, 2006.

[273] No tiene por que ser así, pero es curiosa la coincidencia entre esta primera expedición y el hecho de que en su expedición hacia Francia dos años más tarde, las galeras con las que fue Pero Niño tuvieran que ser alistadas y partieran de Santander y no desde Sevilla, por que, como ya hemos dicho, «...***vendrían tarde, porque están más lexos***...» *El Victorial*, p. 435.

[274] A este respecto es interesante la Tésis Doctoral de A. PÉREZ VOITURIEZ, *Problemas jurídicos internacionales de la conquista de Canarias.* La Laguna, Universidad de La Laguna, 1958.

[275] SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Le Canarien*, vol. I, p. 108.

[276] *Ibidem*, vol. I, p. 227.

[277] *Ibidem*, vol. I, pp. 122-123. Se menciona que el nombre de Bethencourt sale a relucir en la *Crónica* de Froissart, vol. XIV, p. 225.

[278] *Ibidem*, vol. I, pp. 124-125.

[279] *Ibidem*, vol. I, pp. 144-145.

[280] *Ibidem*, vol. I, p. 150.

cruzada y otra permitiéndole nombrar un religioso que le acompañe y que pueda levantar templos, así como hacerle de valedor ante la corte del rey de Castilla, ya que las dos estancias de Jean en Castilla se corresponden con otras dos de Robin, en 1403 y 1412[281].

Sobre Gadifer de la Salle, su participación en la conquista suscitó posteriormente problemas legales puesto que no se levantó testimonio legal alguno que definiera en qué consistía ni que beneficios obtendría. Sobre su vida, las primeras menciones documentales del mismo son de 1372[282]. Es probable su participación en una expedición a Rodas, en otras dos a Prusia, una desde 1378 y otra en 1390-1391, también en la de Nápoles de Carlos de Anjou de 1383 e igualmente mostró algo más que su interés por participar, aunque finalmente no lo hizo, en la expedición hacia el Norte de África de 1390[283]. Una vez en contacto con Jean, contrató a gente de armas y compró un navío, seguramente en La Rochela, pero que se hundió en Sanlúcar de Barrameda[284]. Su regreso a Francia de la empresa se debe situar entre 1402 y 1409, cuando es nombrado nuevamente en documentos oficiales franceses[285]. Su muerte se produciría probablemente antes de finales de 1422[286].

El apoyo de la monarquía castellana a una expedición franco-normanda que partió del puerto de La Rochela, se debe, como hemos visto, a las gestiones del embajador del rey de Francia, a la sazón Robin de Bracamonte, a favor del mencionado Jean de Bethancourt[287]. Por otro lado, la investidura como rey de Canarias que el 15 de noviembre de 1344 dio el Papa a Luís de La Cerda no parece, pese a que fue aceptada por Alfonso XI según una carta de 13 de marzo de 1345 datada en Alcalá de Henares, que fuese muy de su agrado, continuando Castilla interesada en la conquista y derechos sobre las islas[288].

Nos detendremos un poco más en la figura de Robin de Bracamonte. Era primo de Jean de Bethencourt y debió nacer pocos años antes que él[289]. En 1386 estaba en Castilla con las tropas francesas enviadas en auxilio de Juan II en su guerra contra Portugal[290], que terminó con la derrota castellana de Aljubarrota. Desde entonces, su presencia en Castilla se documenta con mucha frecuencia, 1391, 1393, 1396, 1402, 1405 -en este viaje, que consta que fue realizado por vía marítima, las embarcaciones en la que iba a España se vieron envueltas en un duro temporal, siendo auxiliados por las galeras bajo el mando de Pero Niño[291]-, 1407, 1408, 1412, 1414. Falleció en Mocejón, Toledo, el 4 de abril de 1419. En estos años, intervino, por ejemplo, en la batalla naval que

[281] *Ibidem*, vol. I, p. 154.

[282] *Ibidem*, vol. I, p. 167.

[283] *Ibidem*, vo. I, p. 169 para la expedición a Rodas y la primera a Prusia; p. 177 para la segunda expedición a Prusia; p. 174 para la de Nápoles y p. 175 para la de Berbería

[284] *Ibidem*, vol. I, p. 189.

[285] *Ibidem*, vol I, p. 190.

[286] *Ibidem*, vol. I, p. 194.

[287] LADERO QUESADA, *Los Primeros Europeos*..., p. 24. Indica que Robin/Rubin era tío de Juan de Betancourt.

[288] *Ibidem*, vol. I, p. 58.

[289] SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Op. cit*, vol. I, p. 58. Conviene indicar que este primer volumen es un completísimo estudio sobre los orígenes de ambos aventureros, acompañado de una apéndice documental notable.

[290] *Ibidem*, vol I, p. 59.

[291] *Ibidem*, vol. I, p. 62.

se dio en las cercanías del estrecho de Gibraltar contra la flota norteafricana de los reyes de Túnez y Tremecén, lo que ocurrió en 1407[292].

Pero volvamos al proceso de conquista canario. Este es bien conocido por la documentación de primera mano que realizaron ambos personajes, Jean de Bethencourt y Gadifer de La Salle. No obstante, los aspectos navales son poco claros. La expedición partió del puerto atlántico francés de La Rochela el 1 de mayo de 1402, por lo que contaba, al menos inicialmente, con régimen favorable tanto de las corrientes como de los vientos dominantes.

El texto de Gadifier de La Salle indica que solo se fue con una embarcación:

> «*Los cuales salieron de La Rochela el primer día de mayo de 1402 /.../ con muy buen navío suficientemente provisto de gentes y víveres y de todas las cosas necesarias a su viaje.*»[293]

En otras partes del texto se indica que iban 280 personas al inicio de la expedición, pero que luego se quedaron en algo más de sesenta cuando pasaron definitivamente a Canarias, incluyendo mujeres[294].

En su periplo realizó escalas en Galicia, donde pasaron por Vivero y La Coruña, y en el Puerto de Santa María -o de Sanlúcar de Barrameda, según un texto cronístico castellano posterior[295]-, pero el texto de uno de los conquistadores es claro:

> «*Después de haber doblado el cabo de Finisterre seguimos la costa de Portugal hasta el cabo de San Vicente; después replegamos el rumbo y seguimos caminos a Sevilla y llegamos al puerto de Cádiz, que está bastante cerca de la entrada del estrecho de Marruecos.*»[296]

La llegada a Lanzarote se produjo cinco días después de la salida desde Cádiz, julio de 1402. Corta travesía sin duda facilitada también tanto por el régimen de vientos dominantes como por el de las corrientes marínas. Tras el fácil asentamiento de una fortificación en la isla de Lanzarote[297], pasaron a la isla de Fuerteventura, donde se puso otro puesto no sin peligro[298]. Bethencourt retornó a la Península en 1403, momento en el cual naufragó el barco[299]. En Castilla realizó Bethencourt un pleito de vasallaje a Enrique III[300], regresando en abril de 1404 y rompiendo su relación con Gadifer de La Salle. Este permaneció en las islas en gran estado de penuria debido a una sublevación de

[292] Sobre su presencia, actividad, muerte y entierro en España, *Ibidem*, vol. I, pp. 59-65.

[293] Gaudier de La Salle, *Le Canarien*, vol. III, p. 16.

[294] *Ibidem*, vol. III, p. 22 para el número de expedicionarios y

[295] *CCC Ovetense*, p. 110.

[296] Gadifer de La Salle, *Le Canarien*, vol. III, p. 20.

[297] *Ibidem*, vol. III, p. 24.

[298] *Ibidem*, vol. III, pp. 26-28.

[299] *Ibidem*, vol. III, pp. 28-30.

[300] *Ibidem*, vol. III, p. 32.

parte de la gente que con él estaba, mientras que Bethencourt debía ir a la Península por refuerzos[301].

Tras esto, regresó a Francia desde donde volvió con más colonos, incluído su presunto sobrino Maciot. Este quedó a cargo de las Islas cuando su tío retornó a Francia en diciembre de 1405[302]. Hacia 1408 se hicieron pocas acciones de conquista de nuevas islas, y de hecho solo se asentaron en Fuerteventura, intentándose desembarcar en Gran Canaria, objetivo este último en el que fracasó, obteniéndose un éxito algo mayor con una parcial penetración en El Hierro[303].

Aprovecharemos para hacer un inciso ya que es curioso el proceso de intento de presencia en las Islas, sin duda debido al régimen de vientos y corrientes, ya que desde Lanzarote, los vientos y corrientes favorecen el paso hacia Fuerteventura y desde ambas hacia Gran Canaria. Podría parecer que la isla de El Hierro queda demasiado apartada, de hecho es la más occidental. Sin embargo, la llegada a la misma es más fácil aprovechando la denominada corriente Canaria, especialmente en su tránsito por el S. de Gran Canaria.

El 26 de junio de 1412, Jean de Bethencourt renovó su vasallaje en la figura del nuevo rey de Castilla, Juan II, año en el que el proceso de conquista podía considerarse terminado y de ahí el acto de vasallaje ante Juan II de Castilla por las nuevas tierras[304].

Realmente la participación naval en esta primera fase de conquista castellana quedó relegada a funciones de transporte estratégico y táctico. El primero consistente en traer refuerzos desde las bases europeas. El segundo en los reconocimientos que se hicieron de las Islas, como indica el texto:

> «*Y en cuanto a las demás islas, Gadifer las visitó todas y observó bien la manera como serán conquistadas, porque permaneció tres meses y las estudió todas y permaneció en una un mes, en otra 22 días y en las demás en cada una dos o tres días costeándolas.*»[305]

En este último sentido, el texto de Gadifer de La Salle es sintomático, ya que para cada isla indica cuales serían los mejores puertos y para qué tipo de embarcaciones. En todo esto participaron tres naves, la que trajo a los conquistadores desde tierras francesas y dos castellanos uno con el nombre *Morella* y otro con el nombre *Tajamar*, además de una barcaza enviada por Jean de Bethencourt.

No obstante, al menos en dos ocasiones, pequeñas embarcaciones, barcas, impulsadas a remo, sirvieron de apoyo defensivo a los expedicionarios cuando éstos en tierra fueron atacados por

[301] *Ibidem*, vol. III, p. 28.

[302] SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Op. cit*, vol. I, pp. 19-20. También indica que según otras fuentes, Jean de Bethencourt permaneció en Canarias hasta cerca de 1412 y la ruptura con Gafifer se situaría entre 1407 y 1408.

[303] *Ibidem*, p. 20.

[304] SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Op. cit*, vol. I, p. 206

[305] Gadifer de La Salle, *Le Canarien*, vol. III, p. 78

fuerzas indígenas, pudiéndose retirar no sin grandes esfuerzos y sacrificios. El texto más significativo es el de la segunda de dichas ocasiones, que por otra parte repite lo escrito para la primera:

> «*Entonces envió Gadifer a la ciudad el bote de la barcaza, para recoger algunas cosas que nos habían prometido; pero ellos nos tendieron una emboscada y asaltaron a nuestras gentes, y pensaban coger nuestro bote, y todos nuestros hombres fueron malamente heridos, y les cogieron los canarios tres barricas llenas de agua y dos remos y un cable, y de repente entraron en la mar para cogerlos. Pero Hanníbal, el bastardo de Gadifer, tal y como estaba* [herido]*, cogió un remo en su mano y no los dejó acercarse y se largó muy lejos en la mar; porque todos los demás se habían dejado caer en el fondo del bote y no oponían ninguna resistencia, menos uno que le cubrió con su adarga, porque había mucha lluvia de piedras. Y de haberse perdido el bote, malamente hubiéramos podido volver. Esto dicen los que han frecuentado las regiones de estas partes y que conocen las formas de las mareas y de las corrientes de la mar.*»[306]

También son interesantes algunos pasajes donde se indica la existencia de evidencias de la presencia anterior de europeos. Así:

> «*Entonces reunieron gran cantidad de cebada y la metieron en un viejo castillo que Lanceloto Maloisel había hecho hacer mucho tiempo atrás, cuando conquistó el país, según dicen.*»[307]

O también:

> «*Y hemos encontrado* [en Gran Canaria] *el testamento de los frailes cristianos a quienes mataron hace 12 años, los cuales eran 13 personas,…*»[308]

Pero las cosas pronto cambiarían.

b) El señorío castellano

En 1418 se produjo un vuelco cuando el sobrino de Jean de Bethencourt, Maciot de Bethencourt, realizó un traspaso de los derechos al conde de Niebla[309], por entonces Enrique de Guzmán, aunque permaneció en las Islas durante algún tiempo como su lugarteniente[310]. La escritura pública que se realizó en Sevilla el 15 de noviembre fue un traspaso de derechos, mediante una donación, bajo indicación del propio Jean de Bethencourt. Este seguramente tenía pensada la posibilidad de una reversión de dicho señorío una vez se hubiera estabilizado la situación en Normandía, que en 1415 era invadida por el rey de Inglaterra (Mapa 54). Así pues, ante esta

[306] *Ibidem*, vol. III, p. 132.

[307] *Ibidem*, vol. III, p. 60.

[308] *Ibidem*, vol. III, p. 72. Debemos poner en relación esta presencia de misioneros con la creación del obispado de Telde por parte de monjes provenientes de la Corona de Aragón.

[309] VIÑA BRITO, *La conquista señorial*, p. 130.

[310] LADERO QUESADA, *Los Primeros Europeos*..., p. 20.

situación de conflicto y transfiriendo el interesado su residencia a Normandía, la cesión de los derechos sobre las Islas, más que un abandono habría que achacarla a una precaución[311].

Comienza así la fase castellana dentro del proceso señorial de conquista y colonización de las Canarias. El cambio es significativo, ya que se pasará de un tipo de señorío feudal basado en el pacto, a otro jurisdiccional cimentado en la delegación de dicho poder jurisdiccional[312]. Pero no fue casualidad que se hiciera dicho traspaso de derechos.

En efecto, dicho cambio no se hizo sin problemas. De hecho, antes de ceder sus derechos al conde de Niebla, Maciot solicitó la ayuda del rey de Francia, el cual le envío una serie de embarcaciones. Sabido esto por el rey Juan II de Castilla, no tardó en reaccionar:

> «*... y así enbió a el almirante Pedro Barba de Campos, con navíos de armada que fuese a allanar esto y el Mosén Masiote de Betancurt reconociese el feudo que deuia a Castilla /.../ el almirante Pedro Barba de Canpos* [sic] *tubo algunos rrecuentros por mar con el dicho Mosén Masiote de Betancurt...*»[313]

Para poder seguir manteniendo los derechos sobre las Islas, el rey tuvo que combatir por mar a su vasallo. Este, seguramente cuando constató que no podría alcanzar a tener nunca el *dominio del mar* ni contar con apoyo del rey de Francia, mientras que el rey de Castilla podría enviar continuamente embarcaciones contra él y además cortar sus suministros, entró en conversaciones con la monarquía y vendió sus derechos. Sin necesidad de una gran expedición terrestre, con el envío de una flota, el rey castellano logró sus objetivos.

De esta forma Maciot continuó como señor de las Islas durante años, pero finalmente hizo una venta de sus derechos a Guillén de las Casas, caballero sevillano, quien ofreció su adquisición como dote de su hija en la boda de esta con Hernán Peraza. A su vez, estos dieron el señorío como dote de su hija en la boda con Diego de Herrera[314].

A la par, la monarquía castellana entrará en tratos con la portuguesa sobre el dominio de las Canarias en 1451. Esto se debía a que desde 1448 se habían producido constantes incursiones lusitanas bajo la dirección estratégica de Enrique el Navegante. Pese a todo, continuaron los ataques portugueses contra embarcaciones castellanas, lo que llevó a Juan II de Castilla a amenazar al rey de Portugal con una guerra en abril-mayo de 1454[315].

[311] Para toda la problemática sobre el tema de el cómo y el probable por qué de esta cesión de derechos, es interesante la obra de SERRA RAFOLS y CIRANESCU, *Op. cit*, vol. I, pp. 209-229.

[312] VIÑA BRITO, *La conquista señorial*, pp. 130-131. No obstante MORALES PADRÓN, *Canarias, Crónicas de su conquista*, pp. 22-23 indica que la etapa señorial, bentancuriana, como la denomina, se enmarca entre 1403 y 1461, a la que sucedió la de Diego García de Herrera entre 1461 y 1478.

[313] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. tercero, p. 114.

[314] *Ibidem*, cap. tercero, pp. 114-115.

[315] En este contexto debe entenderse el texto de las *Décadas* de Alfonso de Palencia que hemos visto anteriormente.

Mientras, los nuevos señores se dirigieron a sus dominios a finales del reinado de Enrique IV, para lo cual se embarcaron en El Puerto de Santa María con destino a la isla de Gran Canaria. Una vez allí:

> «*...el dicho señor Diego de Herrera, con la jente que llebaba de España y con muchos de los caballeros conquistadores primeros* /.../ *pasó a acabar de ganar y conquistar la ysla de Canaria.*»[316]

El desembarco se produjo en el puerto de Gando:

> «*...los canarios que estaban sobre Agüymes tan apersebidos desde que uieron surgir los navíos y saltar la gente en tierra* /.../ *Viendo pues Diego de Herrera que allí de aquella parte de la ysla no ganaua nada, encargó a un caballero llamado Diego de Silba, hidalgo portugués* /.../ *que fuese con gente a dar sobre los canarios que asistían sobre la otra parte de la ysla do llaman Galdar,...*»[317]

Se planteó de esta forma la apertura de un segundo frente, para lo cual:

> «*...tomó luego doscientos onbres y se embarcó con ellos en dos navíos y fue a surgir en el bañadero de noche y con la luna que hasía. Luego que desembarcó pasó su jente en orden y dio sobre los canarios a el amanecer hasiendo en ellos tal estrago* /.../ *y así Huyeron a más andar.*»[318]

Aprovechando la *flexibilidad* y la *movilidad* los castellanos lograron abrir un segundo frente con el que sorprendieron a los habitantes de la isla. No obstante, las fuerzas indígenas se reagruparon y sometieron a asedio al pequeño asentamiento que los castellanos habían empezado a construir.

Tras un intento de negociación con el rey Guadarteme, los canarios asaltaron la posición castellana mientras estas tenían lugar y el propio rey Guadarteme actuó de forma un tanto desconcertante::

> «*...los lleuó* [a los castellanos] *a enbarcar a sus navíos que estaban casi una legua de camino por una sierra muy alta y agraria, la qual hasta hoy se llama y llamará del Puerto de Silua, y los enbarcó...*»[319]

Silva regresó a Gando y allí contó lo sucedido. Diego de Herrera consiguió, mediante la entrega de rehenes, que otro rey Guadarteme, esta vez el de Gando, le permitiese construir una pequeña torre junto a la playa. Posteriormente ambos partieron hacia Lanzarote, aunque finalmente la torre ya construida fue conquistada por los canarios[320].

[316] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. cuarto, p. 116.

[317] *Ibidem*, cap. cinco, p. 116.

[318] *Ibidem*, cap. cinco, p. 117.

[319] *Ibidem*, cap. cinco, pp. 118-119.

[320] *Ibidem*, cap, seis, pp. 119-120.

Los colonizadores castellanos de las otras tres islas enviaron en un navío una delegación para ver a los Reyes Católicos. En la corte expusieron una serie de quejas de Diego de Herrera e Inés de Peraza, su mujer[321]. Esto determinó la intervención de la monarquía castellana en la conquista de las otras islas.

Pero mientras esto sucedía Inés de Peraza no permanecía ociosa:

> «*...ynbiaba a saltear a Canarias a su jente con unos navíos pequeños llamados Carauelones*[322]*, los quales en un salto que hisieron en la costa de Gáldar donde disen el bañadero, prendieron una muchacha...*»[323]

El *poder naval* se mantuvo como la única capacidad militar de ataque a los gran canarios, mediante su empleo como arma sorpresiva con la que realizar rápidos y furtivos ataques, a modo de los ataques corsáricos berberiscos sobre las costas levantinas españolas.

3. 3. 2. La tutela directa de la monarquía

Tras estas diversas campañas de carácter señorial, la monarquía se decidió a intervenir de forma directa en la conquista y colonización de las restantes tres islas principales del archipiélago canario.

No era desdeñable en esto el hecho de que las Islas ahora adquirían un papel estratégico de primer orden, con intereses de potencias foráneas, como podría comprobarse por la presencia francesa pero más claramente por la competición entre castellanos y portugueses por la consecución de la ruta de las especias.

Se enmarca esta fase entre los años 1477-78 y 1496. Proceso complejo, que realizó las conquistas de Gran Canaria, La Palma y Tenerife, que intentaremos sintetizar.

Entre septiembre y octubre de 1477 se negoció entre la Corona y García de Herrera, llegándose en un acuerdo plasmado en un documento de 15 de octubre de 1477[324].

a) La conquista de Gran Canaria

La intervención real dará inicio con la conquista de Gran Canaria, ordenando los Reyes Católicos el envío de una armada. Podemos diferenciar igualmente dos fases dentro de la misma. La primera entre 1478 y 1480, caracterizada por una gran rivalidad interna entre las fuerzas castellanas y por una gran indefinición sobre la jefatura de las actividades tanto políticas como militares, en definitiva, sobre quien ostenta el gobierno, entre los jefes castellanos[325]. La segunda fase entre 1480

[321] *Ibidem*, cap. siete, p. 121.

[322] MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, *Diccionario náutico*, indica: «*Carabela pequeña*», p. 105.

[323] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. siete, p. 122.

[324] MORALES PADRÓN, *Canarias, Crónicas de su conquista*, p. 22.

[325] JIMÉNEZ GONZÁLEZ, *La conquista realenga*, p. 169.

y 1483[326], que se extiende hasta 1491 para la conquista de las islas restantes y que está marcada por la existencia de una única cabeza política y militar fuerte.

-Fase de indefinición en la jefatura

Pese a que aún se mantenía la guerra con Portugal, se enviará una armada en un momento impreciso del mes de mayo de 1478. Partió con unos 1300 expedicionarios desde la zona del golfo de Cádiz, no se sabe si concretamente del Puerto de Santa María o de Sanlúcar de Barrameda[327], bajo el mando de Pedro de Vera según algunas fuentes cronísticas[328]. Según otras fuentes, la provisión fue dada directamente por los Reyes Católicos a Juan Rejón[329].

Indudablemente los primeros cronistas omiten los primeros momentos, indudablemente debido a los nefastos acontecimientos que en ellos ocurrieron, pasando directamente a la misión encomendadfa a Pedro de Vera.

Llegado Juan Rejón, el 24 de junio, se fundó el real de Las Palmas, tras el desembarco castellano en la rada de las Isletas. Las dificultades se presentaron pronto cuando una armada portuguesa se presentó el 27 de julio con la intención de expulsarlos para lo que contaban con el auxilio de la población indígena:

> «*...uino una armada de siete carauelas de Portugal, que las ynbiaua el rrey de qeual rreino para que echasen de la ysla a los nuestros disiendo pertenecerles a él la conquista dellas /.../ las queles surjieron en vn puerto de Agaete y allí tuvieron habla con algunos de los canarios a los quales dieron a entender que uenían a echar de aquella ysla a sus contrarios castellanos...*»[330]

Los portugueses desembarcaron en La Isleta ante la sorpresa castellana, pero fueron rechazados en tierra[331].

En esta tesitura, los Reyes enviaron a Canarias a su primer gobernador directo, Pedro de Algaba. Esto se debía al enfrentamiento que en las Islas se estaba produciendo entre Rejón y el deán Bermúdez.

De hacer caso al texto, cronístico, Algaba aplacó los enfrentamientos e hizo reconocer a Pedro Rejón como único capitán y jefe de las fuerzas castellanas, enviándole a su vez a Lanzarote a solicitar ayuda a Diego de Herrera para acometer la conquista definitiva de la isla. No obstante, Rejón fue recibido con gran hostilidad por parte de Herrera, volviendo a Gran Canaria sin ningún tipo de

[326] *Ibidem*, p. 171.

[327] MORALES PADRÓN, *Canarias, Crónicas de su conquista*, p. 24.

[328] *Crónica de los Reyes Católicos de* Fernando del Pulgar, p. 332; *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera* cap. XXXVII, pp. 108-114.

[329] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. ocho, pp. 124-125.

[330] *Ibidem*. Cap. nueve, pp. 127-128.

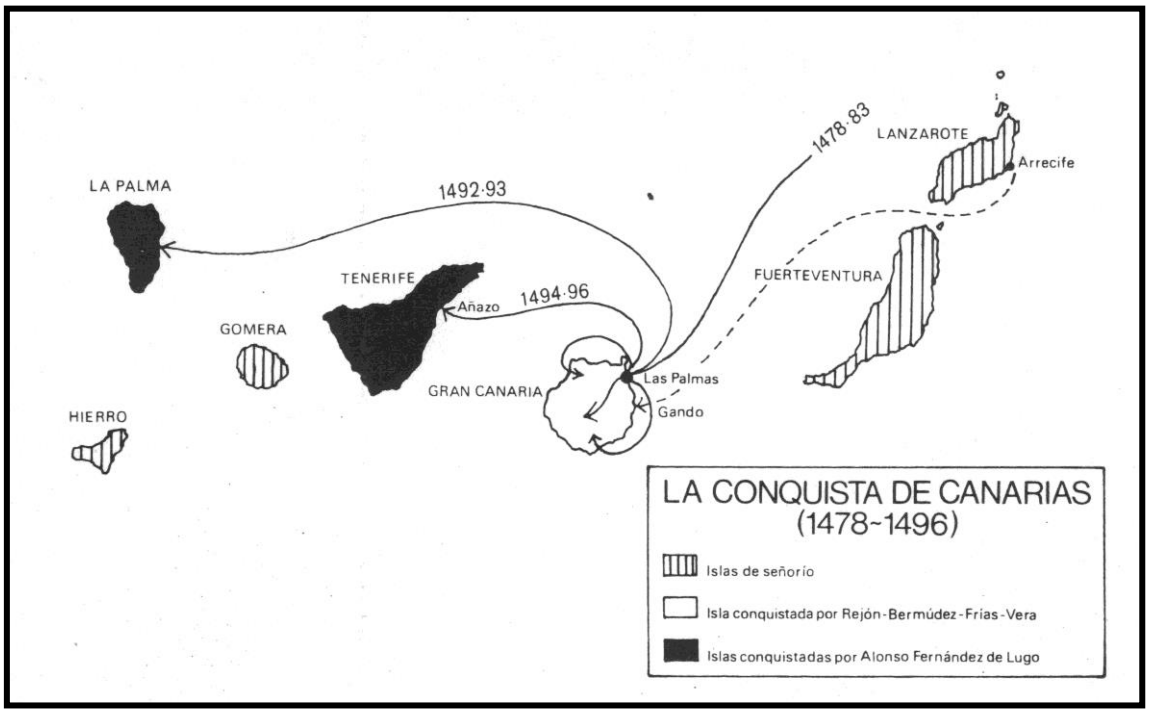
[331] *Ibidem*, cap. nueve, pp. 128-129.

refuerzo[332]. A su vuelta también hubo polémica con Pedro de Algaba y el deán Bermúdez, lo que terminó con la detención de Rejón, su vuelta a la Península, y su regreso a Canarias con mandato de los Reyes Católicos, que lo proveyeron de refuerzos y embarcaciones.

A su llegada, Rejón detuvo a Algaba y Bermúdez, muriendo el primero y siendo desterrado el segundo[333]. Poco después los soberanos creyeron conveniente la creación de un obispado en las islas, para lo que postularon a Juan de Frías para tal dignidad[334].

Entre diversos inconvenientes políticos por la ostentación del mando, y las quejas recibidas por la muerte de Algaba, los Reyes Católicos mandaron a Hernando de Palencia -el cronista-, que buscase a una persona en Andalucía diestra en cuestiones militares. Esta sería enviada como segundo gobernador de las Islas. La responsabilidad recayó en Pedro de Vera, caballero de Jerez, quien llegará a Las Palmas como Corregidor, Gobernador, Capitán General y Alcalde de la isla de Gran Canaria, investido de tales autoridades por un nombramiento de 4 de febrero de 1480[335].

FIGURA 7. EL PROCESO DE CONQUISTA DE LAS CANARIAS[336]



Sin embargo si hacemos caso de una fuente castellana, este nombramiento no se debió, al menos no del todo, por su idoneidad para el puesto:

> «*E en este tiempo enbió a conquistar la isla de Gran Canaria, desde Sevilla, a dos capitanes llamados Juan Rejón y Pedro de Algava; entre los cuales ovo cisma e muertes, e no pudieron ganar sino muy poco de ella; fasta que fue por*

[332] *Ibidem*, cap. diez, pp. 130-131.

[333] *Ibidem*, caps. once y doce, pp. 132-137.

[334] *Ibidem*, cap. doce, pp. 136-137.

[335] *Ibidem*, cap. trece, p. 137.

[336] Tomado de MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*

> *capitán Pedro de Vera, alcaide de Arcos, que fue allá desterrado e por capitán, e con él Alonso de Lugo, e la ganaron. El dicho Pedro de Vera partió de Xerez en el mes de julio de MCCCCLXXX, e fue desterrado de Castilla por la muerte de Basurto, el alcaide de Medina Sidonia /.../ e el alcaide Pedro de Vera le tomó toda su hacienda. E diéronle en penitencia que volviese lo que tomó, e fuese a conquistar aquellas islas; de la cual ovo victoria, según que adelante se dirá.*»[337]

Es decir que, con toda probabilidad, sus nuevas responsabilidades encerraban el inicio de las islas como destino de destierro de los peninsulares, "tradición" mantenida hasta hace no mucho tiempo.

-El gobernador Pedro de Vera.

Pedro de Vera zarpó de El Puerto de Santa María con una nueva flota y fuerzas en un momento indeterminado, y llegó a Gran Canaria el día 8 de agosto de 1480. A partir de enero de 1481 se acentuó el envío de todo lo necesario desde la Península a Gran Canaria, con un primer convoy de suministros que llegó entre enero y marzo de 1481 y otro entre octubre de 1481 y marzo de 1482, que tendrá un epílogo en septiembre de ese mismo año con la llegada de una carabela retrasada. Lo que se recibió en tales envíos fue tanto alimentos como utensilios, armas y nuevos soldados[338].

Pero no acabaron aquí las peripecias entre los distintos conquistadores ya que desde la Península Rejón, absuelto por los reyes, regresó a Canarias, muriendo en La Gomera[339].

Respecto a la expansión castellana en la isla de Gran Canaria, la intención de Pedro de Vera fue nuevamente abrir un segundo frente, para lo cual, en 1482 desembarcó en Agaete una expedición procedente de La Gomera bajo el mando de Hernán Peraza[340]. El desembarco fue cerca de Galdar donde vimos que fracasó el intento anterior de Juan Rejón. Aquí se erigió un fuerte, una de las primeras construcciones defensivas propiamente castellanas en las Islas[341].

Desde las dos posiciones fueron avanzando las tropas castellanas y derrotando a los grancanarios. Finalmente entre 1483 y 1484 se produce la conquista definitiva de la isla de Gran Canaria.

---

[337] *Memorias del Reinado*... cap. XXXV, p. 77.

[338] MORALES PADRÓN, *Canarias, Crónicas de su conquista*, pp. 29-30.

[339] No vamos a continuar narrando toda la problemática política sobre la conquista y de ahora en adelante nos ceñiremos a los aspectos navales de la misma.

[340] MORALES PADRÓN, *Canarias, Crónicas de su conquista*, p. 31.

[341] José María PINTO Y DE LA ROSA, *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias, 1996. La primera edición es de 1954. Referencias a la fortificación de Agaete en p. 141. Existió una construcción anterior, en Gando, realizada a partir de otro desembarco castellano en 1461. p. 141 Agradezco a don José María Pinto y Sancristoval el proporcionarme la información sobre la existencia de esta obra.

b) La conquista de La Palma

A caballo entre 1491 y 1492 el ya bien asentado obispado canario y el cabildo catedralicio, planeó y preparó la conquista de las islas de La Palma y Tenerife[342].

La conquista de la primera será encomendada por una capitulación a Alonso Fernández de Lugo, alcaide que era de la torre de Agaete[343]. Este había participado junto con Pedro de Vera, en nombre de quien había actuado como capitán, en la conquista de Gran Canaria.

En Sevilla, de donde parece ser que Fernando de Lugo era natural[344], reclutó a las tropas que habrían de participar en la campaña. El embarque se realiza en Cádiz y la expedición llega a Gran Canaria, donde se les unen nuevos efectivos. El 29 de septiembre de 1492, desembarca en La Palma, en la zona de Tazacorte. A finales de 1493 la conquista está ya asegurada, por lo que vuelve a la Península donde realizará un nuevo contrato de capitulación para la de Tenerife[345].

Según las *Memorias de Reinado de los Reyes Católicos*, la conquista se hizo a su expensa a cambio de quedarse con los bienes obtenidos en las cabalgadas y acciones a lo largo de la conquista, que estaba finalizada en 1492[346]. En la misma, la ausencia de noticias sobre la participación de embarcaciones -salvo el desembarco inicial-, indica que el poder naval no desempeñó una gran función en esta campaña concreta.

c) La conquista de Tenerife

Finalizada la conquista de la isla de La Palma, Alonso Fernández de Lugo volvió a solicitar de los reyes permiso para la conquista de la de Tenerife, lo que le fue concedido[347]. La conquista de esta isla fue más compleja de lo inicialmente previsto y la misma hubo de desarrollarse en dos fases.

En un primer momento, para esta nueva acción se pretendió la participación de embarcaciones y hombres procedentes de Vizcaya, pero fueron finalmente barcos y hombres andaluces los que tomaron parte en la acción.

Los lugares de concentración de la flota fueron Sevilla y El Puerto de Santa María. Con los refuerzos obtenidos en Gran Canaria, la expedición estaba compuesta por una treintena de embarcaciones que trasportaba una fuerza de ciento cincuenta jinetes y mil quinientos infantes[348].

Sobre la participación naval, hay un hecho que debemos resaltar:

[342] MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*, p. 34.

[343] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. veinte tres, p. 165.

[344] *Memorias del reinado...*, cap. CXXII, p. 338.

[345] MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*, pp. 34-35.

[346] *Memorias del reinado...*, cap. CXXII, p. 338.

[347] *Ibidem*, cap. CXXXIV, p. 339-340.

[348] MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*, p. 35

> «*El qual fizo su armada con gente de Sevilla, e desta Andaluzía, e de las mismas islas de Canaria, en los navíos que fueron menester; e arribaron en Tenerife,...*»[349]

Vemos la participación en la conquista de Tenerife la participación de barcos canarios. ¿Son barcos construidos ya en las islas? ¿o se trata de barcos que, provenientes de otros lugares de España, desarrollaban su actividad en el entorno isleño? Carecemos aún de la información necesaria para contestar a estas preguntas. Pero en el caso de que la contestación fuese afirmativa, nos estaría hablando del empuje y la importancia que la construcción naval tenía ya en las islas Canarias a los pocos años de la presencia castellana.

Volviendo al tema principal, la fuerza desembarco en fecha indeterminada en la zona de Añazo, donde posteriormente se ubicará la ciudad de Santa Cruz. No obstante en esta ocasión las fuerzas castellanas fueron objeto de una muy severa derrota a finales de mayo. Esto obligó al abandono de la isla[350].

La información cronística es muy expresiva acerca de los acontecimientos:

> «*E los guanchos tomaron tanto esfuerzo a pelear e seguir en pos de los que fuían, a que desbarataron toda la hueste, e siguieron el alcance fasta la mar. E allí dellos se metieron en los navíos, e dellos se echavan en la mar, e dellos se enrrocavan en las peñas e barrancos e veras donde bate la mar, e allí los matavan; e a de ellos desque la mar crecía los ahogava /.../ E los que escaparon se bolvieron con los navíos a la Grand Canaria; e dénde, cada uno a su tierra.*»[351]

En esta ocasión, la fuerza naval solo pudo actuar como retaguardia de la fuerza expedicionaria en desbandada tras la derrota sufrida en tierra, recuperándose a quienes se pudo de entre los combatientes y retornando al punto de partida.

Tras el desastre y los subsiguientes problemas políticos y económicos para Fernández de Lugo, este retoma su intención y planea, una vez solucionados los aspectos mencionados, una nueva campaña, dividida a su vez en dos fases.

El contingente fue dividido en dos facciones, la primera de las cuales desembarcó a principios de 1495 mientras la segunda lo hizo el 2 de noviembre de dicho año. La pretensión era abrir, como en otras ocasiones, dos frentes, para lo cual se levantó una torre en Añazo y otra en Gracia a modo de puntos fuertes.

---

[349] *Memorias del reinado...*, cap. CXXXIV, p. 340.

[350] MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*, p. 35. Sobre la fecha de llegada de las fuerzas castellanas, es comúnmente aceptada la de los primeros días de mayo de 1494. No obstante hay alguna fuente que indica el primero de mayo de 1493 como la fecha de dicho desembarco.

[351] *Memorias del reinado...*, cap. CXXXIV, pp. 340-341.

Una vez edificadas las torres se iniciaron las actividades bélicas propiamente dichas y que culminaron con la victoria castellana el 25 de diciembre de 1495. En febrero de 1496 la resistencia indígena era ya nula[352].

> «*..., el siguiente año de MCCCCXCV años, bolvió con gran flota e gente sobre Tenerife /.../ E así ovieron la vitoria de la isla de Tenerife, e la metieron en el señorío de Castilla.*»[353]

De resulta de la conquista de esta isla, que suponía el dominio completo sobre las islas Canarias, los Reyes nombraron a Alonso Fernández de Lugo Adelantado de Canarias[354].

3. 4. Aspectos navales de la conquista

Varios son los aspectos navales que nos interesan en el proceso de conquista y colonización castellana de las islas Canarias:

Primero

Es obvio que sin empleo del *poder naval* dicho proceso jamás se podría haber efectuado. No sólo para poder realizarse el envío de hombres y pertrechos desde la Península, sino también para poder combatir contra aquellos poderes foráneos que discutían o directamente trataban de impedir la presencia castellana en aquellas islas.

Segundo

Se trata de un proceso en el que el *dominio del mar* por parte de los castellanos nunca fue discutido por los isleños, que carecían de capacidad naval alguna. De hecho, el único peligro desde el mar, dejando a un lado las inclemencias meteorológicas venía dado por la inicial presencia naval lusitana, que fue pronto rechazada.

Así, el poder naval se concretó básicamente en la proyección del mismo sobre tierra. Una proyección, primero estratégica pero también táctica y operacional con el apoyo directo a las operaciones de conquista.

Estratégicamente

Por cuanto, no podía ser de otra manera, el grueso de los pertrechos necesarios para todas y cada una de las campañas, tanto de hombres como de enseres, procedía directamente de la Península. Es más, en algún caso, como hemos visto en las campañas de Pedro de Vera en Gran Canaria y la segunda campaña para la conquista de Tenerife, el asalto definitivo vino precedido por un significativo aporte logístico de suministros llegados por vía naval.

[352] *Ibidem*, pp. 36-37.

[353] *Memorias del reinado...*, cap. CXXXIV, p. 341.

[354] *Ibidem*, cap. CXXXIV, p. 341.

Táctica y operacionalmente

Por el apoyo del poder naval a las campañas en tierra por cuanto participó en algunas operaciones concretas que llevaron a la culminación exitosa de las campañas. Quizás el caso más emblemático de este apoyo a las operaciones fuese la apertura de un segundo frente en la conquista de Gran Canaria. Dicho segundo frente se estableció con el desembarco de tropas y pertrechos en Agaete. También fue fundamental la participación del apoyo naval en la primera fase de la conquista de Tenerife. Igualmente sirvió de retaguardia segura a las escasas tropas castellanas que sobrevivieron a la derrota en manos guanches, permitiendo la recogida y retirada de las mismas hacia puntos más seguros sin riesgo de ser hostilizados por mar.

Por otro lado aparece clara la idea de que en todo el proceso de conquista, y posterior colonización, de las islas Canarias se necesitó de un fuerte apoyo logístico externo. Este solo se logró mediante el aporte de efectivos humanos y materiales traídos por mar desde los puertos peninsulares suratlánticos.

La conquista de las islas Canarias -así como la de los portugueses en Madeira y las Azores-, avanza el tipo de asalto que fue posteriormente desarrollado por los estadounidenses en la campaña del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. De esta forma, hasta que no se culmina el asalto a una isla, no se inicia el ataque contra la siguiente. De igual manera las islas conquistadas sirvieron de plataforma para la conquista de las siguientes. Así, desde Lanzarote y La Gomera se apoyó el asalto contra Gran Canaria, y desde esta los producidos contra Tenerife y La Palma.

4. Conclusiones

En este capítulo hemos podido comprobar como en el marco de la lucha contra el Islam la actividad naval castellana no era tan necesaria debido a que se había obtenido a principios del siglo XV el completo *dominio del mar* de la zona en la fase de auge naval castellano.

Los numerosos textos cronísticos de la época manifiestan de forma directa o indirecta que los cristianos de forma genérica y los castellanos más concretamente, habían logrado el *dominio del mar* en las aguas del Estrecho y del Mediterráneo Occidental. Sólo de esta forma es comprensible que el rey Enrique IV tuviera la osadía de embarcar hacia África y que sus consejeros objetaran, no la amenaza de embarcaciones musulmanas, sino embarque en embarcaciones no castellanas, las inclemencias meteorológicas y que vaya hacia una tierra peligrosa para su persona. No se hace mención al peligro naval islámico ya que este no existiría.

Más difícil resultó la obtención del *dominio del mar* en las aguas del Atlántico meridional, en las del golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha. Como anteriormente en aguas del Estrecho entre mediados del siglo XIII y los primeros años del XIV y con contrincantes diferentes, aquí, las fuerzas político-económicas en enfrentamiento, por un lado la alianza de intereses franco-castellanos y por el otro la anglo-hanseática, son conscientes de lo mucho que se esta poniendo en juego, esto es, el dominio económico de la zona de mayor pujanza económica de Europa. Dicho dominio económico se logró también para Castilla mediante la acertada combinación de acuerdos diplomáticos,

principalmente con el reino de Francia, pero cuando interesó también puntualmente con la monarquía inglesa, respaldados por la opción de fuerza que suponía la acción naval castellana. En cualquier caso, el mayor problema se presentó con la guerra civil que se provocó poco después de la subida al trono de la reina Isabel, cuando las fuerzas navales foráneas combinadas, portuguesas y francesas, trataron de sacar ventaja de la debilidad castellana producto de la división.

Sin embargo, la acertada visión por parte de los Reyes Católicos de la importancia que tenían los aspectos marítimos y dentro de estos los navales, hizo que se pudiera enderezar la situación sin mucho esfuerzo añadido. Así, en 1496-1497 pudieron enviar a su hija Juana a Flandes a contraer matrimonio con Felipe *el Hermoso* en una magnífica flota que trajo a España a la infanta Margarita para su matrimonio con el príncipe don Juan. La minuciosidad en los preparativos para la organización de la misma, dejan patente el hecho que no solo servía para escoltar a la Infanta, ya que España estaba en guerra contra Francia, sino que reflejaba el poderío, la pujanza y la capacidad de la Corona, pese a lo cual, en el invierno que pasaron allí murió mucha gente a causa de la penuria por la falta de alimentos y el frío[355]. No obstante, esta armada tuvo un papel de representación política del *poder naval* que ya había sido usado anteriormente en menor escala por el hermano de la soberana, el rey Enrique IV, cuando acudió a ver al rey de Francia para lograr un nuevo tratado entre ambas monarquías.

Logrando el *dominio del mar* la presencia de embarcaciones -españolas-, de las Coronas de Aragón y Castilla fue requerida para el auxilio de numerosos poderes políticos europeos en situación de apuro.

En el Mediterráneo, por ejemplo, la conquista otomana de 1480 del puerto de Otranto en la Italia continental hizo que se enviase una fuerza expedicionaria de veintidós naos junto con otras tanto portuguesas. Estando ya esta expedición en Nápoles, recibieron noticia de la recuperación de la ciudad, por lo que su concurso se hizo innecesario. También se hizo patente la presencia de las fuerzas navales hispanas en las campañas italianas de Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán, en las que los refuerzos y apoyo logístico es casi siempre despachado por mar desde España. También se hizo notar la capacidad naval de la monarquía en las diferentes campañas que culminaron con las capturas de diversos enclaves en el Norte de África. En el Atlántico se generó un conflicto entre la duquesa de Bretaña y el rey de Francia, solicitando la primera el auxilio de Isabel y Fernando, quienes ocupados en la Guerra de Granada, enviaron de todas formas una fuerza expedicionaria por mar. Cuando el conflicto terminó con la victoria de las armas francesas, el retorno de las fuerzas hispanas fue también por vía marítima[356].

[355] Todo lo relativo a la organización y alistamiento de esta flota ha sido magníficamente tratado por el profesor Miguel Ángel Ladero Quesada, solo o con Aurora Ladero, en cierto número de artículos y ponencias, siendo la última aportación la monografía sobre el tema de Miguel Ángel LADERO QUESADA, *La Armada de Flandes: un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497).* Madrid, Real Academia de la Historia, 2003.
Un relato de la misma lo tenemos en *Memorias del reinado*..., cap. CLIV, pp. 376-377.

[356] *Memorias del reinado*..., cap. CV, p. 243. No cita fecha concreta de ninguno de los hechos mencionados, pero debieron ocurrir entre 1490 y 1491.

Pero si hay un hecho que destaca en este período es la conquista y colonización de las islas Canarias. Su significación viene dada por un doble motivo. Primero por que la misma hubiera sido completamente imposible sin respaldo naval, por cuestiones meramente físicas. Es decir el poder naval permitió el traslado tanto de tropas como de bienes para iniciar y consolidar el asentamiento europeo en las islas pero también para participar en las operaciones bélicas de dicho asentamiento.

Más importante si cabe fue el hecho de que con todo el acervo, experiencia y tradición naval acumulada durante la Edad Media, se pusieron la bases para posibilitar la presencia castellana en territorios ultramarinos, bases que serán inmediatamente aplicadas en el proceso de descubrimiento, conquista y colonización de un vasto territorio a punto de ser “encontrado”, y en el que las islas recién conquistadas y colonizadas desempeñarán una fundamental labor de plataforma avanzada desde la que, provenientes de la Península, se internarán rumbo Oeste las tres pequeñas embarcaciones castellanas en la inmensidad de la mar Océana.

Lo que vino después ya es otra Historia.

CAPÍTULO X

ELEMENTOS MATERIALES DEL PODER NAVAL CASTELLANO EN LA EDAD MEDIA

Hemos visto en algunos de los capítulos precedentes una visión más o menos cronológica de los acontecimientos navales acontecidos bajo el dominio de la monarquía castellana.

Nos falta tener una visión cualitativa de ciertos aspectos que eran imprescindibles para el buen devenir de tal actividad. Así pues, en este capítulo veremos cuáles son los soportes materiales sobre los que se desarrolló tal acción.

En la teoría de Mahan del *sea power*, el marino estadounidense tomaba en consideración tres elementos fundamentales para tener en cuenta si se podía dar o no dicho *sea power*. Estos elementos eran la posición geográfica, elementos materiales y predisposición a la creación y uso de dicho *sea power*.

Sustituiremos estos tres elementos por otros tres que mantienen una relación con los de Mahan. Respecto a la posición geográfica, veremos cuáles eran los puertos; sobre los elementos materiales, los tipos de barcos y como eran alistados para la acción y finalmente, relacionada con la predisposición a la creación y uso, quiénes eran los hombres y cuáles las funciones de estos que hacían posible que dichas embarcaciones navegasen y combatiesen. Estos tres soportes cimentaron la actividad naval de la Corona de Castilla. Todo lo visto en los dos últimos capítulos de la segunda parte y en los tres capítulos de la tercera, fue posible debido a la existencia de estos tres elementos juntos. La falta de uno de ellos invalida a los anteriores y hace imposible cualquier tipo de actividad marítima y por lo tanto naval, por eso son tan importantes.

No nos introduciremos en el proceloso mundo de las formas de financiación de la flota, no porque no sea un campo interesante, sino porque su análisis merecería por sí mismo un complejo estudio y no es el objetivo del nuestro. Pese a esto no podemos dejar de apuntar como aparecen por aquí y por allí, dispersa en la documentación, noticias sobre la financiación de la flota[1].

[1] Únicamente a modo de apunte, tenemos como el 27 de octubre de 1351 Pedro I confirma un privilegio de Alfonso XI de 2 de mayo de 1345 por el que reconoce al concejo de Briviescas el derecho sobre las rentas de la escribanía de la villa toda vez que transcurrió el plazo de cinco años por el que el rey se reservaba su percepción para el mantenimiento de la flota. DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., doc. 488, p. 229. El original se encuentra en el Archivo Municipal de Briviescas, nº. 14.

1. Los puertos

Si analizamos cuál era la primigenia cornisa marítima castellana, la *Montaña*, más increíble parece todo el desarrollo marítimo posterior de la Corona de Castilla. De estos puertos fue de donde salieron las embarcaciones y los hombres que hicieron posible el impresionante desarrollo naval castellano[2].

En el *Libro del Becerro de las Behetrías*, en la Merindad de Asturias de Santillana, se mencionan los asentamientos costeros principales de San Vicente de la Barquera -cabeza de concejo-, Santillana -cabeza de Merindad- y Santander -también cabeza de Concejo-. Por otro lado, en la Merindad de Castilla la Vieja tenemos a Agüero, Santoña, Laredo y Castro Urdiales.

Posteriormente y previa incorporación de los puertos vascos, asturianos y gallegos, Castilla se asomará al Mediterráneo con la conquista de Cartagena, en 1245. Más sólido será el establecimiento castellano en Sevilla desde 1248, donde se crearán las primeras atarazanas reales. Conviene indicar como la presencia naval castellana en el Sur aprovechará la existencia de una rica vida marítima existente en esta zona desde la llegada del Islam, aspecto en el que nos vamos a parar un poco más en detalle.

Con los musulmanes se mantendrá tal actividad en alguna de las ciudades marítimas hispanas que ya la habían mantenido desde época romana y en menor medida bajo el dominio de los diversos reinos germánicos que se asentaron en la Hispania Romana. Sin embargo el puerto andalusí por excelencia será creado *ex novo*, hablamos de Almería. No por conocido, dejaremos de glosar su origen. Así, marineros andalusíes se asentaron, ajenos al poder político central, en *Mariyyat Bayyana*, cerca de Pechina. La zona era de preponderancia yemení pero lograron imponerse a éstos. Cercanos, se edificaron además dos *ribat*. Uno de ellos en el emplazamiento que sería después conocido como *Al-Mariyya*, origen del puerto y población de Almería. El otro, en un lugar no identificado en la zona del cabo de Gata[3]. Su actividad y relativa independencia hizo que se considerara en ciertos ámbitos historiográficos como una ciudad-república marítima, semejante a como posteriormente fueron las ciudades república marítimas italianas[4]. Hacia el siglo X, la costa presentaba un animado aspecto en forma de “islas” urbanas en un panorama casi desértico. Desde el punto de vista naval, Almería en el Mediterráneo y Alcaçer do Sal en el Atlántico quedaron como bases principales, -la primera como la más destacada-. Otras subsidiarias fueron Tortosa o Sevilla, ambas con atarazanas. Tarifa quedó como el principal puerto en las relaciones militares y oficiales con el Norte de África. Para el resto de las actividades marítimas el número de puertos era mayor. De Oeste a Este, Lisboa, Alcaçer do Sal, Silves, Santa María del Algarve -la actual Faro-, Saltes, Sevilla,

[2] Sería interesante que en nuestro país se realizasen más trabajos del tipo de Antonio ORTEGA VILLOSLADA «Puertos y fondeaderos en la Bahía Palmesana en la Edad Media» En *Acta Historica et Archeologica Medievalia*, 29, 2008, pp. 177-204.

[3] LIROLA DELGADO, *El poder naval*..., pp. 137-150.

[4] Sobre esta “comunidad” marítima destacan los trabajos de Pierre GUICHARD, «Les débuts de la piraterie andalouse en Mediterranée occidentale (798-813)» En *Revue de l’Occident musulman et de la Mediterránée*, 1983, 35, pp. 55-76. E. MOLINA LÓPEZ, «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el-Iqtibas al-anwar de al-Rushati. Algunos datos historiográficos» En *RCEHG*, 1987, 1, pp. 117-131. Sin contar con la obra clásica de Leopoldo TORRES BALBAS, «Almería islámica» En *Al-Andalus*, 1957, 22, pp. 441-455. También lo indicado por LIROLA DELGADO o PICARD.

Cádiz, Algeciras, Málaga, Almuñécar, Almería, *Mahamala* y *Askubiras* -ambas de ubicación incierta-, Cartagena, Alicante, Denia, Valencia, Tortosa, Baleares y -en el Norte de África-, Tánger y Ceuta. Algunas fueron bases navales de notable actividad, por lo que su función sería en este caso doble, económico-comercial y bélica. Desde las ciudades marítimas andalusíes, bien para comerciar, bien para acciones bélicas, las embarcaciones se dirigían hacia el Norte de África tanto mediterránea -y desde allí hasta oriente-, como atlántica e igualmente hacia las costas de la Provenza o de Italia[5].

Tras el año 1031, la *fitna* y la desintegración del califato hicieron que la actividad marítima musulmana peninsular, se viese afectada por cierta recesión. En un primer momento, con Al-Andalus atomizada en diversos núcleos denominados como primeras Taifas, la principal actividad marítima se dio en las de Sevilla, Almería y Denia, que extendía su influencia sobre las islas Baleares. Curiosamente las dos últimas consideradas dentro de las denominadas taifas eslavas. Sin embargo, la flota de Denia fue considerada la más poderosa dentro de las Taifas y la misma logró extender su supremacía por el levante andalusí, enfrentarse a los almerienses e igualmente realizar ataques contra los reinos cristianos y ocupar temporalmente Cerdeña[6].

Cierto resurgir naval vino de mano de los almorávides, que en su paso del Estrecho recibieron auxilio de sevillanos y almerienses e hicieron de Tarifa el puerto de contacto principal de Al-Andalus con África. Tras ellos, en las denominadas segundas Taifas, el predominio naval andalusí será más difuso, con cierta preeminencia sevillana y mallorquina[7].

Bajo el dominio almohade, -cuya primera proclamación en Al-Andalus fue en Cádiz por voz del almirante almorávide-, se vio un renacimiento en la actividad marítima, con el puerto de Gibraltar en sustitución del de Tarifa como puerto de contacto de Al-Andalus con África. Este nuevo impulso marítimo incluyó la faceta naval, casi por completo ausente en las denominadas terceras Taifas[8]. En todo caso jamás llegaron a los niveles que se alcanzaron en época del califato Omeya.

Esta fue la herencia que los diversos reinos cristianos, entre ellos el de Castilla, fueron recibiendo conforme la Reconquista avanzó y que, nuevamente en el caso castellano, se fueron incorporando a las ya existentes en la cornisa atlántico-cantábrica.

---

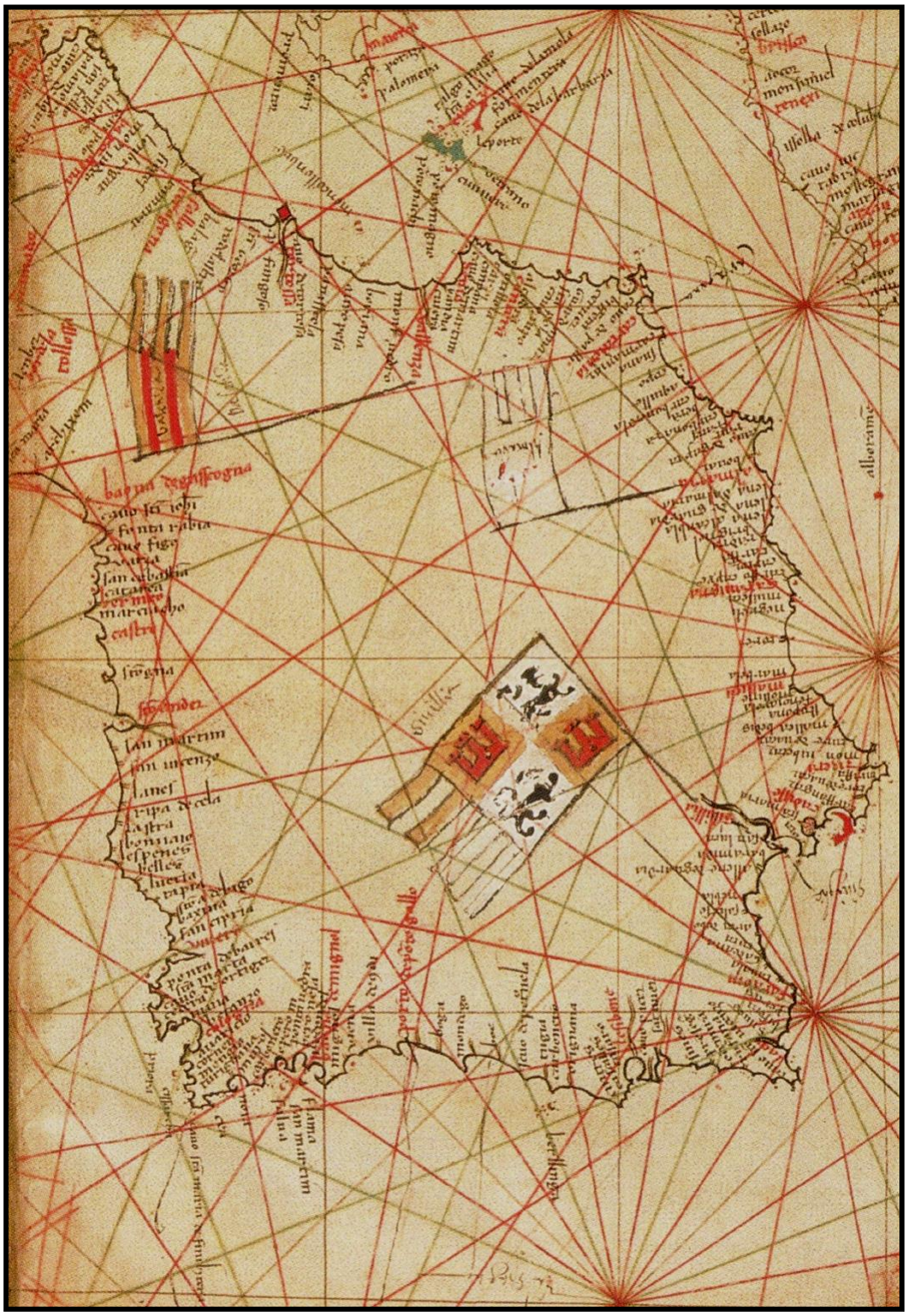
[5] *Ibidem*, 314-329. Acerca de la organización poblacional de la costa, es interesante GUICHARD, *Animation maritime*. Posteriormente y del mismo autor, *Actividad marítima y poblamiento*, pp. 37-46, en la obra ya mencionada *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Información cartográfica muy completa en Picard, quien también realiza un estudio de la situación de los puertos y la defensa costera, PICARD, *La mer et les musulmens*, pp. 137-156 para el último aspecto y pp. 240-244 para la cartografía.

[6] Para el período Taifa VIGUERA MOLINS, *Los reinos de Taifas y las invasiones africanas*. Madrid, Mapfre, 1992. Aunque no se incide directamente en los aspectos marítimos, hay numerosas referencias a la actividad naval desarrollada en los distintos enclaves andalusíes desde el 1031 hasta mediados del siglo XIII. Esta misma autora participó como redactora y coordinadora en los cuatro volúmenes del tomo VIII de la *Historia de España de Menéndez Pidal dirigida por José María Jover Zamora*. Para los reinos de Taifas, volumen I, *Los Reinos de Taifas. Al-Andalus en el siglo XI*. Madrid, Espasa-Calpe, 1994. También las obras mencionadas de PICARD, con una magnífica síntesis en *La mer et les musulmens*, pp. 31-42 para el primer período Taifa.

[7] VIGUERA MOLINS, *Los Reinos de Taifas y las invasiones* y PICARD, *La mer et les musulmens*, pp. 57-74 para los almorávides. También *Historia de España de Menéndez Pidal dirigida por José María Jover Zamora*. Tomo VIII, volumen II, *El Retroceso Territorial de Al-Andalus. Almorávides y Almohades. Siglos XI al XIII.* Madrid, Espasa-Calpe, 1997.

[8] LIROLA DELGADO, *El poder naval*, 280 a 281. PICARD *La mer et les* musulmens, pp. 75-96 para los Almohades.

FIGURA 8. PUERTOS DE CASTILLA EN 1325[9]



[9] Detalle de portulano atribuido a Pietro Vesconte y datado en 1325. Tomado de Peter BARBER (Compilador), *El gran libro de los mapas*. Barcelona, Paidós. 2006. P. 63

Así, con la presencia castellana en Sevilla, se dio inicio a la construcción de unas atarazanas para la creación y el mantenimiento de una flota real. No obstante en Sevilla ya existía tal activad constructiva de embarcaciones de guerra, siendo dicha tradición recogida por los castellanos. Unas segundas atarazanas reales castellanas se crearán muy posteriormente en Santander, como refleja un documento de Juan II:

> «*...e entiendo que cumple asi a mi seruiçio acorde de mandar fazer çiertas taraçanas e galeas en la mi villa de Santander, sobre lo qual yo enbie a Alfonso Lopes, mi escribano de las taraçanas de la muy noble çibdat de Seuilla a la dicha villa de Santander /.../ que se fagan las dichas taraçanas en la dicha villa de Santander, para las quales fazer son necesarias quatroçientos e cincuenta e dos mill e doscientos e ochenta marauedies, e otrosi que son necesarias para fazer seys galeas nueuas en la dicha villa de Santander, los caxcos dellas, trezientas e sesenta e çinco mill marauedies, e eso mesmo que son menester para los remos, e tablas, e vigas e fierros que se han de leuar de la villa de Santander a Seuilla para las taraçanas della dozientas e çinquenta e tres mill e doscientos e çinquenta marauedis, e otrosi que son necesarias para remos, e velas e xarçias, e masteles, e tornerias de las galeas que se fazen en Santander doscientos mill maraueis e mas para comprar quinientos cafizes de trigo en Seuilla para fazer viscocho en la dicha çibdat para galeas que to ende tengo noventa mill marauedis, otrosy para fazer el dicho viscocho al tenedor de los fornos de Seuilla, treynta e çinco mill marauedis que monta todo un cuento e trescientos e noventa e çinco mill e quinientos e treynta e dos marauedis,...*»[10]

2. Los barcos

En el capítulo IV vimos una rápida consideración sobre los tipos de embarcaciones existentes. Atendiendo al contenido de las diversas fuentes empleadas, podemos hacer una nómina bastante extensa de las embarcaciones que aparecen nombradas y que son empleadas en diversas facetas navales.

Una cosa es poner un nombre y otra distinta es saber a qué hace referencia exacta ese nombre. Esta cuestión, que en principio pudiera ser un ejercicio intelectual más que un problema práctico, se convierte en lo segundo debido a que en muchos casos no es posible poner una imagen concreta. Si esto no es así en los casos de galera, nave o barca, no sucede lo mismo con los términos de carabelón, pinaza, urca, etc. A este respecto la ayuda de la arqueología y la iconografía podría resultarnos de gran utilidad.

[10] ABELLÁN PÉREZ, *Documentos de Juan II*, doc. 132, pp. 360-361. Lo aquí citado en p. 361.

2. 1. Los tipos de embarcación[11].

Expondré en este apartado la nómina de embarcaciones que tuvieron a su disposición los marineros castellanos para el ejercicio de la actividad naval. Haremos una clasificación cronológica por siglos. En el Anexo XI, podremos ver la nómina de forma sistemática, con las diversas embarcaciones, la pervivencia temporal de los tipos localizados, etc…

FIGURA 9. EMBARCACIONES DE GUERRA EN EL BEATO DE LIÉBANA[12]

2. 1. 1. El Siglo XIII

En el siglo XIII, en el texto del fuero de Cartagena se mencionan cuatro tipos distintos de embarcaciones:

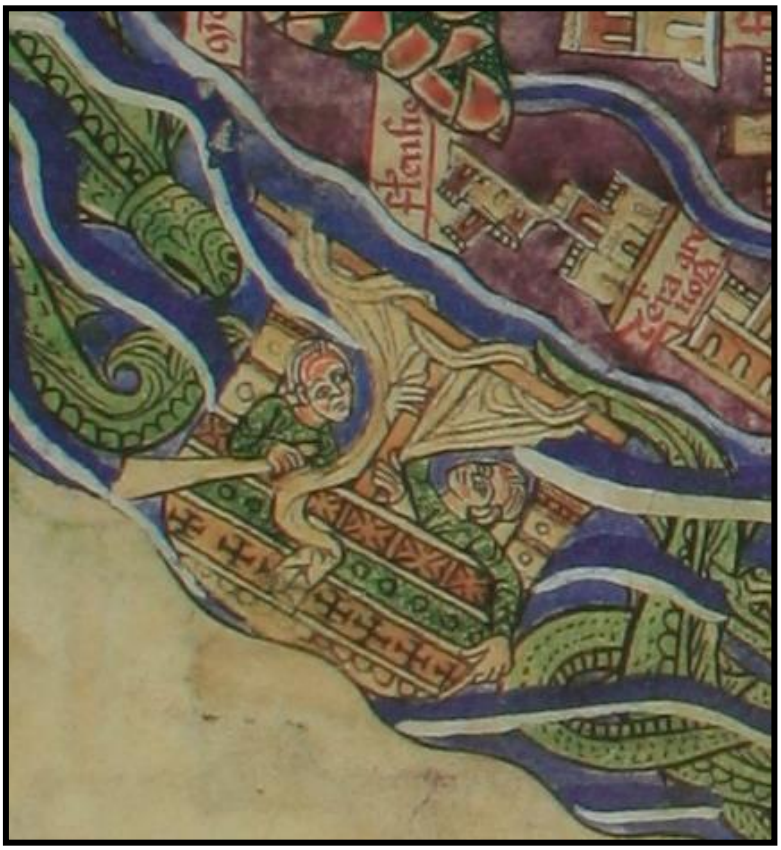
[11] Que yo tenga conocimiento, es la primera vez que se intenta algo parecido a lo que a continuación voy a hacer para el caso de Castilla. Un intento sobre embarcaciones del siglo XIII empleando como fuente las Cantigas de Alfonso X lo tenemos en CASADO SOTO, J. L. , «Los barcos de las cantigas y sus diversas funciones» En VV. AA, *Alfonso X el Sabio y las Cantigas de Santa* María. 2 vols., Madrid, Patrimonio Nacional, 2011, vol. 2, pp. 269-303. Sobre épocas anteriores y del mismo autor, empleando esta vez como fuente los manuscritos del Beato de Liébana, «Barcos y confines del mundo en los Códices del Apocalipsis Beato de Liébana» En VV.AA, *Beato de Liébana. Obras completas y complementarias*. 2 vols.BAC, 2004. Volumen 2, *Documentos de su entorno histórico y literario*. En menor medidad *Beato de Liébana: códice de San Andrés de Arroyo.* 2 vols. Moleiro, Barcelona, 1994. *Estudio hisórico arqueológico*, vol. 2 pp. 125-126. Estudio de Carmen Bernis

Para la Corona de Aragón es interesante la lectura de los siguientes trabajos: Marcel PUJOL HAMELINK «La tipología naval medieval en Cataluña (siglos VIII-XV): Las fuentes de información» En *RHN*, nº. 88, año XXIII, 2005, pp. 27-56; Lawrenc W. MOTT «Ships of the 13th. Century Catalan Navy» En *The Internacional Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, nº. 19, Segundo semester, 1990, pp. 101-112 y Federico FOERSTER LAURES «The warships of the Kings of Aragón and their fighting tactics during the 13th. and 14th. centuries AD» En. *The Internacional Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, nº. 16, primer semester, 1987, pp. 19-29.

[12] Códice de San Andrés de Arroyo. Vol. 1. Fol. 93v.

«*...naf grande /.../ et de galea /.../ et de saetía de octaenta remos /.../ et de barca de ueynte remos.*»[13]

FIGURA 10. EMBARCACIÓN MERCANTE EN EL BEATO DE LIÉBANA[14]



Considero que se debe entender el término *naf grande*, como referido a una nao. También se hace mención en el mismo de los navíos, que parece ser empleado de forma genérica tanto para referirse a galeras como a naos.

Nos detenemos un poco más detalladamente para el caso de la *barca*. Como se desprende del texto, debido a la cantidad de remos que posee no puede referirse al típico bote auxiliar de las embarcaciones o dedicado a navegación menor. A este respecto viene a nuestra ayuda Aznar Vallejo cuando en uno de sus trabajos indica que existen tres términos homófonos, *barco, barcha* y *barca*, que, con un significado que ha variado a lo largo del tiempo, habrían llevado a la confusión, que llegaría hasta el siglo XV y que haría confundir a *barco* con *barcha*, mientras que el empleo de la grafía *barca* en sustitución de *barcha* y la existencia de un tipo propio conocido como *barca* harían posible la confusión de los tres tipos[15]. En todo caso, por el texto presente es probable que nos encontremos ante el caso de una *barcha*, según Aznar Vallejo, embarcación de tipo mixto, sin superestructura y de estimable capacidad de carga, mientras que la *barca* sería una embarcación auxiliar sin velas.

[1869] Fuero de Cartagena, en GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas*..., vol. III, p. 298.

[14] Códice de San Martín de Arroyo. Vol. 1. Fol. 13v.

[15] AZNAR VALLEJO, «Barcos y barqueros de Sevilla» En *HID*, 21, 1994, p. 2.

FIGURA 11. IMAGEN DE NAVE EN LAS CANTIGAS[16]

De la misma centuria, en el texto de la *Historia de España* de Lucas de Tuy, se hace mención, para la toma de Sevilla de:

> *«...de las naos del rey Fernando que eran en la mar como en la tiendas del real /.../ Era en Burgos vn noble ome, vassallo del rey,* [que] *auia nombre Remon Bonifacio /.../ y fizo aparejar dos muy buenas naues...*»[17]

Se trata de un único tipo de embarcación, la nao, la nave redonda.

Por otro lado, respecto a Alicante, un documento de 12 de enero de 1257 hace mención a:

> «*...navios armados o lennios cubiertos...*»[18]

[16] Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979. Cantiga XXXVI.

[1870] *CE*., p 440, Libro Cuarto, capítulo C.

[18] TORRES FONTES, *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. IV. *Documentos de Sancho IV*. Murcia, 1977. Doc. XIII, pp. 16-20

FIGURA 12. IMAGEN DE GALERA EN LAS CANTIGAS[19]

La *Crónica de Alfonso X*, al hablar del asedio a Algeciras por parte del futuro Sancho IV, menciona:

> «*...las galeas e las naves...*»[20]

Posteriormente, en la *Crónica de Sancho IV*, se vuelve a mencionar un único tipo de embarcación:

> «*...envió armar muy grand flota á todos los sus puertos de la mar, é envió por un ginoves que decian Micer Benito Zacarías, que le trajese doce galeras,...*»[21]

[19] Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979. Cantiga XXXV.

[20] *Crónica de Alfonso X*, cap. LXXII, p. 55.

[21] *Crónica de Sancho IV*, cap. I, p. 70.

Un poco más adelante, en el mismo texto se hace mención a dos tipos de embarcaciones:

> «*... legó la flota de este rey don Sancho á Sancta maría del Puerto, que era, entre naves é galeas, cient velas mayores.*»[22]

FIGURA 13. DIPINTO DE POSIBLE GALERA[23]

En los acontecimientos navales narrados por este texto únicamente se mencionan estos dos tipos de embarcaciones, las naves/naos y las galeas/galeras, situación que se mantiene en los textos relativos a los acontecimientos navales durante el reinado de Fernando IV, auque vuelve el uso del término leño.

Caso curioso es el que nos ofrece el texto de *Las Partidas*, concretamente la Partida Segunda. Esta fuente, en su título XXIV *De la Guerra por Mar*, dedica la ley séptima a *Cuales son mejores navíos para guerrear y de cómo deben ser aparejados*. El texto es muy rico:

> «*Navíos para andar sobre mar son de muchas guisas, y por ende pusieron a cada uno su nombre según la fación en que es hecho. Ca, los mayores que van a viento se llaman naves. Y de éstas hay de dos mástiles o de uno, y otras menores que son de esta manera y dícenles nombres porque sean conocidos, así como carraca, galera, fusta, belener, leño, pinaza, carabela y otros barcos. /.../*

[22] *Ibidem*, cap. II, p. 71.

[23] Claustro monasterio de San Pedro, Soria. El monasterio es del siglo XII. En el lado inferior izquierdo parece identificarse lo que puede ser un espolón y por lo tanto la proa de la embarcación. Si fuera así, en la popa parece identificarse una posible vela latina.

Y en España hay otros navíos, sin aquellos que han bancos y remos, y éstos son hechos señaladamente para guerrear con ellos /.../ Ca a estos otros llaman galeras grandes y menores a que dicen galeotes, y tardantes y saetías; que otros pequeños que hay que son de estas faciones por servicio de los mayores y de que se ayudan a las vegadas...»[24]

FIGURA 14. IMAGEN DE NAVE EN EL SELLO DE SAN SEBASTIÁN[25]

Es curioso ya que menciona a numerosos tipos de embarcaciones que no aparecen en ninguno de los textos contemporáneos del siglo XIII sino en los de los siglos XIV y XV, como comprobaremos. Lo más destacado es quizás lo ocurrido con los términos *belener*, que podemos suponer que hace referencia a *ballener* y también con *carabela*, que aparecen en esta fuente del siglo XIII para luego dejar de aparecer hasta el XV. Para el caso de las *carabelas*, Cervera Pery indica que en documentos portugueses desde 1255 se menciona la existencia de un tipo de

[24] Alfonso X, *Partida Segunda*. Prólogo de Antonio NAVARRO DE ZUVILLAGA. 2 Vols. Madrid, Publicaciones españolas, 1961. El presente texto el vol. 2, pp128-129.

[25] Tomado José María de FRANCISCO OLMOS y Feliciano NOVOA PORTELA, *La Colección Sigilográfica del Museo Nacional de Artes Decorativas*. Madrid, Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2002. P. 101.

embarcación, *carabela*, para también indicar que dicho término puede provenir de *karabo*, en la forma latinizada -dice-, de una embarcación eminentemente islámica de la que la primera mención que tenemos es de la primera mitad del siglo XIV[26].

Por otro lado, las fuentes literarias mencionan otros dos tipos de embarcaciones, las pinazas y los bateles, embarcaciones que no son nombradas por las fuentes documentales convencionales cronísticas y municipales.

FIGURA 15. IMAGEN DE BATEL EN LAS CANTIGAS[27]

Si sintetizamos, las fuentes castellanas mencionan para este período un total de diez tipos de embarcaciones diferentes. A saber, galera, nao, leño, carraca, saetía, barca, navío, zabra, pinaza y batel.

2. 1. 2. El siglo XIV

La situación cambiará un poco con los textos cronísticos del siglo XIV. En la primera mitad del siglo, el texto de la *Gran Crónica* del reinado de Alfonso XI ofrece una mayor variedad de tipos de embarcaciones. Así, por ejemplo:

«*... con seys galeras e ocho naos e seys leños...*»[28]

Aunque más adelante volveremos a encontrar únicamente la clásica pareja de nave y galera. Sin embargo, a lo largo del texto también se hace mención de un cuarto tipo de embarcación:

«*... e vinieron todas las varcas...*»[29]

[26] CERVERA PERY, *El poder naval en los Reinos Hispánicos*, pp. 250-251.

[27] Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979. Cantiga XXXIII. Como indica Casado Soto, se trata de la única representación de un batel con propulsión a vela. CASADO SOTO, J. L., , «Los barcos de las cantigas y sus diversas funciones» p. 302.

[28] *Gran Crónica*, vol. 1, p. 415.

La nómina aumenta con un tipo de embarcación ya citadas en el fuero de Cartagena, la zabra:

> «*... desçendio de la galera una çabra...*»[30]

A la que hay que añadir un nuevo tipo:

> «*... todos los bateles de las naos que ay estauan...*»[31]

Este tipo de embarcación, el batel, volverá a mencionarse como una pequeña embarcación[32].

Se refiere también de un tipo de embarcación, destinada al transporte de caballos y caballeros:

> «*... vieron venir de allende la mar un carazo con caballeros que pasauan al puerto de Bojos. E quando esto vieron los de la flota, tomaron el carazo...*»[33]

También tenemos en un breve texto la mención de los dos tipos principales de embarcación, con la peculiaridad de que se puede desprender que a las naos/naves también se les da la denominación genérica de leño.

> «*...luego al comienço ouieron lo mejor los de Portugal e desbarataron nueue galeas de los de Castilla e anegaron las dos e la flota de Castilla estuvo en punto de se perder; e ellos estando assi, quiso Dios que llego vna nao bojante que traxo un leño que otro viento non auia, e esta nao fue grande acorrimiento a la flota de Castilla...*»[34]

Aunque posteriores referencias hacen pensar en el leño como un tipo concreto de embarcación.[35]

De forma más esporádica, aparece el término *navíos* referido de forma genérica a una embarcación[36].

---

[29] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 17.

Ya hemos hablado de la confusión existente entre *barcha*, *barca* y *barco*, hasta el siglo XV.

[30] *Ibidem*, p. 45.

[31] *Ibidem*, p. 50. Sin embargo, un texto del siglo XIII como son las Cantigas de Santa María, nombra a los bateles como embarcaciones características. Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979. Respecto a este texto cabe indicar que en dicha reproducción aparecen imágenes de embarcaciones en catorce de las cantigas, nombrándose tres tipos, *galea*, *naue* y *batel*. La primera como embarcación típica de guerra, la segunda como embarcación mercante y la tercera como auxiliar de la segunda. Como dato curioso hay que indicar que aparecen dos tipos de naves, de una de ellas solo en una ocasión y es la que hemos reproducido anteriormente.

[32] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 432.

[33] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 246.

[34] *Ibidem*, p. 186

[35] *Ibidem*, p. 321.

[36] *Ibidem*, p. 52.

Durante la segunda mitad de la centuria, continúa siendo la galera el tipo de embarcación más citada, como por ejemplo en el inicio de la Guerra de los dos Pedros:

> «*...e puso el rey en las dichas siete galeras muchos caballeros e escuderos e mucha ballestería...*»[37]

Se menciona en otro pasaje:

> «*...con gran ballestería que venía en las galeas tomó la villa...*»[38]

FIGURA 16. IMAGEN DE NAVE EN EL SELLO DE SANTANDER[39]

[37] *CRCLA*, p. 175.

[38] *Ibidem*, p. 197.

[39] Tomado FRANCISCO OLMOS, J. Mª. de y NOVOA PORTELA, F., *La Colección Sigilográfica del Museo Nacional de Artes Decorativas*. Madrid, Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2002. P. 103.

No solo fueron significativas las galeras, ya que en un momento determinado Pedro I de Castilla logró reunir una flota de galeras, así como embarcaciones a vela más tres galeotas y cuatro leños[40]. Aquí vemos que frente al caso anterior, se diferencia, como se hace generalmente, claramente a los leños de cualquier otro tipo de embarcación.

Hay una mayor variedad de nombres de embarcaciones respecto a aquellas del siglo XIII, desapareciendo, por otro lado, el tipo con la denominación de Saetia.

Con todo esto tenemos que las embarcaciones mencionadas en los textos cronísticos castellanos para esta centuria lo son bajo diez denominaciones: galera, nao, barca, navío, leño, zabra, batel, carabo, barco y galeota. Hay que tener en cuenta que respecto al siglo XIII siete de las mismas se mantienen (galera, nao, barco, navío, leño, zabra y batel), con lo que los nuevos tipos de embarcaciones son tres (carabo, barco y galeota). De las nuevas denominaciones una aparece en la primera mitad de la centuria (carabo), apareciendo las otras dos (barco y galeota) en la segunda mitad de la mencionada centuria.

FIGURA 17. IMAGEN DE POSIBLE BARCA EN LAS CANTIGAS[41]

[40] ESTOW, *Pedro the Cruel*, p. 197.

[41] Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979. Cantiga CLXXXIII

2. 1. 3. El siglo XV

Ya en los inicios del siglo XV continuamos con las naves y las galeras como buques principales dedicados a la guerra:

> «*En las cortes que Enrique 3º celebró en Toledo en el año 1406, se propuso que el Reyno concediese a Su Majestad cantidad equivalente para /.../ armar y pagar 30 Galeras y 50 Naves...*»[42]

Lo que viene corroborado por la cronística:

> «*Por ende, que les dezía que viesen la gente que avía menester para yr muy poderoso a les fazer guerra muy apresurada. /.../ e naos e galeras...*»[43]

También tenemos la mención a las barcas:

> «*E este arri Pay vino muchas vezes en la costa de Castilla e llevó muchas naos y barcas robadas...*»[44]

Siendo este un texto en el que también se cita a las chalupas[45].

También se sigue haciendo mención a una embarcación del siglo XIII y que desaparece en los textos del siglo XIV, las pinazas:

> «*E desque algunos días ovieron allí estado, los de las villas de las provinçias de Guipúzcoa, que fueron San Sebastián, e Guetaria, e Deva e Métrico, e otras villas e logares, armaron todos los navíos pequeños e pinaças que pudieron, e vinieron al puerto de Fuenterrabía*»[46]

Nos encontramos con un nuevo tipo de embarcación que marcará el siglo, la nave de los descubrimientos, la carabela:

> «*...siquiera una pequeña carabela de los moros...*»[47]

Nuevamente aparece esta embarcación en un interesante texto en el que se mencionan hasta cuatro tipos de embarcaciones:

> «*...Enrique mandó aprestar una galera y algunas carabelas para facilitar el desembarque de víveres cuando arribaban las naves de carga. Pero los moros colocaron una pequeña barca, reforzada con madera más fuerte de lo normal*

[42] BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17, ff. 64 r.-112 r. La referencia que nos interesa, en f. 64 r.

[43] *CJII*, pp 7-8.

[44] *El Victorial*, p. 529.

[45] *Ibidem*, p. 438

[46] *Ibidem*, cap. XVII, pp. 59-60.

[47] *Décadas*, vol I, p. 110

para su tamaño y propia para llevar trabucos, en la costa al abrigo de las murallas contra nuestra galera y carabelas, la cual disparaba tiros sin cesar con rapidez vertiginosa contra nuestros marineros, peones y hombres de armas. Esa nave, el vulgar llamada albatoza, sirve para lanzar proyectiles con las dos bandas.»[48]

FIGURA 18. IMAGEN DE NAO Y BARCA EN LETRA CAPITAL DE 1478[49]

Junto a estas, la clásica nao:

«*...venia de armada con una nao...*»[50]

Junto con las carabelas, se nombra otro tipo de embarcación y el empleo de navío como genérico para barco:

«*...adereço vna fusta y quatro carabelas /.../ y el rey se metió en el mejor navío quel conde traya...*»[51]

[48] *Ibidem*, vol I, p. 112.

[49] Letra capital de juicio de avenencia celebrado en San Vicente de la Barquera. Tomado de VV. AA., *El Testamento de Adán. Catálogo de la Exposición*. Madrid, 1994. P. 187

[50] *Crónica de Enrique IV* de Galíndez de Carvajal, cap. 14, p. 99.

De principios de centuria tenemos un nuevo tipo de embarcación, el copano[52]. Esta embarcación la volveremos a ver nombrada a finales de la centuria junto con un variado elenco de tipos de embarcación:

> «*E duró la batalla por espacio de tres horas, e a la fin los portugueses fueron vençidos, e fueles tomada la nao capitana e dos carabelas. Y el capitán, llamado Alvar Méndez, se metió en un cópano e se fué a tierra, dexando muchos muertos y feridos sobre cubierta; e de la nao Zumaya fué muerto el maestre y quinze honbres feridos. E la nao Borralla se fué a fuerça de belas, e diósele caça fasta la meter en el puerto de Alcázar Seguier, donde encalló, e la gente saltó a tierra /.../ E así los castellanos se vinieron en San Lucar victoriosos e alegres, aunque con gran sentimiento del maestre de la nao de Zumaya*»[53]

FIGURA 19. IMAGEN DE NAO EN EL CABALLERO CIFAR[54]

También aparece ya mencionado en textos de principios de la centuria otro tipo novedoso de embarcación, el ballener:

> «*E por el capitán Pero Niño non aver más gentes de su nación, le es e deve ser más loado e mejor contado quantas buenas cosas él fizo; ca él non avía más de tres galeas y dos balleneres que le acompañavan.*»[55]

[51] *Memorial de Diversas Hazañas*, pp. 34-35

[52] *El Victorial*, pp. 603-608.

[53] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*. Cap. XXII, pp. 81.

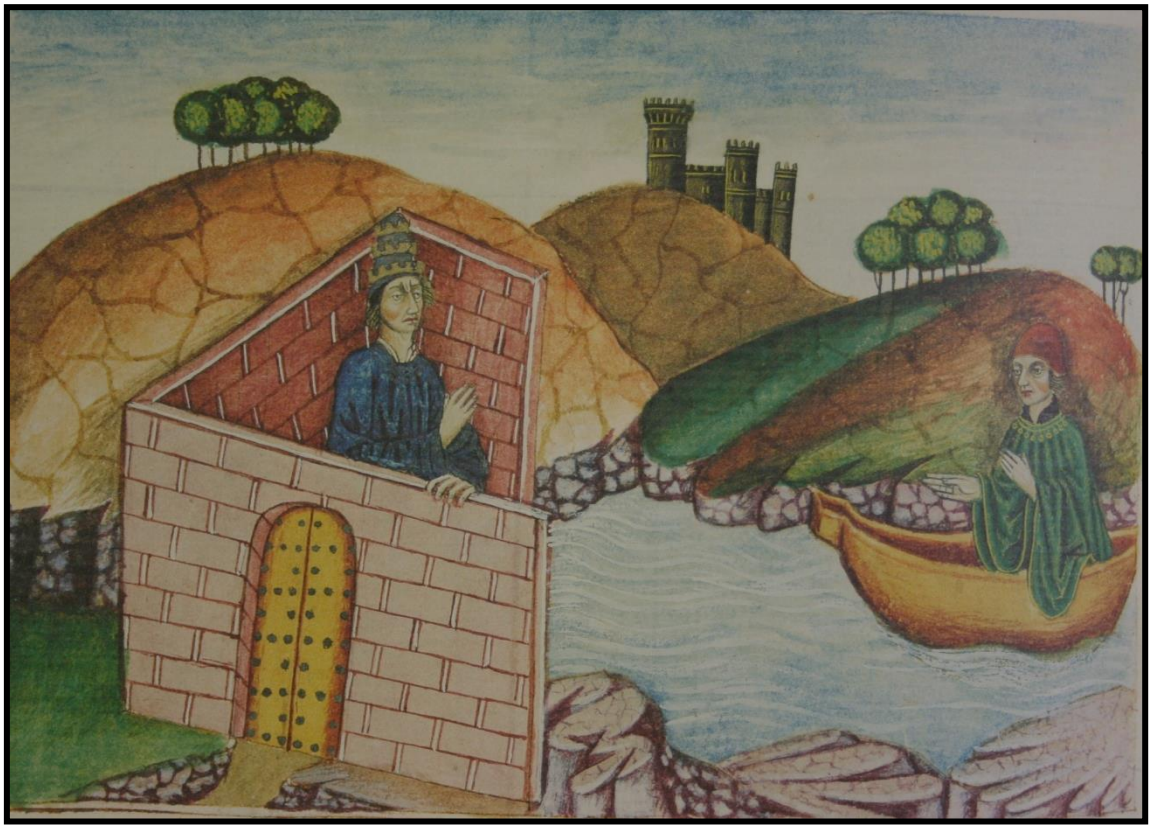
[54] Edición facsímil de Carmen BERNIS, *El caballero Cifar*. Barcelona, Moleiro, 1996. F. 36 v.

[55] *El Victorial*, pp. 537-538.

Embarcación con la que nos encontraremos a finales del primer tercio del siglo XV:

> «*A las personas a quien el señor Almirante dio las capitanias delas treinta naos e balliners que el señor Rey mandó armar el año de mil e quatrocuientos e treinta años son estos que se siguen...*»[56]

FIGURA 20. IMAGEN DE BATEL EN EL CABALLERO CIFAR[57]



En textos cronísticos posteriores también se hace mención de este tipo de embarcación durante el reinado de Enrique IV:

> «*...la gente de un ballener que era de uno que se llamava Oían Viral, salio en tierra e con el mastil del ballener...*»[58]

Nos la volvemos a encontrar, con otra grafía, en otro texto sobre el mismo hecho:

> «*...y estándo combatiendo por la gente de vn vallenel de vno que se llamaba Juan Vidal, salió en tierra y con el maestre del vallenel...*»[59]

En otro texto del reinado de este monarca, se hace mención de tres tipos de denominaciones de embarcaciones:

[56] BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1. f. 2v.

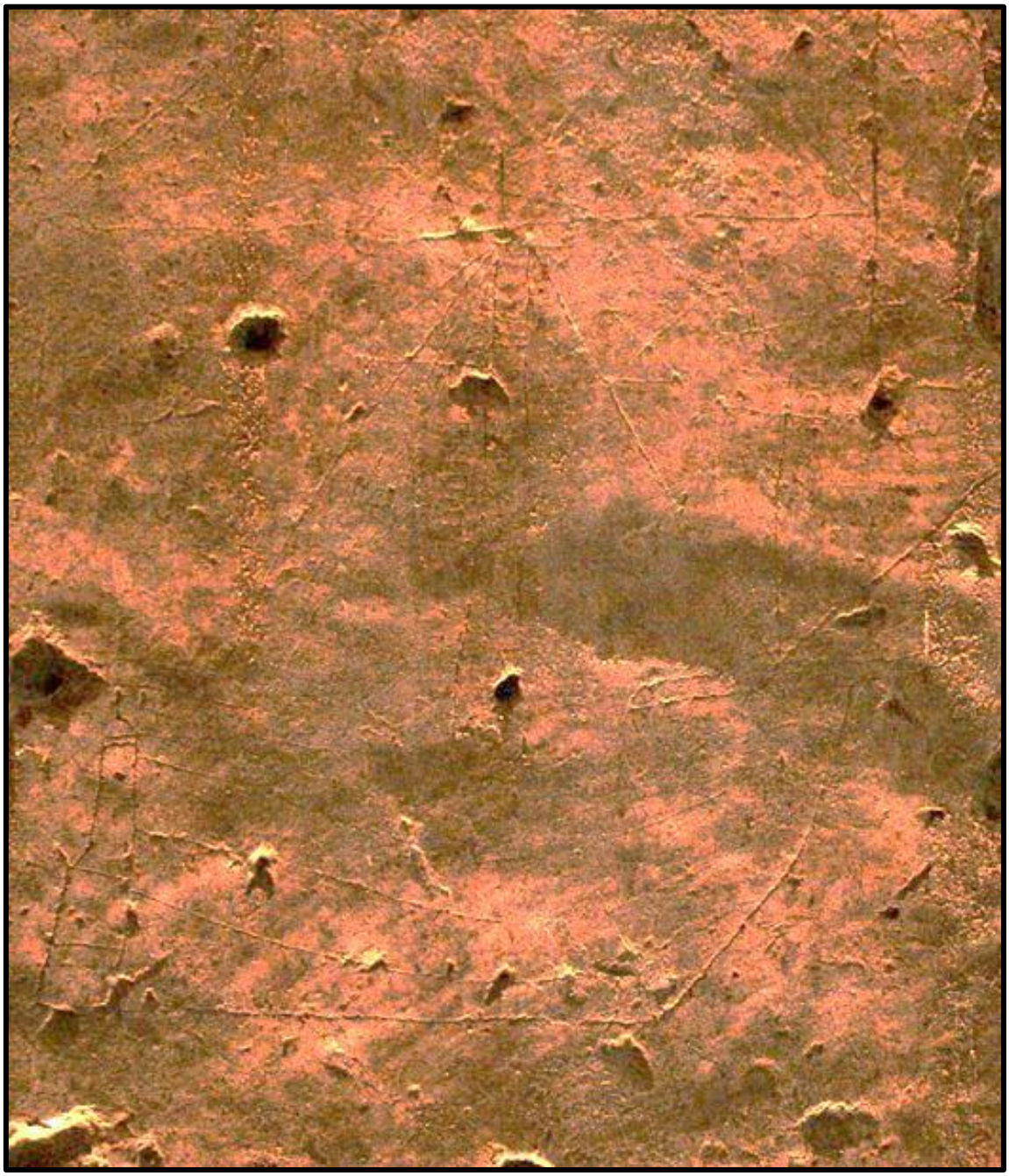
[57] *El caballero Cifar*, f. 171 v.

[58] *CAEIV*, p. 54.

[59] *Memorial de Diversas Hazañas*, p. 33.

«*... mi merced es de mandar armar çiertas naos e vallineros e otras fustas, las quales yo enbie mandar adereçar e que esten prestas e aparejadas en el puerto desa çibdad Cartajena...*»[60]

FIGURA 21. GRAFITO DE POSIBLE NAO[61]



De lo que se podría entender que el término fusta sirve también como genérico para embarcación.

[60] MOLINA GRANDE, *Colección de documentos...*vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV*, doc. 180, pp. 429-430. Lo mencionado, p. 429.

[61] Grafiti de la iglesia de la fortaleza de Calatrava la Vieja, en Carrion de Calatrava, Ciudad Real. Parece la presentación de una nao, con posibles castillos tanto en la proa, más claro, como en la popa, algo más difuso y un único mástil. Compárese esta imagen con la embarcación de la figura 19.

También en la segunda mitad del siglo XV tenemos menciones a nuevos tipos de embarcaciones que ya hemos visto mencionados para la primera mitad:

> «*...çiertas naos e carabelas e albatoças, /.../ las albatoças le fizieron tan gran daño con las bonbardas*»[62]

A la vez, aparecen mencionadas otras nuevas. Es el ejemplo de las carracas:

> «*Y en el viaje fallaron una carraca, que los ginoveses de miedo avían dexado desamparada...*»[63]

También las Urcas, en un precioso texto por la acción que desprende y rico por la variedad de embarcaciones que nombra, entre las cuales vuelven a hacer aparición, entre otras, las galeazas:

> «*Donde así fue que el domingo que se contaron diez de agosto del año de mil e quatroçientos e setenta y seis años, fizieron vela de la vaya de Cádiz tres gruesas carracas ginobesas, e una hurca e una galeaça, e falláronse el martes siguiente, que fueron doze del dicho mes, a la hora de terçia, al cabo de Santa María, que es treynta y seys leguas de Cádiz, con la flota del rey de Francia. Donde acaesçio que como los ginobeses conocieron la flota ser francesa, metieron gente en un copano por fazer saber al capitán della cómo ellos llevavan salvoconducto del rey de Francia. Los françeses e portugueses, creyendo que ligeramente los podian tomar, no curaron del seguro, e pusiéronse en horden de batalla; en esta guisa, que apartaron çinco naos las más gruesas, e donde la gente e más armada venía, e aquellas vinieron envestir la hurca e con una de las carracas e con la galeaça, que se avían encadenado; e las otras nueve pelearon con las dos carracas.*»[64]

Un nuevo tipo de embarcación aparece a finales de la centuria durante el proceso de conquista de las islas Canarias, nos referimos a los carabelones:

> «*...ynbiaba a saltear a Canarias a su jente con unos navíos pequeños llamados Carauelones, los quales en un salto que hisieron en la costa de Gáldar donde disen el bañadero, prendieron una muchacha...*»[65]

Hay una gran variedad de nombres en la nómina de embarcaciones, hasta dieciocho tipos. Muchas de ellas son nuevos tipos, un total de once, de los que siete (carabelas, cópano, ballener, coca, albatoza, chalupa y carraca) aparecen en la primera mitad y otros cuatro en la segunda (urca, carabelón, fusta y galeaza). Así mismo, respecto al elenco del siglo XIV, se produce la desaparición de casi todos los nombres aparecidos en dicha centuria, la zabra no lo hace, sin que nos sea posible discernir si el tipo de embarcaciones bajo tales designaciones pervivieron. Pero hubo un cambio de

[62] *CAEIV*, p. 350.

[63] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*. Cap. XXII, pp. 81.

[64] *Crónica de los Reyes Católicos de Diego de Valera*. Cap. XXI, pp 78-79.

[65] MORALES PADRÓN *Canarias: Crónicas de su Conquista. Texto Ovetense*. Cap. siete, p. 122.

denominación de la misma. Se mantuvieron igualmente seis denominaciones aparecidas en el siglo XIII. Se trata de la galera, la nao, las barcas, el leño, el navío y la pinaza.

En definitiva, a través de los textos empleados tenemos una nómina de embarcaciones conocidas en Castilla durante la Edad Media. Sin embargo, como hemos podido apreciar -con el ejemplo del batel-, pueden darse variaciones debido a que otros tipos de fuentes que no empleamos puedan adelantar la existencia de alguna de las clases de embarcaciones. En todo caso, para una visión global de los tipos de embarcaciones y su aparición atendiendo a las fuentes empleadas, véase el mencionado Anexo IX[66].

2. 2. La construcción

Desafortunadamente son escasas, por no decir nulas, las referencias que podemos encontrar acerca de la construcción naval castellana en los textos empleados. Pero no solo en ellos. No podemos encontrar referencias escritas a la construcción naval en textos castellanos del período estudiado, es decir, entre los siglos XIII y XV.

Este sería un aspecto especialmente interesante para la arqueología, pero también lamentablemente, el escaso número de pecios medievales identificados y excavados en España hace que no podamos emplear dicha información todo lo que se podría hacer.

Sobre el lugar de construcción, este no tendría porqué reunir, inicialmente, ninguna condición especial, salvo estar cerca de la costa o de un río que desemboque en la mar y tener suficiente aprovisionamiento de madera para la estructura y de hierro para la clavazón.

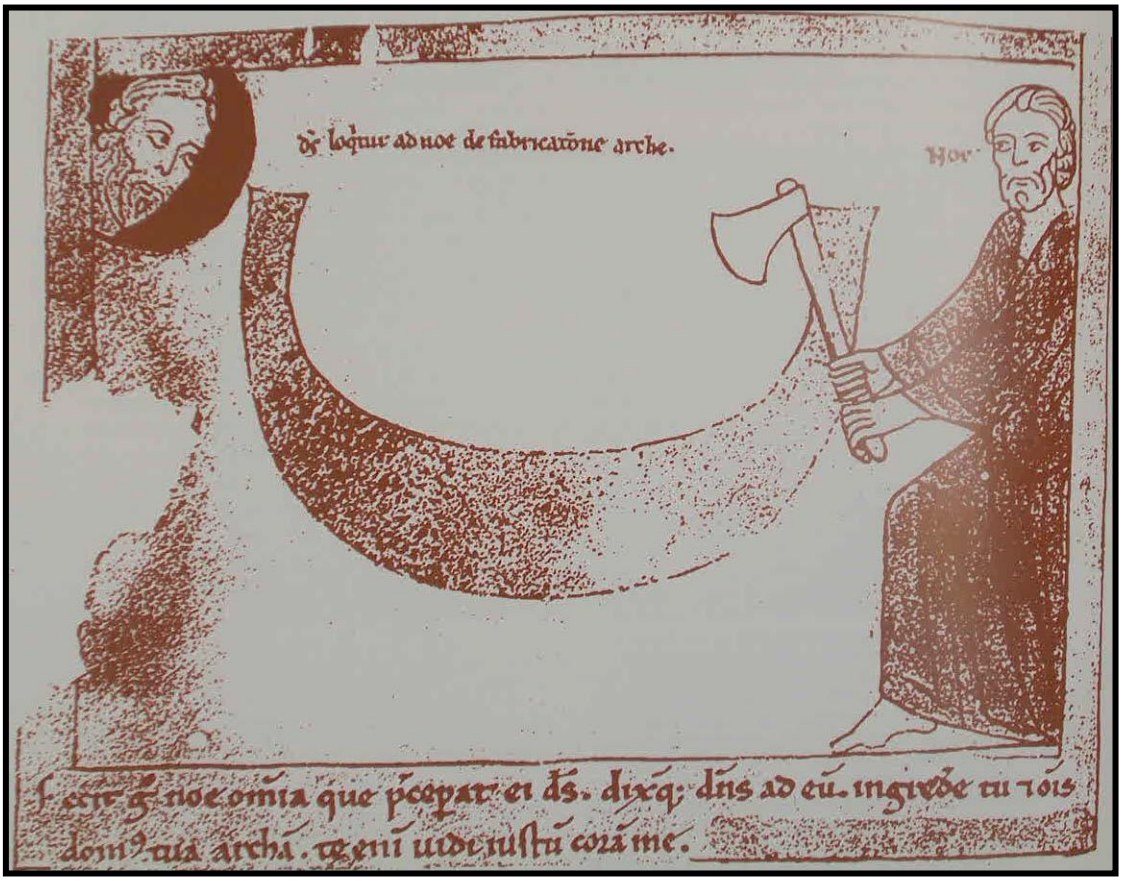
Respecto a las embarcaciones construidas por y para la monarquía, principalmente fueron dos los astilleros de la Corona de Castilla que producían la embarcación tradicionalmente considerada de guerra, la galera. Dichas atarazanas reales se encontraban ubicadas, una en el norte, en Santander, la más moderna, y la otra en el sur, en Sevilla, la más veterana. La necesidad de contar con unos establecimientos con construcciones fijas de piedra no venía dada tanto para la construcción de las embarcaciones como por el necesario mantenimiento de las mismas, especialmente en invierno, para lo cual era necesario un emplazamiento seco y resguardado. De las atarazanas hispalenses, que sobrevivieron hasta 1945, sabemos que su construcción se inició en 1252 y que estaban constituidas por diecisiete naves abovedadas, con luces de entre 8 y 16 metros y una altura de unos 12 metros. No obstante, a partir del siglo XIV se empezaron a utilizar para otros fines, siendo demolidas cinco naves en el mencionado año 1945[67]. Sobre las atarazanas santanderinas, son las únicas sobre las que se tiene constancia documental e iconográfica que existieron en el norte de la Península. La primera cita documental es tardía, de 1396, y tras un

[66] Es curiosa la comparación de esta nómina con la de los tipos de embarcaciones que los astilleros guipuzcoanos eleboraban en el siglo XVIII, a saber: navío, fragata, patache, bergantín, pinaza, balandra, cachemarin o quechemarín, lancha, lanchón, chalupa, gabarra y ala. Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, L., *La construcción naval en Guipuzkoa siglo XVIII.* San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 1997, pp. 89-106..

[67] Leopoldo TORRES BALBÁS, «*Atarazanas hispanomulsulmanas*» En *Al-Andalus,* 1946, pp. 175-209. P. 203. También la obra de María del Caremen GALBIS DÍEZ, *Las atarazanas de Sevilla.* Sevilla, Archivo Histórico, Literario y Artístico, 1961.

incendio sufrido en 1425, fueron ampliadas por Juan II con motivo de la organización de la armada para la guerra contra Navarra y Aragón, quedando configuradas con cuatro naves, que ya estaban arruinadas a finales del siglo XVI[68].

FIGURA 22. CONSTRUCCIÓN DE UNA EMBARCACIÓN EN UNA MINIATURA DEL SIGLO XII[69]



El proceso de construcción de una embarcación de madera, no olvidemos que se trata del instrumento tecnológico más sofisticado de la época, es largo y complejo. Requiere una serie de necesarios y a menudos complejos preparativos referidos principalmente a la selección de la madera, incluso antes de ser cortada. Además esta madera podía ser de diferentes tipos de árbol e incluso dentro de un mismo tipo de árbol, de una parte determinada según la parte del barco a la que se dedique, con lo que también variaba su necesario tratamiento previo atendiendo a características como la longitud, fortaleza, torsión, flexibilidad, resistencia a la humedad, etc. No es de extrañar que la conquista de Cuenca a finales del siglo XII por parte de Alfonso VIII de Castilla, con sus enormes bosques de pinos, haya sido considerada un hito de la expansión marítima y posteriormente naval castellana que vino en el siglo XIII[70]. Un autor nos recuerda que hasta mediados del siglo XIX un carpintero de ribera escogía la fase de la luna así como la mejor época del año para acudir al bosque

[68] Véanse los trabajos de José Luis CASADO SOTO «*Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras*» En *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Vol. V, 1983-1986, pp. 57-84 y «*Algunas precisiones sobre la reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander*» En *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa.* Vol. VI, 1987-1988, pp, 197-202.. Las indicaciones han sido extraídas del primer número.

[69] Extraído de la fuente conocida como Biblia de Pamplona, de entorno a 1190. Edición del texto en Gabriel BARTZ, *Biblia de Pamplona: Biblia de Pamplona del rey Sáncho el Fuerte de Navarra (1153-1234)*. Eikon Editores, 2005.

[70] CERVERA PERY, *El poder naval*…, p. 251.

y talar árboles concretos previamente seleccionados. Estos troncos cortados se enviaban en almadías hasta la costa donde eran embarcados después hasta su punto de destino. Una vez en el astillero se secaba y después se empleaba, llegando su desperdicio hasta la mitad de la madera[71].

2. 3. El alistamiento

Si nulas son las referencias a la construcción naval, ocurre lo contrario acerca del alistamiento de las embarcaciones por parte del rey de Castilla. Pero mediante la lectura de los textos empleados se ha sistematizado cuatro fórmulas para la obtención de embarcaciones de cara a la realización de campañas navales. Estas cuatro modalidades eran: el suministro directo de embarcaciones por parte de los astilleros reales; el suministro por parte de concejos y personas; la requisa directa de embarcaciones y el suministro de embarcaciones por otros poderes políticos.

2. 3. 1. Embarcaciones procedentes de las atarazanas reales

Los barcos construidos en las atarazanas reales eran obviamente destinados al servicio de la Corona. Las indicaciones en los textos no son muy precisas. Así, cuando se nos informa que el rey manda hacer armada, si no se explicita el origen de la misma y se mencionan galeras como embarcaciones de la misma, creo que se puede entender que proceden de dichas atarazanas. En 1279, reinando aún Alfonso X, para hacer frente a un ataque de los benimerines, las fuerzas navales castellanas, bajo el mando de Pedro Martínez de Fe, constaban de unas ochenta galeras y una veintena de embarcaciones a vela[72].

Reinando ya Sancho IV, en 1285 se produjo otro ataque benimerí, ante el cual el rey juntó armada empleando para ello varias modalidades, incluídas nueve galeras que ordenó construir el soberano en Sevilla[73].

Posteriormente en 1293 Sancho IV ordenaba armar once galeras en los puertos de mar de Castilla. Esta orden fue cumplida por Juan Mathé de Luna, quien se encargaría del apresto de galeras en las atarazanas reales de Sevilla[74].

En 1309, con la alianza del rey de Aragón, el nuevo soberano castellano Fernando IV mandó alistar una flota de diez galeras y dos leños[75]. Dichas embarcaciones las suponemos obtenidas a través de las atarazanas hispalenses.

---

[71] BUSQUETS, C., *Jarcias, palos y velas*, p. 58.

Sobre el corte de la madera es interesante, por ejemplo, lo indicado por ODRIOZOLA OYARBIDE, *La construcción naval en Guipúzkoa siglo XVIII,* p. 252 sobre el momento más adecuado para el corte de la madera. Estos solían ser las fases de cuarto menguante de los meses de noviembre, diciembre y enero, en los que, y aún no se sabe porqué, la madera, en concreto el roble, ofrece una mayor calidad y durabilidad, lo que explicaría que en muchos de los contratos de asiento de construcción de embarcaciones para el Rey se expecificase que la corta debía hacerse en esos meses.

[72] *Crónica de Alfonso X*, cap. LXIX.

[73] *Crónica de Sancho IV*, cap. II, p. 71.

[74] PÉREZ EMBID, *Op. cit.*, p. 101.

[75] BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 47.

Durante el reinado de Alfonso XI, tenemos constancia de la existencia en 1326 de una flota del Estrecho, compuesta por seis galeras, ocho naves y seis leños. Salvo las naves, podemos suponer a las galeras y leños, o parte de los mismos, como posiblemente provenientes de las atarazanas reales de Sevilla[76]. Una de las primeras indicaciones explícitas sobre el empleo de las atarazanas sevillanas la tenemos en el año 1333:

> «*E el rrey enbio luego a mandar a don Alonso Jufre de Tenorio, su almirante mayor de la mar, que estaua en Sevilla, que armase luego la flota, e que se fuese a guardar el estrecho de la mar.*»[77]

Orden que se volvería a repetir en 1338:

> «*...e por esto, el rrey enbio luego a mandar a Alfonso Jufre, su almirante mayor, que fiziese armar la flota, e que la fiziese armar luego, e que fuese a guardar el estrecho de la mar.*»[78]

Nuevamente tenemos una pista de la labor protagonizada por el astillero sevillano cuando en 1340, antes de la dolorosa derrota de la flota castellana, el rey:

> «*E partio dende e vino a Seuilla; e fallo que fazian otras galeas nueuas, e mando dar en ellas muy grand acuçia.*»[79]

Como también después de dicha batalla:

> «*Et el rrey don Alfonso de Castilla mando dar gran acuçia por que labrasen las galeas que mando fazer de nuevo en la su ataraçana, e otrosi mando aderezar otras galeas viejas que ay tenia; anssi que, con las çinco que le quedaron e con las que allí mando labrar e aderezar, ayunto quinze galeras* [sic] *e doze naos; e fablo con fray Alfonso Ortiz Calderón prior de Sant Joan para que fuese en ellas por mayoral.*»[80]

Las atarazanas sevillanas volverán a ser empleadas por otro monarca, Pedro I, cuando este dé inicio a su guerra contra Aragón. Su uso será muy intensivo. Así en 1356 el monarca ordenó que una flota de siete galeras se preparara en Sevilla[81]. Atarazanas a las que volvería a poner en acción en 1357 durante una tregua, ya que durante la misma el rey marchó hacia Sevilla y mandó nuevamente que se construyera una escuadra de galeras para cuando finalizara la tregua[82]. Por tercera vez, en 1358, mandó órdenes a las atarazanas de Sevilla para que nuevamente se pusieran

[76] CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo*..., p. 35 nos informa del año 1326, mientras que FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de*..., p. 77 indica el número de embarcaciones, así como que la fecha era 1325.

[77] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 11.

[78] *Ibidem*, p. 196.

[79] *Ibidem*, p. 309.

[80] *Ibidem*, p. 326 y 343. Es en esta última donde informa de los cuatro leños.

[81] *CRCLA*, p. 175.

[82] *Ibidem*, p. 183.

manos a la obra y se construyese una nueva flota de galeras. Así, en pocos meses se dispuso de doce galeras nuevas y se repararon otras quince en las instalaciones sevillanas[83]. Y una cuarta vez en 1359, cuando nuevamente mandó que se armaran en Sevilla una veintena de galeras con la finalidad de tomar un convoy veneciano de una docena de galeras que desde Flandes tendrían que hacer el viaje de retorno y pasar por el Estrecho.[84] En 1360 mandó el apresto de cinco galeras nuevamente en Sevilla para combatir a cuatro aragonesas en acciones de corsarios[85]. En 1361 el rey preparó una campaña contra Granada en la que, para su vertiente naval, solicitó auxilio aragonés, aunque posteriormente solicitó su cambio por fuerzas terrestres:

> «*...nos tenemos galeras asaz para guardar la mar...*»[86]

En 1362 el soberano de Castilla había mandado reunir su flota en Sevilla, en total veinte galeras y cuarenta naos para enfrentarse nuevamente a su enemigo aragonés[87]. Situación que se volverá a repetir en 1365 cuando el rey mandó reunir su flota en Sevilla, desde donde fue a Cartagena[88].

Bajo el reinado de Enrique II y esta vez contra el lusitano, el rey de Castilla mandó en 1370 que se armase una flota que sumó una veintena de galeras[89]. También en 1374, desde Sevilla, partieron ocho galeras para colaborar con los franceses[90]. Mientras que en 1379, ya con Juan I, se enviaron ocho galeras en auxilio del rey de Francia[91].

En los primeros años del siglo XV tenemos más noticias de las atarazanas andaluzas, cuando Pero Niño recibió del rey Enrique III en 1403 la orden de embarcarse:

> «*El rey llamó a Pero Niño, e encomendóle este fecho muy secretamente. Mandolé aparejar en Sevilla galeas, e que escogiese él cual él quisiese.*»[92]

En 1406, las Cortes de Toledo se reunieron para concretar el reinicio de la guerra contra Granada, por lo que concedieron los fondos necesarios para:

> «*...armar y pagar 30 galeras y 50 naves...*»[93]

Es probable que las galeras, por lo menos cierta cantidad, proviniesen de los astilleros reales. Sin embargo, y no sin dificultades, hacia 1408 el astillero sevillano logró el apresto

[83] *Ibidem*, p. 198.

[84] *Ibidem*, pp. 228-229.

[85] *Ibidem*, p. 245.

[86] DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., doc. 1180, pp. 96-97. Lo citado en p. 97.

[87] *El Victorial*, p. 299.

[88] *CRCLA*, p. 299.

[89] *El Victorial*, p. 444.

[90] *CRCLA*, pp. 476-478.

[91] *Ibidem*, p. 510.

[92] *El Victorial*, p. 375.

[93] BMN CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17 ff.64r-112r. Lo citado en f. 64r.

únicamente de trece galeras que junto con las dos de Santander conformaban la mitad de las aprobadas en Cortes[94].

Es ya en este siglo XV cuando empezaremos a tener noticias relativas al astillero montañés. En concreto durante la minoridad de Juan II en 1407 se continuaron con los preparativos para el conflicto contra los granadinos, de modo que la reina adelantó una parte de los recursos económicos necesarios para -entre otras cosas-, el apresto de la flota. Las cantidades para los aprestos navales fueron divididas entre lo que se envió a Sevilla y lo que se envió a Santander. En la segunda ciudad se dice concretamente que era para poder disponer de dos galeras y naos, mientras que en el caso de Sevilla se indica de forma general que era para el apresto de galeras y naos[95]. Posteriormente, en enero de 1409, se reunieron en Valladolid las cortes del reino que habían sido convocadas con anterioridad y el motivo principal era continuar la guerra contra los granadinos, para lo que se solicitaba nuevamente el apresto tanto de fuerzas terrestres como navales -galeras y naos-[96].

Para la campaña de 1410 que culminó con la conquista de Antequera se realizaron igualmente aprestos navales. Inicialmente esta labor recayó sólo en la flota que partió desde Sevilla a la que posteriormente se les unieron diversas embarcaciones desde el Cantábrico[97].

Pasarán años sin noticias de actividad naval referida a los astilleros reales. Tenemos que esperar hasta 1420 para encontrarlos con la organización de una flota de galeras. La misma se armó en Santander y en la documentación de la época sobre dicha flota se indica:

> «*...que es muy cunplidero a mi seruiçio que se faga la dicha armada lo mas en breue que se pueda, e consyderando la grant flota quel rey de Inglaterra traye para la mar, es neçesario que la armada que yo enbiare sea grand e muy poderosa, asy enel numero de las naos e galeas ser las mas mayores que de presente se puedan a ver, como en ser bien basteçidas de muchos e buenos omes de armas e vallesteros e otras gentes, para lo qual fue menester demandar fazer de nuevo algunas galeas e naos de las que estan en las mis taraçanas...*»[98]

Y más concretamente sobre las galeras, en un documento datado el 25 de febrero en Guadalajara, se indica:

> «*...e eso mesmo mande reparar e aparejar çiertas galeas de las que tengo en Seuilla e fazer otras de neuo, e guarneçerlas porque estouiesen prestas para se armas* [sic] *quando fuere nesçesorio...*»[99]

[94] Sobre las dificultades para armar la flota y el tiempo que ello requirió, *CJII*, pp 102-103 y 109.

[95] *Ibidem*, p. 61.

[96] *Ibidem*, pp. 264-265.

[97] *Ibidem*, p. 367.

[98] *Documentos de Juan II.* Doc. 19, pp. 37-40, p. 38.

[99] *Ibidem*, doc. 21, pp. 44-45, lo aquí citado en p. 44.

Por otro lado, en enero de 1428 y referida a otra campaña, Juan II daba las siguientes órdenes:

> «*...e entiendo que cumple a mi serviçio acordé de mandar fazer çiertas taraçanas e galeas en la mi villa de Santander...*»[100]

Igualmente, en 1430, otro documento nos informa de:

> «*Nota delas cartas que el señor Almirante dio a las personas que han de ser patronos de las galeras que el rey nuestro señor mando armar este año que viene de mill cuatrocientos XXX.*»[101]

Tenemos que ir ya a la época de Enrique IV para que en los primeros años de su reinado, en el marco de las campañas contra los nazaríes granadinos se produjese una revitalización de las atarazanas sevillanas, aunque la información no es del todo clara. Así, para la campaña de 1455 se hace la mención de que:

> «*...Enrique mandó aprestar una galera y algunas carabelas...*»[102]

Obviamente, por cercanía geográfica, se podría pensar en buena lógica que dichos aprestos, especialmente la galera, se efectuaría en Sevilla.

2. 3. 2. Solicitud de embarcaciones a personas o instituciones

También tenemos la solicitud de embarcaciones por parte del soberano, solicitud que puede ser realizada tanto a personas como instituciones, especialmente los concejos costeros, que tenían este deber como una prestación más a la que estaban obligados cuando era solicitada por el rey.

Es especialmente interesante el contenido en el *Libro del Becerro de las Behetrías*. Para el caso de Santander, indicaba:

> «*Quando el Rey çerca algund logar de moros en la costa de la mar e la folata* [sic ¿flota?] *se ponia en la mar e los de los otros logares yuan al Rey, los del dicho logar de Sant Ander siruen al Rey con vna galea e con vna nao armada.*»[103]

Más detalles ofrece el texto para los casos de Laredo:

> «*...e quando el Rey auia guerra con moros e yua con su cuerpo a aquella guerra e mandaua fazer armada de galeas en la marisma de Castiella en Castro e en Sant Ander e en Laredo de sus dineros, que los deste conçeio con su vezindat*

[100] *Documentos de Juan II*. Doc. 132, pp. 360-361. Lo citado en p. 360.

[101] BMN CSB. S, art. 3º. Nº. 1 f. 3r.

[102] PALENCIA, *Décadas*, vol. I, p. 112.

[94] *Libro Becerro de las Behetrías*. Vol. II, p. 181. Merindad de Asturias de Santillana, Sant Ander, Derechos del Rey.

> *que lo seruian con vna galea de sesenta rremos trincada e con sesenta omes que leuasen sendos baçinetes e sendos escudos e seze hoias para seze omes e seze ballestas guarnidas e* [en blanco] *docenas de lanças* [en blanco] *de dardos, e que lo an de seruir aquellos sesenta omes en la dicha galea del dia que partieren de la dicha villa de Laredo fasta tres meses complidos a costa de los de la dicha villa e de su vezindat, e los tres meses seruidos que finca la galea e las armas al Rey e los dichos omes son libres, e quando este seruiçio faze el conçeios al Rey quel non pagan los seruiçios.*»[104]

Vemos en quá condiciones asistía la tripulación de la embarcación aportada y qué tipo y cantidad de armamento debía llevar.

También tenemos la noticia referida a Castro Urdiales:

> «*...quando el rrey a guerra con los moros o tiene alguna villa o castiello çercado e esta y el por su persona e arma flota a su costa en la marisma de Castiella o de Gallizia que estonço que le han de seruir los de la villa de Castro con vna nave o con vna galea del dia que se partiere de Castro a tres meses, e acabados los dichos tres meses que an seruido que finca el cuerpo de la galea para el Rey e en aquel anno que non pagan seruiçios nin pedidos nin monedas nin otros pedidos algunos;...*»[105]

Curiosamente, en esta fuente documental no se menciona ni a San Vicente de la Barquera ni a Santillana del Mar[106].

Esta obligación de prestar embarcaciones al rey por parte de los concejos de realengo, se rastrea también para el caso gallego, como pone de manifiesto el propio texto referido a Castro Urdiales[107]. Y también en Asturias, como se evidencia en la documentación del Archivo Municipal de Avilés. Así, en un documento datado en Medina del Campo el 12 de abril de 1305, el rey Fernando IV, entre otras cuestiones, confirma la exención de entrega de una galera o su equivalencia, manifestándose:

> «*Et mandamos e defendemos firmemientre a los cogedores e recabdadores e arendadores que por Nos recabdan e recabdaren daquí adelantre las fonsaderas e las galeas en Asturias que non demanden ni tomen nin preyndren cosa al conçeio de Abillés...*»[108]

Este privilegio tuvo que ser recordado en más de una ocasión, principalmente bajo el reinado de Alfonso XI, quien pretendió hacer efectiva la entrega de la galera, para lo cual el concejo avilesino

[95] *Ibidem*, vol. II, p. 568. Merindad de Castilla La Vieja, Laredo, Derechos del Rey.

[96] *Ibidem*, vol II, p. 569. Merindad de Castilla La Vieja, Castro d'Ordiales, Derechos del Rey.

[106] Probablemente por su condición de señoríos no ligados al rey.

[107] También fue puesto de manifiesto por María Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988.

[108] BENITO RUANO, *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Doc. 57. pp. 85-89. Lo citado en pp. 86-87.

trasladó copia del privilegio al monarca, quien posteriormente ratificará el mismo[109]. Así mismo tenemos constancia documental de la participación de embarcaciones de Guetaria en las campañas de Alfonso XI y su victoria sobre la flota aliada de benimerines y nazaríes[110].

Con la expansión castellana hacia el sur también se extendió esta obligación, de tal forma que uno de los motivos por el cual se sintió especialmente la pérdida de Algeciras en manos islámicas era porque:

> «*...e armábase en la cibdad de Algecira dos galeas cuando el rey mandaba armar flota en Sevilla.*»[111]

Aunque más preciso es Pedro López de Ayala:

> «*..era una cibdad que cumplía mucho a Castilla, especialmente a toda Andalucía, ca era grand puerto de mar, e logar mucho abastado, ca tenía de la una parte a Portogal, e de la otra parte a Aragón, de do avía grandes acorros e armábase en la cibdad de Algecira dos galeas cuando el rey mandaba armar flota en Sevilla*»[112]

No son raros los casos en los que esta prestación fue sustituida por el pago de cantidades en metálico, como indica Ferreira Priegue[113]. Un ejemplo no gallego lo tenemos en el caso del llamamiento que hizo Alfonso X para reunir una flota en Andalucía el 1 de mayo de 1258, pagando el concejo de Oviedo por el no envío de sus embarcaciones correspondientes durante los tres meses preceptivos[114].

Respecto a la solicitud de embarcaciones a personas concretas, en las campañas de 1245 para la toma de Cartagena y 1248 para la de Sevilla parece ser que se empleó este método con Roy García de Santander para el primer caso y Ramón Bonifaz para el segundo.

Dos casos curiosos y similares, que no hemos vuelto a ver consignado en la documentación que hemos consultado, se produjo por parte de Alfonso X en el año 1253. En un primer documento el rey hace concesión de unos terrenos a la Orden de Santiago a cambio de la obligación de la Órden de mantener una galera al servicio del rey. Merece la pena que reproduzcamos el segundo párrafo del documento.

---

[109] *Ibidem*, doc. 79 para el traslado autorizado por el concejo de Avilés y doc. 81 para la ratificación posterior por parte de Alfonso XI

[110] DÍAZ MARTÍN, *Colección Documental de Pedro I*..., vol. 2, doc. 602, p. 333. Se trata de un privilegio rodado datado en las Cortes de Valladolid el 20 de noviembre de 1351, confirmando otro documento de Alfonso XI datado en el Real sobre Algeciras el 25 de junio de 1343.

[111] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 441.

[112] *CRCLA*, p. 441.

[113] *Galicia en el comercio…,* pp. 376-377.

[114] MIGUEL VIGIL, *Colección histórico-diplomática*..., doc. XXII, p. 46. Está datado el 4 de marzo de 1258.

> «*E el pleito es éste: recevimos de vos una galea aparejada de remos e de velas e de todas aquellas cosas que oliere menester, e avémosvos de tener en ella dozientos homes, e destos docientos homes los treinta armados de fierro, e diez ballesteros armados de fojas de hierro con veinte ballestas, e los otros homes que fincarem que los tengamos armados de escudos e capillos de fierro así como es costume de los galeotes. E que vos fagamos serviçio con esta galea e con estos homes, así como sobredicho es, tres meses al anno, a doquier que vos mandáredes por mar, a nuestra costa e a nuestra misión.*»[115]

El segundo documento es de 20 de agosto de ese mismo año y concede a varios cómitres de Sevilla ciertas porciones de tierra a cambio del mantenimiento de una galera. Se trata de un documento tipo, en el que el nombre propio de los cómitres viene sustituido por los términos *fulano e fulano*. Esto nos indicaría que podría tratarse de un tipo de documento que fue expedido a cierta cantidad de personas. Las condiciones varían un poco respecto al caso anterior, especialmente en lo que pudiera ser el tamaño de la embarcación a mantener, a juzgar por la capacidad de los hombres de dotación junto con la misma:

> «*E todo esto recevimos de vos e nos distes sobre tal pleito que nos seamos vuestros cómitres e vos tener una galea desta guisa, para siempre xamás, nos e nuestros fijos e todos aquellos que lo nuestro olieren de heredar /.../ E nos la avedes de dar fecha e guisada de todo quanto pertenece a galea E nos la avemos de tener e guardar /.../ cien homes guarnidos de fierro, e quatro ballestas d'estribera, e quatro ballestas de dos pies, e mil cuadrillos, e çinquenta lanças, e diez guardabrazos, e diez escudos, e diez capillos de fierro, todo a nuestra costa e a nuestra misión.*»[116]

En ambos casos, del importe de lo obtenido en misión con el rey, la mitad será para este y el resto para los mantenedores de la galera. Embarcación que deberá ser repuesta cada siete años por lo que obtiene el beneficio de tierra, a no ser que esta se pierda en la mar, en cuyo caso o bien el rey entrega una nueva o hasta que no transcurran los siete años los beneficiarios no tienen obligación de aportar una nueva.

Frente al apresto de embarcaciones en los astilleros reales o la obligación de ciertas instituciones bajo sombra de la corona, será la solicitud de embarcaciones directas a personas, o el permiso a estas para armarlas, el sistema predominante de obtención de naves en el siglo XV.

2. 3. 3. Requisa directa de embarcaciones

Una tercera posibilidad es la requisa directa de dichas embarcaciones mediante el envío de oficiales reales. Se trata de la forma de alistamiento menos empleada, al menos la que menos constancia ha dejado en las fuentes utilizadas. Únicamente en el siglo XIV tenemos el ejemplo del

[115] GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario Andaluz*..., doc. 37, pp. 33-34. Lo citado en p. 33.

[116] *Ibidem*, doc. 53, pp. 50-52.

embargo de embarcaciones en las villas marineras de Galicia, Asturias y la costa vasca por mandato de Pedro I en 1358 para la campaña de 1359 en el marco de su guerra contra Aragón[117].

En el siglo XV, reinando Enrique IV y con motivo del envío de una fuerza castellana hacia Cataluña, la documentación indica, cuándo nombra al jefe de la fuerza naval en una cédula real al concejo de Murcia, datada el 12 de octubre de 1462 en Ágreda:

> «*Ya sabeys como este otro dia enbie mandar que todas las fustas que en el puerto de Cartagena se fallasen estuvieran enbargadas e prestas,...*»[118]

Es decir, el soberano ordenó la confiscación de embarcaciones para poder organizar su flota.

2. 3. 4. Participación de embarcaciones foráneas

Finalmente, que no el último sistema empleado, sino más bien al contrario, tenemos la participación de embarcaciones foráneas. Bien de forma gratuita mediante tratados militares, pero también mediante pago directo de haberes, o por promesa de participación en los beneficios de la campaña, o incluso de las dos cosas.

Esta fue la fuente de reclutamiento principal en los siglos XI y XII, con embarcaciones que provenían, principalmente, de las ciudades marítimas italianas de Génova y en menor medida de Pisa. Hacia finales del siglo XIII y principios del XIV, también estuvo en vigencia este sistema de reclutamiento. El primer caso ocurrió bajo el reinado de Alfonso X, cuando en 1279, tras la derrota naval castellana, el soberano solicitó permiso a Pedro III de Aragón para armar de diez a quince galeras en los reinos del segundo[119]. Nuevamente cuando a principios de 1285 los benimerines cruzaron el Estrecho hasta Tarifa, Fernando IV reaccionó y mandó aparejar una flota además de en sus posesiones, como vimos, buscando incluso apoyo genovés, como nos cuenta su crónica:

> «*...é envió por un ginoves que decian Micer Benito Zacarías, que le trajese doce galeras, é puso el Rey de le dar cada año por cada mes seis mill doblas, é demas dióle Sancta María del Puerto por heredad con tal condición, que toviese siempre una galea armada muy bien para defendimiento de aquella entrada de la mar contra Sevilla.*»[120]

El mismo sistema sería empleado en 1291, el rey dio las directrices oportunas nuevamente tanto en las tierras bajo su posesión, como vimos, como a fuerzas extranjeras:

[117] *CRCLA*, pp. 198-199.

[118] MOLINA GRANDE, *Documentos de Enrique IV*, doc. 181, p. 430.

[119] GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Diplomatario andaluz*..., doc. 459, p. 487.

[120] *Crónica de Sancho IV*, cap. I, p. 70 Ya vimos como en una copia del tratado datada el 1 de diciembre de 1291 en Soria se indica que el rey de Aragón proporcionaría tropas terrestres «...*o veynte galeas armadas bien et conplidamientre pagadas*...» En BALLESTEROS GAIBROIS, *Op. cit.*, doc. 384, pp. CCL-CCLV. Lo citado en p. CCLIV.

> «*... e envió por Micer Benito Zacarias, que era de Génova, que le trujese doce galeas...*»[121]

No solo de Italia, también de otros ámbitos hispánicos como la Corona de Aragón. Así, en 1292 el rey de Aragón se comprometía a proporcionar una serie de galera:

> «*...é demas puso con el rey don Sancho de le dar once galeas armadas para aquella guerra de los moros.*»[122]

En 1293 el rey envió a su privado Ferrán Pérez Maimón a la corte de Jaime II Aragón con la misión de armar once galeras[123].

Esta situación continuará bajo el reinado de Fernando IV cuando para la campaña de 1309, en la alianza castellano aragonesa se indicaba:

> «*...é que llevase cada uno dellos su flota por mar...*»[124]

Siendo la aportación aragonesa de otras diez galeras y cinco leños.

Se pudiera pensar que esta situación era propia de una fuerza naval aún en formación y que no tenía todavía suficiente capacidad de movilización, fuerza y experiencia propia de combate. No obstante, el recurso a embarcaciones aliadas continuó empleándose en el siglo XIV, si bien es cierto que en circunstancias diferentes. Así, durante el reinado de Alfonso XI el recurso a embarcaciones foráneas solo se dio dos veces y la segunda tras el desastre de la batalla naval en la que fue derrotada su flota en 1340.

La primera ocasión fue con motivo de un tratado de alianza en 1339, por el que Alfonso IX y Pedro IV se comprometían a mantener una flota conjunta. El monarca castellano se compromete a mantener 20 galeras y 10 el de Aragón, durante los meses de mayo, junio, julio, agosto y septiembre y 8 galeras el castellano y 4 el de Aragón los siete meses restantes. Si los castellanos aumentan el número de embarcaciones, los aragoneses lo harán de forma proporcional[125].

Respecto al año 1340, tras el desastre naval el soberano castellano buscó recursos foráneos, los tradicionales de Aragón y Génova, y otros nuevos, proveniente de Portugal:

> «*...enbio a rrogar a la reyna María su muger, hija deste rrey de Portugal /.../ que le enbiase a rrogar que le acorriesse en la su flota en tanto que el mandaua hazer otras geleas o las enbiasse a mercar a alguna parte.*»[126]

[121] *Ibidem*, cap. VIII, p. 86.

[122] *Ibidem*, cap. VIII, p. 86.

[123] *Ibidem*, cap. X, p. 88.

[124] *Crónica de Fernando IV*, cap. XVI, p. 162.

[125] BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68, ff. 195 r.-200r., ff. 197 v.-198 r. CALEDERÓN ORTEGA, *El almirantazgo de Castilla*..., p. 40 da la fecha del 2 de abril.

[126] *Gran Crónica*, vol. 2, pp. 320-321.

Con Pedro I, este tipo de reclutamiento de embarcaciones solo se dio una vez, en el marco de la guerra contra el rey Pedro IV de Aragón. En 1357 envió a Juan Fernández de Henestrosa a Portugal para obtener del monarca de aquel reino galeras para la guerra contra el rey de Aragón, una vez finalizada la tregua anual que tenían[127]. A la par también obtuvo el refuerzo de doce galeras genovesas[128].

En el siglo XV, en el marco de la campaña contra el reino de Granada de 1410 se recibió el ofrecimiento del rey de Francia para colaborar. Dicho ofrecimiento fue rechazado si venía por tierra, pero no si lo hacía por mar, lo que finalmente fue aceptado[129]. Pero la labor principal por mar recayó solo en la flota que partió desde Sevilla, a la que posteriormente se les unieron diversas embarcaciones desde el Cantábrico[130].

Desde 1410, ya no se volvió a requerir el apoyo naval foráneo, al menos no como elemento principal de la fuerza, sino que por el contrario, las embarcaciones castellanas serán la fuerza naval principal en la alianza entre Castilla y Francia a partir de 1369 en las aguas del norte de España, no volviendo a aparecer tal modalidad de obtención de embarcaciones en las aguas mediterráneas y del Estrecho. La única excepción vino dada por la guerra civil castellana que siguió al acceso al trono de Castilla de la reina Isabel y su marido Fernando de Aragón. Se contó para este conflicto con la colaboración tanto de embarcaciones aragonesas como italianas, aunque estas últimas de forma accidental y circunstancial[131].

No puedo finalizar el apartado referido al alistamiento de embarcaciones foráneas sin antes dejar de reseñar que al menos en dos ocasiones que haya encontrado referencia en la documentación utilizada, se requirió el auxilio de la Órden Militar de San Juan del Hospital. Igualmente se nombró al Prior de la Órden en España como jefe de las embarcaciones castellanas, aunque nunca con el título de almirante[132]. Así ocurrió tras la gran derrota naval castellana de 1340, en la que tras la muerte del almirante de Castilla, se solicitaron embarcaciones a diversos lugares, como hemos tenido ocasión de comprobar, entre ellos a la Órden de San Juan del Hospital, nombrando Alfonso XI al Prior de la misma como jefe de las fuerzas navales castellanas, pero sin el título de almirante. Bien claro lo indica un texto cronístico:

> «*E otrosy enbio a mandar /.../ e al prior de Sant Joan que estaua en la mar en logar del almirante...*»[133]

[127] *CRCLA*, p. 185.

[128] *Ibidem*, p. 197. ESTOW, *Pedro the Cruel*, p. 196

[129] *CJII*, pp. 314-315.

[130] *Ibidem*, p. 367.

[131] Para ver claramente el momento de mayor auge de la colaboración de embarcaciones foráneas, remito al Anexo IX.

[132] Es curiosa la relación de esta Órden Militar de Caballería con el mar en la Europa Occidental. Así, tenemos el caso inglés. En 1360 el Prior de la Órden en Inglaterra, John Paveley, fue nombrado almirante de un escuadrón de embarcaciones con la misión de repeler una posible invasión francesa por la zona del Támesis. Se repitió la situación en 1376-1377, con el nombramiento del Prior Robert Hales como almirante de la flota occidental. Lo mismo ocurría en 1385 cuando se nombró almirante de la misma flota al Prior John Radyngton. Todos estos casos en CLOWES, *The Royal Navy*…

[133] *Gran Crónica*, vol. 2, p. 415.

Sería este un aspecto muy interesante en el que quizás tuviese que ahondar la investigación en el futuro.

Pasando a unas consideraciones generales, respecto al alistamiento de las embarcaciones y los tipos de estas, es conveniente intentar aclarar un aspecto del que se deduce, atendiendo a trabajos recientes, cierta discrepancia historiográfica. La cuestión versa sobre si las galeras, tipo de embarcación producida preferentemente por los astilleros reales, fueron cediendo a lo largo del siglo XV su preponderancia en las flotas reales a favor de las naves redondas impulsadas a vela y contratadas a particulares para campañas concretas. Aznar Vallejo se basa en el caso andaluz con el progresivo descenso de trabajadores en las atarazanas reales en Sevilla, mientras que Casado Soto nos muestra como las galeras participaron en todos los conflictos en los que se vio envuelta la monarquía[134].

A lo largo de nuestro trabajo hemos apreciado como, si no en todas, sí en la mayoría de las ocasiones, la armada real castellana contará con la presencia de ambos tipos de embarcaciones. Aún más, incluso hasta finales del siglo XVIII, en la nómina de embarcaciones de la Real Armada nos encontramos con la presencia de las galeras, construidas en diversas atarazanas de la monarquía, tanto en territorio peninsular español como fuera de este, manteniéndose a lo largo de toda la Edad Moderna diversas flotas equipadas total o parcialmente con esta embarcaciones como *buque principal*[135].

Pero además, la disminución de los trabajadores en las atarazanas sevillanas, puede relacionarse con la creación, a principios del siglo XV, de las Reales Atarazanas de Santander, desde donde salieron nuevas galeras para la armada de Castilla. Pese a esto, sí que es cierto que la galera fue perdiendo como buque de guerra la importancia hegemónica, tanto cuantitativa como cualitativa, a favor de la nave redonda impulsada íntegramente a vela.

3. Los hombres

3. 1. Las funciones

En su obra atendiendo al texto de *Las Partidas*, Martín Martín diferencia, en la organización humana de las fuerzas navales del siglo XIII, entre lo que él denomina línea de mando y línea de obediencia. La primera estaría constituída en primer lugar por el Almirante, seguido del cómitre, tras él el noacher o timonel. La segunda, la línea de obediencia, estaría constituida por los proeles, los alieres, los sobresalientes o ballesteros, los marineros y finalmente los guardadores de armas, viandas y jarcias[136]. Para nosotros tal distinción lo que refleja es una diferenciación de funciones

[134] A favor de esta sustitución, AZNAR VALLEJO, «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», p. 323. No indicándolo expresamente pero con datos que demuestran la continuidad de las galeras, CASADO SOTO, «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna»

[135] Véase la obra de MIRA CEBALLOS, *Las Armadas Imperiales*... Véase, por ejemplo, el cuadro sobre las embarcaciones de la Real Armada de las Galeras de España, entre 1495 y 1595, p. 114.

[136] MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Acerca de la guerra*..., pp. 77-78.

técnicas entre las estrictamente bélicas y las náutico-marineras. No hay que olvidar que dentro de una embarcación las funciones a realizar revisten gran complejidad y especialización de algunas tareas. Pero también hay que tener en consideración que algunas de las funciones pueden adscribirse, en ocasiones, a ambos tipos de funciones técnicas.

3. 1. 1. Funciones bélicas.

En la cumbre de la organización de una fuerza naval en la Castilla de la Edad Media tenemos al *almirante*. En lo referido a la flota y no al señorío jurisdiccional en las zonas costeras, ejerce el mando sobre el conjunto de las embarcaciones que compone la flota y a él corresponde, en principio, la dirección de la misma en la consecución de los objetivos previos.

Aunque en su nacimiento, con Ramón Bonifaz, el cargo fue eminentemente de carácter náutico-marinero, durante el resto del siglo XIII y buena parte del XIV el cargo de almirante combinará las funciones tanto bélicas como náutico-marineras, si bien a partir de la concesión hereditaria del cargo de Almirante a la familia de los Enríquez, este pasará a ser un cargo eminentemente político perdiendo gran parte de su función práctica, manteniendo únicamente, y en parte, su vertiente bélica.

Según *Las Partidas*, el almirante:

> «*Almirante es dicho, el que es cabdillo de todos los que van en los navios, para fazer guerra sobre el mar. E ha tan grand poder, quando va en la flota, que es assi como hueste mayor, o en el otro armamiento menor, que se faze, en lugar de cavalgada, como si el rey mismo y fuesse. E fin todo debe judgar todas aquellas cosas que diximos en la ley que fabla de su oficio /.../ E de si que sea sabidor del fecho de la mar, e de tierra: por que sepa lo que conviene de fazer en cada una de ellas.*»[137]

Con el mismo poder del almirante pero circunscrito a una embarcación concreta tenemos al *cómitre*[138]. Con esta función ocurrirá lo mismo que en el caso del almirante y es que combinará en determinados momentos y dependiendo de las personas en las que recaiga la función, asumirá funciones tanto bélicas como náutico-marineras.

Sobre los cómitres se dice en *Las Partidas*, entre otras cosas:

> «*Comitres son llamados de otra manera de omes, que son cabdillos de mar, so el almirante, e assi cada uno dellos, ha poder de cabdellar bien losde su navio /.../ tanto ha poder de fazer cada uno de los comieres, en su navios, como el almirante sobre la flota, o armada en que fuesse.*»[139]

[137] MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Acerca de la guerra*..., pp. 105. Partida II, título XXIIII, ley III.

[138] Un trabajo interesante es el de Juan Manuel BELLO LEÓN, «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla medieval» En *RHN*, nº. 89, año XXIII, 2005, pp. 53-60.

[139] MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Acerca de la guerra*..., pp. 107. Partida II, título XXIIII, ley IIII.

Continuando con las funciones bélicas, tendríamos ya la fuerza armada embarcada. Hay que puntualizar que llegado el caso necesario el personal que ejerce funciones náutico-marineras puede convertirse en personal combatiente, pero en la mayoría de las ocasiones las embarcaciones dispondrán de una dotación de personal especializado en el combate. Entre estos encontraremos a los *ballesteros*, que como hemos podido comprobar en muchos de los textos empleados, asumen la principal opción de combate especializado en las embarcaciones medievales. Como elemento de base podemos encontrar, excepcionalmente, la presencia de *peones* no dedicados a tareas náutico-marineras sino bélicas.

3. 1. 2. Funciones náutico-marineras

La complejidad en la construcción de las embarcaciones tenía su continuidad en la diversidad y complejidad de las funciones y actividades que permitían el buen funcionamiento de un barco.

Así, en la cúspide podemos encontrar a los *noacheres*, *naucheros* o timoneles, encargados de la guía de las embarcaciones y que debían poseer para ello los necesarios conocimientos de los vientos y de las corrientes marinas, así como dominar el manejo del timón.

Según *Las Partidas*, los noacheres:

> «*Noacheros, son llamados aquellos, por cuyo seso se guían los navios, por la mar /.../ deven les catar, que sean tales, que ayan en si estas quatro cosas. La una, que sean sabidores de conocer todo el fecho de la mar, en quales logares, es quedo, o en qual es corriente, e que conozca los vientos, e el cambiamento de los tiempos, e sepan toda la otra marinería. Otrosi, deven saber las yslas, e los puertos, e las aguas dulces, que y son, e las entradas en las salidas, para guiar su navio en salvo. E levar los suyos do quisiere, e guardar se otrosi, de recebir daño, en los lugares peligrosos, e de temencia. La segunda que sean essforçados, para sofrir los peligros de la mar, e el miedo de los enemigos, e otrosi para acometer les ardidamente, quando menester fuere. La tercera, que sean de buen entendimiento, para entender bien las cosas, que ovieren de fazr, e para saber consejar derechamente al Rey, o al almirante, o al comiere, quando les demandasen consejo. La quarta, que sean leales, de manera que amen, e guarden las pro, e la honrra de su Señor, e de todos los otros que han de guiar.*»[140]

Después nos encontramos lo que genéricamente podemos denominar como *marinería*. Entre ella, los *marineros* serían los encargados del manejo y cuidado de las velas, de las anclas y del atraque y desatraque del navío en puerto. Otros de los integrantes de la *marinería* se pueden clasificar en relación con funciones más específicas. Así, los *proeles*, como su nombre indica, se emplazaban en la proa de la embarcación y que iniciado el combate realizan las primeras incursiones y ataques contra el enemigo. También existían los *alieres*, que realizaban sus funciones en las bordas, alas, de la embarcación siguiendo las órdenes del noacher y del cómitre. También

[140] MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Acerca de la guerra*..., pp. 108-109. Partida II, título XXIIII, ley V.

encontramos en la marinería a los guardadores bien fuere de armas, viandas o jarcias. Parte de este personal puede dedicarse, llegado el caso y como hemos visto, a funciones bélicas pero no hay que olvidar que incluso en el combate la embarcación necesita ser gobernada por lo que tendrá que estar pendiente de sus funciones estrictamente náutico-marineas siguiendo las indicaciones del *noacher.*

Para la marina Trastámara se nos ofrece una perspectiva un tanto diferente. Así, como máxima autoridad del reino en cuestiones navales estaría la figura del Almirante. En una embarcación el *patrón* o *maestre* era la máxima autoridad. A su lado existe lo que se denomina como *compaña*. La misma estaría compuesta por un escribano, oficiales, grumetes, pajes y la marinería. En esta última es donde estarían integradas las personas con conocimientos en navegación. Concretamente serían el naochero, también conocido como timonel o piloto, el contramaestre, los carpinteros, barberos, cirujanos, calafates y toneleros. Pero igualmente los encargados de las velas, los remos, el ancla y la vigilancia, siendo por otro lado frecuente la presencia de galeotes entre los remeros. Finalmente, en otra faceta, nos encontraríamos con los soldados embarcados, siendo preferidos los ballesteros[141].

3. 2. El alistamiento

Por razones obvias, el alistamiento principal de las tripulaciones para los barcos venía de los diversos núcleos costeros y acompañando a los mismos, como hemos visto en lo expresado en el *Libro Becerro de las Behetría*s, aunque no necesariamente.

En el caso que hemos visto en que las embarcaciones eran solicitadas a otros poderes políticos, estas solían estar acompañadas de sus tripulantes, e incluso del mando, almirante, de dichas embarcaciones. De esta forma la cabeza de los mismos se convertía en el almirante de Castilla. Fue el caso de los genoveses Benito Zacarías y demás.

Un caso especial es el de los hombres sin cuyo concurso no sería físicamente posible el movimiento del tipo de embarcación principal de la armada de los reyes, las galeras. Nos estamos refiriendo a los remeros, más conocidos como galeotes. Elemento humano no solo imprescindible para el movimiento de las galeras, sino que en numerosas ocasiones participó en los combates que se desarrollaron tanto en mar como en tierra. Referido a su alistamiento, en la documentación tenemos varias pistas sobre el mismo.

A este respecto y para el siglo XIII tenemos el ejemplo del caso de los documentos que hemos mencionado de Alfonso X y la Órden de San Juan y diversos cómitres sevillanos para el mantenimiento de galeras, sin duda alguna en el elevado número de personas que compone la tripulación, doscientos y cien hombres respectivamente, la mayor proporción correspondería a los remeros de las mismas. En el siglo XIV, tenemos como en la larga y discontinua guerra que le enfrentó con Pedro IV de Aragón, en una de las ocasiones en que organizó una flota en Sevilla, el rey expidió un documento el 12 de mayo de 1365 en dicha localidad por el que el rey solicita al concejo

[141] BENITO RODRÍGUEZ, «*Estructura y organización*...», p. 40.

de Murcia 85 galeotes para servir en su armada[142]. Enrique II posteriormente eximirá al concejo de Murcia de dicha obligación en una provisión real[143]. En un documento de Juan I, datado el 30 de abril de 1380 en Valladolid, se prohíbe al obispo de León el cobro de galeotes hasta que sea resuelto un pleito pendiente según el cual el concejo leonés reclamaba que el obispo solicitaba dicho servicio en aldeas y lugares del término y alfoz de León según las autoridades leonesas sin estar autorizado a ello y sin que se hubiese hecho con anterioridad[144].

No cabe duda de que para la siguiente centuria el aumento progresivo de las embarcaciones redondas en detrimento de las galeras hizo que la necesidad de galeotes se fuese reduciendo significativamente. No obstante, como ya vimos, a principios del siglo XV, en el reinado de Juan II, el rey se dirigirá al concejo de Murcia el 12 de septiembre de 1411, solicitándoles dinero por la finalización de la tregua y el reinicio de la guerra contra Granada[145]. En el marco de la preparación de esta campaña, en un momento determinado, se llegará a solicitar nuevamente la formación de una armada en el reino de Murcia, para la cual se necesitaban nuevamente galeotes. Aquí surgirá el problema del que nos informa un documento datado en Cuenca el 25 de mayo de 1412 con las pesquisas que el rey mandó efectuar por el retraso en la formación de dicha flota debido a la negativa de ciertas personas a acudir como galeotes de la misma:

> «*Bien sabedes que po otra mi carta vos mande inquirir sobre quien o quales fizieron tardar la armada que yo made fazer en el reino de Murçia, puede aver çinco meses mas o menos tienpo escusado algunos galeotes de los que fueron nonbrados para la dicha armada.*»[146]

Volverá a incidirse en el tema en al menos otras cuatro ocasiones, la penúltima de ellas por Fernando de Antequera en una carta a Juan II, datada en Barcelona el 28 de enero de 1413, dándose por enterado de la resolución del tema[147].

Pese a su reducción de número, las dificultades serán tantas para poder hacerse con el servicio de los galeotes necesarios, que durante el conflicto que mantuvo en Cataluña por su señorío, la Generalidad optó por el empleo de prisioneros franceses que no puedan ser canjeados y pagar un rescate, así como por la condonación de determinadas penas a quien se aliste en la flota[148].

---

[142] MOLINA MOLINA, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VII, *Documentos de Pedro I*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1978, doc. 135, pp. 190-191. El rey, estando ya cercando Orihuela, vuelve a insistir en una provisión real de 5 de junio, doc. 140, pp. 194-195.

[143] La data es en Almodóvar del Río, el 9 de julio de 1370. PASCUAL MARTÍNEZ, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983, doc, LVIII, pp. 88-89.

[144] SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Historia y reinado de Juan I*..., vol. 2, doc. 127, pp. 164-166. El original se conserva en el Archivo Municipal de León.

[145] VILLAPLANA GISBERT, *Documentos de la minoría de Juan II*, doc. CLIX, pp. 310-312

[146] *Ibidem*, doc. CLXXXVII, pp. 353-354, lo aquí citado en p. 353.

[147] *Ibidem*, doc. CCXIV, p. 436.

[148] SOBREQUÉS CALICÓ, *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV*..., docs. 939, p. 183 y 946, p. 184 para el caso de los prisioneros franceses y doc. 964, p. 188 para la concesión de salvoconducto para quienes quieran servir en las galeras de la armada de la Generalidad.

No nos debe extrañar por tanto que se pretendiese, desde la monarquía y ya con Alfonso X, una especial consideración hacia las gentes que servían en las embarcaciones. Así nos lo indica la Partida Segunda, en su título XXIV ya mencionado y esta vez en su ley décima, que con el epígrafe *Cómo los que se aventuran a guerra de mar, deben ser guardados y honrados, cuando bien lo hicieren, y escarmentados cuando hicieren lo contrario*. En este texto se indica:

> «*Y por todas estas razones que habemos dicho deben los que se aventuran a guerrear por mar, ser esforzados y acuciosos para saber escapar de los peligros de la mar y de los enemigos. Y cuando tales fueren, deben ser honrados y guardados.*»[149]

Las dificultades para el alistamiento de dotaciones me permite realizar una última consideración sobre los hombres que formaban parte de las dotaciones en los barcos que actuaban para la Corona de Castilla. Lo cierto es que en todas las páginas anteriores aparecen desfigurados, casi ajenos por completo al hilo del trabajo. Es sin duda responsabilidad mía, pero el lector se habrá dado cuenta que de vez en cuando aparecen pinceladas del sufrimiento cotidiano, de las malas condiciones de vida en los barcos y en las operaciones bélicas, de las enfermedades, en fin de todo un catálogo de desdichas que hay que añadir a la dureza de la vida y la actividad en el mar. Ejemplos hay, como las condiciones de las tripulaciones durante la campaña de Algeciras desde 1278, o también en 1339-1340, cuando ese invierno volvieron a repetirse las penurias, etc. Al aparecer estas desdichas de forma aislada, me hace pensar que es lo que sucedería habitualmente sin que exista el menor rastro, la mínima evidencia, en las fuentes documentales. No puedo por menos que dedicar unas palabras de recuerdo y homenaje a esos centenares, miles de hombres y a sus familias, héroes anónimos que eran quienes realmente hacían posible la consecución de los objetivos navales de la monarquía castellana.

4. Conclusiones

Puertos, barcos y hombres. Hemos vistos los mimbres con los que se hizo el cesto de la historia naval castellana durante la Edad Media. Hemos visto como en los tres casos, se produce un aumento cuantitativo de los mismos, en el número de puertos, en el número, tipo y forma de alistamiento de las embarcaciones y en el número de funciones y alistamiento de los hombres que sirvieron en las mismas. Esta complejidad y variedad, principalmente en lo referido a las embarcaciones y los hombres, se hizo necesaria conforme la experiencia adquirida fue dictando cuáles eran las vías de actuación para un uso racional y óptimo de los mismos.

Así, por ejemplo, de las obligaciones establecidas en los fueros y cartas de población sobre el servicio de un número determinado de embarcaciones y hombres por solicitud del soberano, se fue pasando al establecimiento de una organización naval permanente más o menos consolidada -reflejada en la existencia de atarazanas reales- y después a la solicitud y pago de embarcaciones y hombres para ocasiones puntuales. Ninguna modalidad excluyente, todas complementarias y al servicio de las necesidades políticas de los reyes de Castilla.

[149] Alfonso X, *Partida Segunda*. Vol. 2, p. 134.

CUARTA PARTE

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

A lo largo del trabajo se han podido intuir una serie de circunstancias que podemos presentar como conclusiones. Algunas más o menos firmes, todo lo firme que puedan ser en un trabajo de reinterpretación, mientras que otras han quedado solamente esbozadas y necesitarán, por parte de quien se atreva a ello, trabajos de investigación más concretos.

Respecto a los primeros aspectos, desde una perspectiva estratégica, la acción naval se va convirtiendo en un elemento quizás no imprescindible pero sí muy destacado de las campañas militares de la monarquía castellana allá donde éstas tengan lugar. Aún así, la monarquía sola no podía actuar. Necesitaba el auxilio y la interrelación con el resto de fuerzas económicas y sociales de los territorios de la Corona de Castilla.

Quizás el grupo social más interesado en la expansión marítima es el que podríamos denominar **burguesía**, como elemento inicial de cimentación de una expansión económica, consecuencia de la presencia en nuevos mercados que suponen dichas acciones navales. Si en el marco geográfico del golfo de León y el canal de La Mancha, la acción de la monarquía es más o menos seguidora, -no siempre-, de los intereses de los marineros del Cantábrico, en sentido contrario estos se beneficiarán del interés de la monarquía por la consolidación del dominio marítimo de las aguas del estrecho de Gibraltar, del Norte de África y en menor medida, del Mediterráneo Occidental. Esta interrelación es la que operará más tarde en la conquista y colonización de las islas Canarias, pero en lugar de realizarse con la burguesía mencionada, el pacto implícito se realizará con la nobleza, quien realizará los primeros pasos para el control de aquel archipiélago, siempre en nombre de los soberanos de Castilla.

Queda entendido de esta manera que la acción naval corresponde, en el ámbito de decisión política, a la monarquía, que es quien marcará las líneas fundamentales de actuación. Aunque esto no impidió que en la historia de los inicios de la actividad naval en territorio de la monarquía de Castilla, fuera un **poder religioso**, del reino de León, el arzobispado de Santiago de Compostela, quien articulase la actuación de una fuerza naval para mejor defensa de los territorios a dicha institución dependientes. Es igualmente significativa, si no cuantitativa, por lo menos cualitativamente hablando, la contribución de la Órden Militar del Hospital, tanto proporcionando embarcaciones, como, en caso de extrema necesidad, mandos altamente cualificados para el ejercicio de la dirección suprema de la flota real castellana, aunque eso sí, sin el título de almirante.

De igual forma, a finales del período de estudio, no implica que en alguna ocasión puntual, como vimos, algunos **nobles** con gran capacidad económica puedan fletar sus propias flotas para hacerlas actuar en el marco de luchas producidas como consecuencia de enfrentamientos de poder entre ellos, pero en el trasfondo más amplio de lucha de la monarquía contra ciertos bandos nobiliarios.

Por otro lado la evolución política demuestra respecto a la política interior, pero también relacionado con lo que hemos dicho anteriormente, que el elemento naval permite además valorar los logros de **la monarquía** en la consecución de un poder político fuerte de ámbito interno frente a otros poderes, en especial la nobleza.

Queda manifestado que cuando el poder del monarca es fuerte y poco discutido, el desarrollo de la actividad naval es fluido y constante. Esto se aprecia con claridad, por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XIII y en los reinados de Alfonso XI o Pedro I. No ocurre lo mismo cuando el poder del soberano es débil y tiene que enfrentarse con frecuencia a la nobleza, lo que ocurrirá principalmente en los tres primeros cuartos del siglo XV, y en menor medida igualmente en otros marcos temporales.

Desempeña así el elemento naval, con altibajos, un gran papel en el nacimiento y desarrollo de una administración real fuerte y centralizada. Las atarazanas, los aprestos, el alistamiento de embarcaciones, la obtención de tripulaciones, todo se hace por mandato del soberano y bajo supervisión de los responsables por él nombrados, empezando por su lugarteniente para las cuestiones navales, el almirante. Tal circunstancia se puede rastrear sobre todo a partir de mediados del siglo XIV, con el apresto que de la flota manda hacer Pedro I para combatir a los aragoneses en el marco de la guerra denominada de los dos Pedros, y alcanza su cima en el reinado de los Reyes Católicos, con el apresto que se manda hacer de la flota para combatir la acción naval conjunta franco-portuguesa en el marco de la guerra civil castellana entre los soberanos y la pretendiente al trono, Juana la Beltraneja. Así, con políticas distintas, mientras el primero fracasó en su pretensión de un poder monárquico fuerte muy por encima de la nobleza, los segundos lo lograron. En ambos casos el elemento naval muestra el grado de eficacia alcanzado en la consecución de una administración regia fuerte[1].

En referencia a la política exterior, dejando a un lado las acciones enmarcadas dentro del proceso de la guerra de conquista territorial en la Península Ibérica conocido como Reconquista, la acción naval permitirá a los soberanos castellanos hacerse presentes en la política europea. Principalmente en el marco del conflicto que historiográficamente es conocido como la Guerra de los Cien Años. Pero también antes y después. Como aliados de Inglaterra -con pocas implicaciones prácticas y durante poco tiempo- y posteriormente de Francia -con mayor implicación práctica y una prolongación temporal mayor-. Y todo ello con un coste relativamente bajo en efectivos humanos y en balance económico y por el contrario, con mucho que ganar.

La presencia naval no resta capacidad demográfica cara al gran reto de la Reconquista y repoblación de tierras al Islam peninsular. Por otro lado y aunque el apresto de una fuerza naval exige una fuerte inversión inicial, esta quedaría compensada a corto plazo por los beneficios en las capturas de botín frente al enemigo, mientras que a medio y largo plazo lo haría mediante el control de las rutas comerciales por vía marítima, como se logró primero frente a Inglaterra y luego frente a

[1] Sobre el fortalecimiento del poder de los monarcas castellanos medievales a través de la organización de las actividades bélicas, es interesante la obra de Fernando ARIAS GUILLÉN, *Guerra y fortalecimiento del poder regio en Castilla. El reinado de Alfonso XI (1312-1350)*. Madrid, CSIC, 2012.

sus aliados hanseáticos. Esto permitirá que desde el siglo XV y hasta finales del siglo XVI, el ámbito marítimo del mar Cantábrico, golfo de Vizcaya y canal de la Mancha, sea de hegemonía económica castellana, respaldada por una constante acción político-bélica, en su vertiente naval, previa, durante los siglos XIII y sobre todo el XIV.

1. La influencia de lo naval en la Reconquista terrestre

Desde una perspectiva estratégica tal vez no muy consciente en los inicios, los sucesivos poderes políticos cristianos peninsulares empiezan a considerar que para lograr el objetivo del fin de la presencia musulmana no es suficiente con el empleo de tropas y fuerzas terrestres. Es necesario el elemento naval. El momento de inflexión en la conciencia de esta necesidad es el siglo XIII, pero antes, como hemos visto para el caso de Castilla, hay una serie de noticias, de antecedentes que nos permiten apreciar el progresivo cambio de mentalidad.

Este cambio se hace primero visible en el marco Mediterráneo, con el antecedente de la expedición, en fecha tan temprana como el 889, de Suñer de Ampurias contra Almería. Sin embargo, la consistencia del poder naval islámico y la dificultad de la presencia costera cristiana tiene su reflejo en que el avance de estos últimos es más rápido y consistente por el centro peninsular mientras que por los flancos costeros, excepto para los casos de las conquistas de Barcelona por parte de tropas Carolingias (801) -en el Mediterráneo- y Oporto por Alfonso III (868) -en el Atlántico-, el avance cristiano es mucho más lento.

Concretando. En la situación fronteriza que se da desde el último cuarto del siglo XI, vemos desde una perspectiva estratégica lo que podemos denominar una *ruptura del frente* en las tierras de la meseta sur, con el hito que supuso la conquista de Toledo por Castilla en 1085. Sin embargo, los flancos permanecerán intactos, con localidades marítimas significativas como Barcelona en el Mediterráneo y Oporto en el Atlántico, como los extremos costeros más avanzados en manos de los poderes políticos cristianos de las Coronas de Aragón y de Castilla.

Esto supondrá que se encone la lucha y se produzca el contraataque andalusí en forma de la intervención de los Almorávides y que hizo a los musulmanes recuperar gran parte de lo perdido. Así, en el siglo XII, hasta que en el ámbito del Atlántico no se tomen primero Lisboa, en 1147 -aprovechando la presencia de una flota cruzada de alemanes, ingleses y flamencos que se dirigía hasta Tierra Santa- y posteriormente en 1217 la de Alcaçer do Sal, -también por parte de cruzados, esta vez renanos y flamencos-, y en el ámbito Mediterráneo Tortosa, en 1148 -por parte de Ramón Berenguer IV con auxilio naval cruzado-, el frente terrestre verá pocas variaciones, salvo alguna excepción como la conquista de Zaragoza en 1118.

Los intentos fracasados de toma castellana de Valencia por parte del Cid entre 1092 y 1102 y el de la conquista y mantenimiento de Almería entre 1147 y 1158, enseñan estratégicamente que ni la acción terrestre ni la acción naval, por sí solas, son suficientes para obtener primero y consolidar después, la presencia en una determinada zona costera inicialmente hostil.

Todo lo anteriormente expuesto nos lleva a principios del siglo XIII, tras el fracaso del intento llevado a cabo en la batalla de Alarcos de 1195. En ese momento volverá a tomar impulso el proceso de conquistas terrestres. Así, tras la batallas de Las Navas de Tolosa en 1212, será cuando se produzca una segunda y prácticamente definitiva *ruptura del frente* central Peninsular contra el poder almohade. Las conquistas de Córdoba y Jaén, en 1236 y 1246 y la penetración cristiana hará que sus flancos terrestres quedaran nuevamente vulnerables con la posibilidad de que el rival recibiese refuerzos por mar. Era nuevamente necesario el control de dichos flancos y evitar un posible envolvimiento. Este control se hacía muy complicado, otra vez, sin el concurso de fuerzas navales. Así, el mismo proceso que vimos para mediados del siglo XII ocurrirá en torno a un siglo más tarde. Está vez se hará sin participación naval foránea, el núcleo fundamental será de hombres y barcos peninsulares, castellanos y aragoneses.

El inicio de este proceso es la toma, en el flanco Mediterráneo, de Mallorca en 1229 y la conquista de Sevilla de 1248 en el flanco Atlántico. Entre estas dos fechas, tenemos el corolario de las conquistas de las ciudades marítimas de Valencia en 1235 y su reino desde 1331, y la de la ciudad de Cartagena, dentro del reino de Murcia, desde 1245 o la de la zona de Cádiz. Una vez asentados en la franja costera, desde ambos flancos al Norte del Estrecho se prepararán las fuerzas navales que se enfrentarán duramente desde finales del siglo XIII, el siglo XIV e inicios del XV, a las fuerzas navales cristianas y musulmanas.

El ejemplo más característico de este último enfrentamiento es la lucha por el dominio del Estrecho, con su sucesión de batallas, desde finales del siglo XIII hasta mediados del XIV. Al final de la misma, tras la derrota islámica en la batalla de Tarifa-El Salado de 1340, la obtención definitiva del dominio del mar por parte de los cristianos desde una perspectiva estratégica, impidió la llegada de refuerzos masivos desde las bases del Norte de África. Así pues, la frontera marítima se adelanta a la terrestre para que la penetración cristiana pueda hacerse de forma más segura sin arriesgarse a un posible contraataque, llevado por mar, desde el Sur.

2. La evolución en el uso del poder naval

Analizando el uso del poder naval castellano a lo largo del período propuesto, éste se vio inmerso en una serie de transformaciones conforme se fue generalizando el empleo del mismo para la obtención de determinados objetivos. Desde una perspectiva abierta a la generalidad de los poderes políticos cristianos peninsulares y no solo desde el foco de Castilla, podemos concluir que se dio una etapa inicial, en la que el objetivo concreto era el dominio específico de un área costera determinada, reflejado en la conquista de ciudades costeras portuarias. En un segundo momento, con la práctica naval ya mucho más avanzada, se pasó al dominio de áreas geográficas concretas, sin que fuese necesario el dominio de ciudades rivales emplazadas en territorio hostil. Veámoslo más detalladamente.

2. 1. De la conquista de ciudades costeras...

Desde el siglo XII se inició un período de transición entre la hegemonía naval islámica y la cristiana en el Mediterráneo. La iniciativa pasará progresivamente a ser cristiana, aunque no de los reinos cristianos de la Península Ibérica. La península protagonista en el cambio de orientación en el dominio político y económico del Mediterráneo será la Itálica. Por otro lado, con el fenómeno cruzado, desde finales del siglo XI, se fueron introduciendo en el Mediterráneo gentes procedentes de los mares de la Europa septentrional. El período llegará hasta mediados del siglo XIII, momento a partir del cual la preponderancia casi absoluta será cristiana.

Respecto a la Península Ibérica hay antecedentes en el siglo IX, -la conquista de Barcelona en el 801; los ataques contra Tortosa en 801, 809, 810 y 811; la conquista de Oporto por Alfonso III en 868-, que revelan el interés cristiano por los puertos andalusíes.

El siglo X presenta curiosamente lo que podríamos denominar un vacío estratégico naval que tal vez pudiera estar relacionado con las incursiones vikingas desde el norte e islámicas desde el sur[2].

A partir de la segunda mitad del siglo XI, contamos con la toma castellana de Valencia y el interés Mediterráneo de Alfonso VI.

En el siglo XII se dio, ya lo avanzamos, el interés marítimo de poderes foráneos, que se concretó en una serie de acciones navales en cooperación con los poderes políticos cristianos peninsulares. Lo vemos en 1114 con el ataque de pisanos y catalanes contra Mallorca. En 1146 el ataque genovés contra Mallorca y Almería. En 1147, las conquistas de Lisboa -por portugueses y cruzados del norte de Europa- y Almería -por castellanos, catalanes, navarros y genoveses-. En 1148 la conquista de Tortosa -por catalanes y genoveses-. En 1189 fue conquistada Silves por los portugueses, con ayuda de hombres y embarcaciones del norte de Europa -aunque fue retomada por los almohades en 1191-. En esta sucesión de campañas llama la atención como las ciudades marítimas fueron el objetivo de poderes políticos cristianos hispanos pero también de otros ámbitos europeos, tanto meridionales como septentrionales, destacando entre todos las ciudades república marítimas italianas de Génova y Pisa.

Hasta entrado el siglo XIII los poderes cristianos peninsulares no tuvieron la suficiente capacidad militar y naval propia para realizar operaciones contra las ciudades marítimas andalusíes. Cuando lo hicieron, el efecto fue devastador, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Alcaçer do Sal con ayuda cruzada noreuropea (1217), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola (1233), Castellón (1233), Ibiza (1235), Valencia (1238) Mértola (1238), Denia (1244), Cartagena (1245), Sevilla (1248), Faro (1249), Silves (1250) y Cádiz (*circa* 1260). Con el intervalo de las campañas del

[2] No podemos olvidar, por ejemplo, la presión ejercida a finales del siglo X por las campañas de Almanzor, también sobre la costa, con las campañas contra Barcelona de 995 o la de Santiago de Compostela, pasando por Oporto, del 997. Ver estas campañas, o otras con componente naval de Almanzor en FLORES DÍAZ, *Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. En GARROT, J. L. (Coor.), *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Madrid, 2004. Asociación Cultural Castellum. Colección «Temas Históricos» Capítulo V, pp. 95-114.

.

Estrecho, de finales del siglo XIII, entre 1217 y 1309, -año en el que Almería volvió a ser atacada-, fue cayendo sucesivamente gran parte de la fachada marítima andalusí bajo la presión cristiana ejercida por Portugal, Castilla y Aragón. La costa andalusí quedará relegada a mediados del siglo XIV al litoral del reino Nazarí de Granada. Almería y Málaga quedaron como las ciudades marítimas andalusíes más destacadas tras las pérdidas progresivas de los pasos del Estrecho.

Este intervalo temporal, entre el siglo XII -con auxilio foráneo- y mediados del XIII -con medios propios-, lo defino como de transición entre el de dominio islámico y el de dominio cristiano del mar. En él se dan acciones navales tanto de *dominio positivo* -tener el control del espacio marino y poder usarlo para beneficio propio sin restricción-, como de *dominio negativo* -no tener el dominio positivo de ese espacio e impedir a una potencia rival que lo disfrute, generalmente con acciones de corsarios-, del mar por parte de ambos bandos contrincantes. Supone un período de lucha encarnizada, conscientes como eran de la importancia del resultado de la misma y de hecho de que quien lograse la victoria en el ámbito naval, la tendría en el dominio sobre el ámbito terrestre, en este caso sobre las ciudades marítimas, pero no solo.

2. 2. ...al dominio del mar.

Tras el dominio de las ciudades marítimas, propio de las campañas contra el Islam peninsular durante el siglo XIII, los objetivos navales se fueron transformando y diversificando. Esto ya se intuía con la lucha por el dominio del Estrecho, en las que el objetivo estratégico, más inconsciente que conscientemente, a través de la conquista de ciudades marítimas, no eran el dominio de estas por sí mismo, sino la libertad de navegación para la realización de otro tipo de actividades marítimas, como la pesca o el comercio.

Se aprecia especialmente en la progresiva presencia castellana en el otro ámbito de nuestro interés, el Atlántico, en concreto en las aguas del golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha. En el último cuarto del siglo XII, los fueros de las villas costeras reflejan esa libertad de comercio desde la perspectiva de quienes venían a las costas de Castilla, que veían salvaguardados sus bienes en caso de naufragio. Con posterioridad, la rivalidad en las actividades de navegación entre marineros castellanos de Vizcaya y Guipúzcoa y bayoneses, hizo que los primeros buscasen asegurar dichas actividades frente a la ejercida por los segundos.

El largo conflicto entre sucesivos reyes de Francia y de Inglaterra fue el marco ideal para la expansión castellana hasta el canal de la Mancha y Flandes. Con los marinos ingleses, arropados posteriormente por los hanseáticos, como competidores más fuertes, los castellanos optaron por aliarse con los de Francia. Éstos, de menor tradición marítima, no tuvieron problemas en ir otorgando derechos a los marinos de Castilla, a la vez que los castellanos colaboraban con los franceses en su guerra “continental” y de paso reducían la competencia anglo-hanseática.

Respecto a Portugal, podemos apreciar que la motivación fue diferente. Aquí, más que cuestiones comerciales, el mar se convirtió en un medio por el cual ambos reinos, en caso de conflicto, ejercían acciones hostiles contra el otro. Era necesario el *dominio del mar* para evitar dichas

acciones, que entorpecían el normal desenvolvimiento de las actividades marítimas, tanto las costeras como las relacionadas con la navegación. Castilla logró también el éxito en este marco.

2. 3. Análisis de las funciones del poder naval en la marina castellana medieval

La conquista de ciudades costeras, que hemos mencionado anteriormente, estaría relacionada con lo que Claude Gaier, denomina como estrategia de reflejo obsidional, y que vimos en el capítulo segundo de nuestro trabajo al hablar de la obra de García Fitz[3]. Desde la perspectiva de lo naval se relacionaría con el supuesto de que la estrategia naval ha de tener consecuencia en las campañas terrestres con la ocupación y vertebración del espacio, en este caso litoral,- para ser así de utilidad.

La realización de series de datos y la plasmación de dichos datos de forma gráfica, para lo que remitimos a los anexos que presentamos a continuación, nos permite valorar una serie de aspectos. Uno primero sería que el siglo XIV, considerado tradicionalmente como el *siglo de oro* de la marina de Castilla, es el que tiene una mayor cantidad, en números absolutos, de acciones navales, bajando ligeramente para el siglo XV, según se desprende del Anexo II[4].

Una segunda valoración, que no nos puede extrañar, es que la función mayoritaria de las acciones de la marina de Castilla está relacionada, en un porcentaje superior al cincuenta y ocho por ciento, con el ***combate contra objetivos terrestres***, conforme se aprecia en el Anexo III. Este muestra el número absoluto de acciones navales por las diferentes funciones. Los anexos, IV, V, VI y VII muestran ese mismo cuadro de datos y gráfico porcentual en diferentes tramos cronológicos.

Una tercera valoración es el hecho de que la función de *operaciones contra las fuerzas navales enemigas* y dentro de estas la que denominamos como *combate principal*, se sitúa porcentualmente por detrás de la función anterior. El mismo análisis porcentual nos permite valorar como de las siete diferentes funciones del poder naval, a saber:

-***Combate contra objetivos terrestres***
-***Combate en defensa de tropas de tierra***
-***Evacuación***
-***Apoyo a la diplomacia***
-***Operaciones contra fuerzas navales enemigas***
-***Protección del tráfico marítimo propio***
-***Aplicaciones policiales***

[3] GAIER, *Art et organisation militaires dans la principauté de Liège et dans le comté de Looz au Moyen Age*. Bruselas, 1968. Citado en GARCÍA FITZ, *Castilla y León frente al Islam*..., p. 73.

[4] Esto no sería del todo así ya que con posterioridad a la fecha de 1476, tomado como límite cronológico de nuestro trabajo, sólo hemos considerado las acciones navales relacionadas con la conquista de las islas Canarias. Esto nos ha hecho dejar a un lado acciones navales que se dieron en aguas europeas, como el apresto de una flota para combatir a los turcos que habían tomado Otranto, el envío del convoy con la infanta Juana a Flandes para su boda con Felipe de Borgoña y otras muchas relacionadas con las campañas italianas o norteafricanas.

Hasta la primera mitad del siglo XIII la marina de Castilla únicamente ejercerá tres:

-***Combate contra objetivos terrestres***
-***Combate en defensa de tropas de tierra***
-***Operaciones contra fuerzas navales enemigas***

Estas funciones se mantendrán en todo el siglo XIII e irán aumentando en el siglo XIV a todas menos la ***protección del tráfico marítimo propio***, hasta alcanzar la diversificación total en el siglo XV, cuando ya se ejerzan todas las funciones del ***poder naval***.

3. El siglo XIV, el gran siglo naval castellano

Si hay una idea que también debe quedar consolidada de forma clara, como ya quedó indicado por otros autores, es la gran significación que el siglo XIV tiene para la historia naval de la Corona de Castilla[5].

Cuantitativamente lo fue, por el aumento espectacular del número absoluto de acciones navales registradas por las fuentes empleadas. Según nos muestra el Anexo II, de las veintitrés acciones para el siglo XIII, pasamos a setenta y siete para la siguiente centuria. Otro aspecto cuantitativo a destacar, es el referido a lo reflejado en los Anexos X y XI, con respecto a la participación de embarcaciones foráneas en la marina de Castilla y de embarcaciones castellanas con marinas foráneas. Es de destacar en ambos casos el gran salto que se da desde el siglo XIII al XIV. Esto implicaría que la multiplicación de acciones reflejadas en el Anexo II incide en la necesidad de obtener embarcaciones desde todas las posibilidades de alistamiento que se indican en el apartado correspondiente del capítulo X, siendo la colaboración de embarcaciones foráneas reflejo de tal situación. La aparente contradicción que supone que de la misma manera sea el siglo XIV el de mayor crecimiento de la colaboración de las embarcaciones de Castilla con poderes políticos foráneos queda resuelto cuando se incide en el hecho de que la mayor parte de las ocasiones fueron a partir de 1370, cuando la nueva casa reinante en la Corona de Castilla haga uso del poder naval para pagar la deuda contraída con la monarquía francesa que tanto le sirvió a la hora de lograr el trono.

No sólo es importante el aspecto cuantitativo, también lo es el cualitativo. A través del Anexo VII vemos como al aumento cuantitativo del número de acciones navales castellanas, le corresponde una mayor variedad en cuanto a la aplicación de las funciones navales. Frente a los tres tipos de funciones del poder naval que encontramos aplicados en el siglo XIII, como se indica en los anexos V y VI, para el siglo XIV tenemos que se aplican seis de las siete funciones del poder naval. La experiencia ha hecho que el uso naval se fuera diversificando, posibilitando una flexibilidad en el mismo a la hora de ser útil a las causas políticas de los soberanos de Castilla.

[5]Así lo refleja en sus trabajos sobre los almirantes de Castilla José Manuel Calderón Ortega, por ejemplo.

4. La marina en la evolución política y económica de Castilla

Hemos visto algunos aspectos específicos del poder naval castellano medieval *per se*. Pero este también influenció y se vio influenciado por el marco político, económico y social castellano.

Así, la evolución de la marina es paralela e interrelacionada con la de la propia estructura política y administrativa de la monarquía. En los antecedentes medievales de la misma tenemos el ejemplo de la marina del arzobispo de Santiago de Compostela Diego Gelmírez. Algunos autores, especialmente desde el ámbito naval, han visto en este intento el acta de fundación de la marina de Castilla. Esto sin embargo no puede ser así, ni por ámbito geográfico ni por la característica fundamental de la misma. Esta viene definida por tratarse -en todo caso-, de una mesnada señorial eclesiástica, tanto por nacimiento como por dirección política y estratégica como por ámbito de actuación como por financiación.

En los años siguientes, la situación evolucionará hacia cierta intervención y regulación por parte de la monarquía. Empleará el instrumento legal predominante de estructuración de la población y sus actividades, los fueros locales. Este elemento legal no deja de tener un ámbito geográfico limitado, pero los otorgados por los monarcas permitieron esbozar unas aportaciones navales a los esfuerzos bélicos de la monarquía castellana más o menos comunes a los distintos ámbitos locales. Es la aportación foral la que permite a Alfonso I de Aragón reunir las fuerzas navales en su campaña gascona contra el emplazamiento de Bayona. Es también la que, caso de poder confirmarse más feacientemente, permite a Alfonso VII contar con fuerzas navales de sus reinos para el ataque contra Almería. En esta última campaña entra en acción otro elemento que ya perdurará en el ámbito naval de la Corona de Castilla y después de España hasta bien entrada la Edad Moderna, la aportación naval externa tanto en barcos como en dotaciones[6].

Ya en el siglo XII tenemos dos de las fórmulas de obtención de recursos navales por parte de la monarquía, las aportaciones locales y la contratación foránea. En estas dos circunstancias, la existencia de fuerzas navales no suponía un coste demasiado gravoso para la monarquía. En el primer caso eran los concejos municipales quienes debían afrontar el coste de la construcción, alistamiento, dotación y mantenimiento de las embarcaciones. En el segundo, a la relativamente escasa aportación pecuniaria de la monarquía, era la potencia foránea la que se encargaba de tales circunstancias, siendo más destacable la posibilidad de obtención de nuevos mercados y rutas, es decir, a cambio de posibles concesiones sobre el comercio. Pero ambas posibilidades suponían un inconveniente, y este era que la disposición de embarcaciones para la monarquía era temporal, por lo que indicase el fuero en un caso y por el tiempo contratado en el segundo.

La cuestión de la disponibilidad no mejoró con las dos compañas que marcan el hito del nacimiento histórico de la marina durante el reinado de Fernando III, la conquista de Cartagena en 1245 y la de Sevilla en 1248. En el caso más documentado, el de la conquista de Sevilla, no se hizo uso de embarcaciones proporcionadas por poderes foráneos, estando la duda en si se hizo

[6] A este respecto no conviene olvidar que la marina de Gelmírez surge porque se llama a técnicos constructores italianos para la construcción de las embarcaciones.

aportación alguna de embarcaciones por parte de los concejos municipales del norte de España. Lo que parece claro es que el soberano empleó como recurso principal la contratación de sendas flotas provenientes del ámbito cantábrico, flotas que volvieron a ser desmovilizadas con la consecución del objetivo y la finalización de las campañas. Pese a esto, poco después habría de producirse, ya bajo el reinado de Alfonso X, el hecho significativo del nacimiento de la marina real castellana con centro principal en Sevilla. A nuestro parecer esto se debió a la conjunción de tres factores:

-La cercanía de las fuerzas navales musulmanas norteafricanas.

-La pretensión de realizar una cruzada norteafricana, que hacía imprescindible una fuerza naval.

-La pretensión del fortalecimiento del poder real sobre el resto de actores políticos castellanos -nobleza, clero, ciudades...-, que hacía que la monarquía buscase mantener su fuerza y recursos dependiendo lo menos posible de dichos actores.

Fue la no consecución inmediata del tercer punto, en especial en lo referido a la nobleza, lo que impedirá ya a lo largo de prácticamente todo el período de nuestro estudio y hasta el reinado de los Reyes Católicos, la consolidación definitiva de la marina real castellana pagada por el poder político de la monarquía, bajo sus ordenes directas y a su plena disposición. Por el enfrentamiento político frente a la nobleza pero también por no poder obtener los recursos financieros necesarios. Así, esta tendrá que convivir con otras fórmulas de alistamiento de embarcaciones y hombres, procedentes de fuentes diversas -concejiles, aportaciones foráneas, confiscación...- Debido a esto, con un poder real fuerte -Alfonso XI, Pedro I durante casi todo su reinado, Enrique II, Juan I, Juan II-, la marina real mantendrá, por lo general, preponderancia sobre el resto de las aportaciones. Con reyes menos favorecidos en sus enfrentamientos políticos internos -Fernando IV, durante sus primeros años de reinado, Enrique III, Enrique IV- la marina real verá disminuida sus capacidades. Si abrimos el enfoque, esto mismo sucede no con la marina real castellana en particular, sino con las fuerzas navales castellanas en general.

Indudablemente la búsqueda en la mejora de las capacidades de la marina de Castilla hizo que los procedimientos de alistamiento de embarcaciones y personal fuesen cada vez más variados a la par que se hizo necesario un aumento de los recursos financieros -que nunca fueron suficientes-. Dichos recursos -en muchos casos previo paso por las cortes del reino-, vinieron principalmente del impulso del comercio internacional por vía marítima y los cobros que se fueron imponiendo sobre el mismo. Estos ingresos pecuniarios se hicieron con el tiempo tan destacados que la nobleza castellana buscará el acceso a los mismos mediante el ejercicio jurisdiccional del cargo de Almirante de Castilla, que finalmente será otorgado de forma casi permanente a la familia de los Enríquez, desvirtuando por tanto su carácter técnico bélico y naval. Sin embargo, como ejemplo de la culminación de las capacidades de la marina de Castilla tanto en el alistamiento como en la organización y la disposición de recursos económicos, fue la preparación de la armada real para la al

final prácticamente inexistente campaña mediterránea de 1430 contra Aragón[7]. Estas capacidades, junto con una fuerza de voluntad, unos objetivos claros y entre estos el deseo de imponer el poder real sobre el resto de actores políticos internos, permitieron a los Reyes Católicos alcanzar y mantenerse en el trono de Castilla mediante el uso de, entre otros muchos recursos, la fuerza naval.

No únicamente en ámbito interno se nota la aportación de la marina en la evolución política y económica de Castilla. Son significativas sus aportaciones en el ámbito exterior. Vimos como una de las misiones fundamentales de una marina de guerra es, de forma muy resumida, apoyar a la marina civil propia en sus actividades cotidianas. La marina de Castilla, entonces menos diferenciadas las labores civiles y militares que en la actualidad, también atendió a los objetivos de comerciantes y marineros castellanos en el exterior, muchas veces en conjunción con los intereses de la monarquía, otras no tanto. La expansión del gran comercio internacional por vía marítima de los súbditos de los reyes de Castilla, vino apoyada por la acción naval, tanto en las aguas del Norte como del Sur de la Península Ibérica.

Se convierte así la marina castellana en un elemento fundamental de la acción exterior de la monarquía, que ante el déficit demográfico castellano, orientado preferentemente hacia la Reconquista y la ocupación de nuevos terrenos en suelo peninsular, pudo realizar aportaciones bélicas notables a sus aliados europeos mediante el uso de la flota, que aunque de alistamiento caro, quedaba compensado por una doble vía:

-Una directa a cargo de los poderes políticos foráneos auxiliados que pagaban dicho auxilio.

-Otra indirecta mediante la obtención de privilegios económicos y mercantiles.

Se puede rastrear desde mediados del siglo XIII, sin embargo será a partir del siglo XIV, en especial desde la subida al trono de Enrique II y la alianza francocastellana desde 1369, cuando se acentúe la tendencia a la interrelación entre los objetivos políticos exteriores de la monarquía y los económicos de marinos y mercaderes de Castilla.

En definitiva, se constata como la marina es uno de los elementos imbricados en la evolución política y económica castellana que ayuda a la consolidación del poder real castellano en el interior y a la expansión política y económica en el exterior. Lo que nos lleva a desarrollar más el aspecto de cúal fue la significación de lo naval en España durante la Edad Media.

5. La significación de lo naval en el medioevo hispano

En los apartados 2.1 y 2.2 de este capítulo, hemos visto dos tipos de movimientos que obedecen a a una consideración de la cronología y de los acontecimientos históricos, así como una visión cualitativa, básicamente realizadas desde el punto de vista de la historia militar. Además, también podríamos corroborar estos con una serie, amplia, de elementos no militares. Pueden ser,

[7]CALDERÓN ORTEGA: «La intervención de marinos vascos y cántabros en la campaña naval de 1430...» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 5, 2006, pp. 53-67. Para lo que nos interesa, pp. 60-63.

entre otros: el auge de las actividades comerciales por vía náutica; la regulación legal de tales actividades; o los avances científicos y tecnológicos relacionados con la navegación. En lo referido a la regulación legal un texto de significativa importancia en el Derecho marítimo medieval es árabe-andalusí y además del siglo X, el *Kitab akriyat al-sufun*. En el siglo XIII, ya en su segunda mitad, vemos como los grandes textos de Derecho marítimo se sitúan en el lado cristiano, como por ejemplo, la adopción del texto de los *Rôles d'Olèron* -de origen Atlántico-, en su versión castellana, el *Fuero de la Mar o Leyes de Layron*. También la Partida V, título 9 -con catorce Leyes- de la obra alfonsí en Castilla, o el denominado *Libro del Consulado del Mar* en Aragón[8]. De igual manera, la introducción de elementos tecnológicos de mejora de la navegación, como el astrolabio o la brújula, pasan mucho antes por manos islámicas antes de ser transmitidos por éstos a los cristianos. No nos vamos a detener en más aspectos, esta simple muestra es a mi entender suficientemente significativa.

Es el segundo gran movimiento, el dominio del mar, de carácter estratégico, aquel por el cual la zona de interés de la monarquía castellana para su actuación naval basculó desde el Mediterráneo hacia el Atlántico y el Norte de África. Esta evolución va desde los intentos de Alfonso VI de contar con las flotas de Pisa o Génova, la toma de Valencia por el Cid, al asedio de Almería de 1147 y su toma hasta 1158, la conquista de Cartagena, con su fuero de vocación eminentemente naval en lo tocante al servicio de armas de sus pobladores, y la obtención de Alicante, ciudades estas dos últimas desde las que, desde mediados del siglo XIII se lanzaron ataques de carácter corsario y finalmente, el último intento de influir en el Mediterráneo, el fracasado asalto naval contra Barcelona de 1359. No obstante, con la posterior unión dinástica de las Coronas de Castilla y Aragón, la monarquía castellana, esta vez a su pesar, tendrá un ansiado papel en el mundo Mediterráneo en pugna primero con la monarquía francesa por el Sur de Italia y después contra el poder de los otomanos en pugna por la hegemonía en el Mediterráneo.

Por otro lado, desde 1293 la monarquía apoyará la actividad de los marineros del Cantábrico en sus pugnas contra hanseáticos e ingleses. La capacitación de la marina castellana hizo que su papel fuera vital en el transcurso de la Guerra de los Cien Años y el dominio del mar impidió el soporte logístico de los territorios ingleses en Francia, lo que supuso su colapso. En esta pugna, los castellanos se hicieron con el control naval del Cantábrico y el canal de la Mancha, lo que permitió ejercer un papel dominante en la actividad comercial. Esto se acentuará cuando se inicie el gobierno de los reyes de la casa de Austria, que tenían como patrimonio personal y familiar el mayor polo de actividad económica y comercial de Europa, los Países Bajos. La participación de los marineros

[8] Sobre los Roles de Olerón en Castilla y su comparación con el *Libro del Consulado del Mar*, véase, FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, 1998. Respecto a Partidas es recomendable el más que interesante artículo de José Antonio ARIAS BONET, «El Derecho marítimo en las Partidas.» En *Revista de Derecho Mercantil*, 99, 1966, pp. 91-108. Las obras relacionadas con el Libro del Consulado del Mar son innumerables, nos limitaremos a citar alguna de ellas, como C. F. ROHE, *The origins and development of the Catalan consulados Ultramarinos from the thirteenth to the fifteenth centuries*. Los Ángeles, 1966 o Aquilino IGLESIAS FERREIRÓS, «Libro do Consulado da Mar.» En *AHDE*. LVI, 1986, pp. 219-440. Para Mallorca, Ramón PIÑA HOMS, *El Consolat de Mar. Mallorca 1326-1800*. Palma de Mallorca, 1985; para Valencia, Víctor FAIRÉN GUILLÉN, *Importancia de los tribunales consulares: el Consulado del Mar de Valencia*. Valencia, 1984.

castellanos en este ámbito a partir del último cuarto del siglo XIV queda claramente reflejada en el Anexo XI, en el que se aprecia el incremento de la participación exterior castellana.

Queda el factor africano. Si bien la primera operación naval castellana fuera de suelo ibérico lo fue contra la localidad atlántica marroquí de Salé en 1260, habrá que esperar mucho tiempo, hasta finales del siglo XV y principios del XVI para que la acción naval castellana en el Magreb adquiera cierta entidad. La importancia de este ámbito también está presente en la participación, desde principios del siglo XV con la conquista de Ceuta, de hombres y barcos castellanos en determinadas campañas portuguesas contra plazas norteafricanas, tal y como hemos visto en el texto y podemos comprobar visualmente tanto en el mapa 49 como en el Anexo XI. La colaboración se extenderá incluso en momentos en que ambas monarquías se encuentran formalmente en guerra. En este marco, completado con la pugna con los portugueses por el control de la ruta de las especias -de nuevo el tráfico comercial-, se encuentra el inicio de la conquista de las islas Canarias. Sin embargo, tras el descubrimiento de América y los primeros viajes hacia el recién descubierto continente, estas islas adquirirán una mayor dimensión atlántica en detrimento de la africana, pese a los asentamientos y “tomas de posesión” de territorios como Ifni.

Como se ha podido apreciar en las líneas precedentes, los grandes escenarios de la actuación naval de la Monarquía Hispánica durante la Edad Moderna, estaban ya marcados y eran ampliamente conocidos por los marinos castellanos, quienes todavía desempeñarían papeles significativos en todas las aguas europeas y, desde el siglo XVI, mundiales.

Pero el elemento naval no es solo significativo cara a la proyección exterior de Castilla. La variedad y complejidad de las acciones necesarias para llevar a cabo una campaña naval con una mínima expectativa de éxito, servirá para crear y consolidar una organización administrativa, centralizada y jerarquizada. Esto queda claramente ejemplarizado con los preparativos de tres campañas en otros tantos momentos diferentes.

Así, en el momento que definimos como el del nacimiento de la marina de Castilla, la participación naval en los dos hechos iniciales se sustanció por una petición directa del rey a dos de sus súbditos, Roy García de Santander para el caso de Cartagena y Ramón Bonifaz para el de Sevilla.

Posteriormente, en el marco temporal que hemos definido como el del auge de dicha marina, las herramientas en mano del soberano serán mayores, pero también más complejo el proceso. Así, por ejemplo, Pedro I en sus campañas contra Pedro IV de Aragón, alistará embarcaciones procedentes tanto del astillero real sevillano, como de los concejos municipales, de la requisa directa, así como procedentes de otros ámbitos geográficos ajenos a la monarquía castellana, como Génova, Portugal y Granada. Para ello enviará las notificaciones y solicitudes oportunas, amparándose, según los casos, en su propia autoridad como monarca, en la tradición y en acuerdos y tratados diplomáticos internacionales. Para finales de dicho período vemos como, por ejemplo, bajo la minoridad de edad de Juan II y para las campañas llevadas a cabo por su tío Fernando se harán previamente solicitudes en Cortes, con varios meses de antelación.

Finalmente, en el arco cronológico definido como el del dominio de los mares, tenemos como por ejemplo Juan II, ya mayor de edad, en 1430 mandó primero al Almirante de Castilla el apresto de una flota. Luego le autorizó a nombrar a los capitanes de las embarcaciones de la misma. Igualmente se especificaba el nombre de dichos capitanes, su procedencia geográfica y el número de embarcaciones sobre las que tienen mando. Igualmente el almirante nombrará a la persona sobre la que recae el mando de la flota de naos. En otro documento del Almirante se hace referencia a otra parte de la flota, la compuesta por las galeras. Sobre ambas partes de la flota ejercerá su mando el Almirante de Castilla. Como se aprecia, el alistamiento de toda la flota, aunque realizada con celeridad, requirió una compleja actuación administrativa. Esta complejidad en la actuación para alistar una flota irá aumentando progresivamente, convirtiéndose en un afinado, no siempre, sistema administrativo. La culminación vendrá ya con los Reyes Católicos, dentro del proceso historiográfico del nacimiento y creación del Estado Moderno.

Cambiando de perspectiva, nos queda indicar como la gran mayoría de los tratadistas civiles o militares sobre asuntos estratégico/militares, no dejan lugar a la duda al reseñar la importancia del factor naval, es decir, del «**dominio del mar**», en el respaldo y consecución de logros de las acciones y campañas terrestres o en la obtención de determinados objetivos estratégicos. Aún existiendo otros factores, sin el ejercicio y supremacía del poder naval no se entienden una larga serie de acontecimientos y hechos históricos. Por ejemplo: la victoria de los griegos sobre los persas; el triunfo de Roma sobre Cartago; la expansión talasocrática urbana medieval, tanto en el Mediterráneo como en la fachada atlántica europea; no se podría analizar bajo concepto alguno la expansión española por Europa, América, África y Asia; el imperialismo británico quedaría sin su misma base; tampoco se comprenderían las victorias aliadas en la Primera y Segunda Guerra Mundial; más recientemente, la denominada Guerra Fría se ha resuelto a favor de quienes manifiestamente disponían del «**dominio del mar**», en este caso EE.UU., pese a los intentos de disputa por parte de la URSS, de los que la mencionada obra de Gorshkov es un ejemplo.

Volviendo al caso concreto aquí analizado de la Castilla medieval, se abre un amplio abanico de interrogantes. ¿Pudieron los musulmanes invadir la Península Ibérica sin el concurso de una flota? La respuesta es no. ¿Habrían podido realizar la invasión si se les hubiese enfrentado una hipotética flota visigoda? Quién sabe. El caso es que el paso del Estrecho se realizó impunemente y permitió colocar en poco tiempo una gran fuerza militar que posibilitó vencer en tierra a las huestes visigodas. Una vez ubicados los musulmanes en España, ¿podrían haberse asentado en Fraxenetum, Creta, Alejandría o Salé sin capacidad naval? Evidentemente no, y en el caso de Creta, hasta físicamente, como en el caso de la invasión de la Península, hubiese sido imposible. Respecto a los cristianos, ¿podrían sus tropas concluir el proceso denominado Reconquista sin el concurso de la fuerza naval? Seguramente sí, pero en un plazo de tiempo mucho mayor y con un mayor coste económico y humano. Por otro lado ¿de qué manera se hubiese podido tomar Sevilla, Cádiz, Valencia, Mallorca, Algeciras, Gibraltar, etc? En el caso de Mallorca hubiese sido imposible y en los demás casos muy complicado, por no decir también que imposible si estas ciudades gozaban de comunicación marítima fluida.

La posesión de una flota permitió dos tipos de acciones. Por un lado una expansión política y militar más allá de las fronteras terrestres establecidas. De manera precaria como los asentamientos andalusíes, por ejemplo en Fraxenetum o la conquista cristiana de Almería en el año 1147. O de manera definitiva, como la conquista cristiana de Lisboa, también en el año 1147, o la de Tortosa en el año 1148. Por otra parte el segundo tipo de acciones permite sobrepasar, en el caso Peninsular, la frontera terrestre y con ello bien producir pánico y desconcierto, como en el caso de las incursiones musulmanas sobre Galicia, bien el estrangulamiento de las posibilidades de comunicación y abastecimiento, como lo ocurrido en la campaña del Estrecho por parte de los cristianos frente a los musulmanes. Por otro lado, si intentamos contemplar el proceso histórico denominado Reconquista en un marco mediterráneo y no solo Peninsular, se puede poner en relación este proceso con la consecución de una primacía no tanto religiosa o política, sino más bien económica y tecnológica, entre la orilla Sureste frente a la Noroeste de este mar. En este marco, el dominio de la Península Ibérica se muestra imprescindible desde la perspectiva musulmana como plataforma expansiva por el Mediterráneo Occidental, mientras que desde la perspectiva cristiana, la concepción estratégica sería justo la contraria.

En otro orden de cosas, lo importante de toda la tesis expuesta anteriormente es que muestra la vitalidad y pujanza de una de las más novedosas aportaciones al esfuerzo bélico castellano, la marina de guerra, durante la Edad Media. Dicha vitalidad de carácter expansivo hace que desde 1248 a 1300 se haga un uso muy significativo de la misma para las principales campañas militares que se desarrollaron por parte de Castilla. Las conquistas de Sevilla, la de Cádiz, la de Murcia/Cartagena o las campañas en el bajo Guadalquivir. En el siglo XIV otras necesidades hicieron que, *a priori*, descendiese el nivel de importancia que se dio, al menos en el plano teórico, a las acciones en el Norte de África. En el siglo XV la obtención del dominio del mar fue inestimable, pese a lo considerado por algunos historiadores, para la finalización de la Reconquista. En la vertiente Atlántica, en competencia con Portugal, dio como resultado la incorporación de las islas Canarias al ámbito político de la Corona de Castilla y la posibilidad del salto trasatlántico hacia el, literalmente, inesperado Nuevo Mundo.

Dejé claro en la introducción en qué consistía este trabajo, que se trataba de un modelo nuevo, una forma inédita de valorar la historia naval castellana. Como toda novedad adolece de algunos fallos, siendo quizás el más evidente el riesgo de analizar desde el presente los hechos del pasado sin poder valorar en su justo término todas las circunstancias propias de dicho pasado. Igualmente se puede aducir que se trata de una visión de “acontecimientos”, pero ya hemos indicado al principio de este trabajo el motivo de nuestra elección. No obstante creo que las ventajas son evidentes, al poder valorar el ingente esfuerzo que se hizo para intentar poder mantener una política naval firme y coherente.

Sólo me queda contestar una cuestión. Al inicio del trabajo, en la introducción, indiqué que actualmente España, nuestra hermosa Nación, no es desde mi perspectiva una nación marítima. La pregunta que surge es inevitable, ¿era la Corona de Castilla una entidad política económica y socialmente marítima -en este caso naval- en el período de este estudio? Mi contestación, a la luz de todo lo expuesto en las páginas anteriores, es, sin duda, sí. Más que la España actual.

ANEXOS

ANEXO I

Cronología de historia naval castellana

Ofrecemos a continuación una tabla cronología naval castellana. Aquellas acciones que consideramos navales vendrán en un color azul. Igualmente diferenciaremos mediante siglas las diferentes funciones del poder naval que se reflejan en las acciones navales detectadas. Así:

CDTT (Combate en Defensa de Tropas en Tierra)
OCFNE (Operaciones Contra Fuerzas Navales Enemigas)
CCOT (Combate contra Objetivos Terrestres)
AP (Aplicaciones Policiales del *poder naval*)
AD (Auxilio a la Diplomacia)
E (Operaciones de Evacuación)
PTM (Protección del Tráfico Marítimo)

Hasta el siglo XIII

-1096-1103. Conquista castellana de Valencia.

-1120. Marina de Gelmírez.

-Apoyo a las fuerzas en tierra. (CDTT)

-Acciones contra embarcaciones enemigas. (OCFNE)

-1130-1131. Asedio de Bayona por parte de Alfonso I El Batallador. (CCOT)

-1147-1158. Conquista de Almería. (CCOT)

Siglo XIII

-1234. Asalto de una embarcación castellana contra otra inglesa. (OCFNE)

-1242. Marineros castellanos colaboran con la monarquía francesa contra los ingleses.

-Apoyo a las tropas en tierra en el asalto contra La Rochela. (CCOT)

-Acoso a la navegación inglesa. (OCFNE)

-1243. Conquista de Alicante con posible participación naval castellana.

-1245. Conquista de Cartagena. (CCOT)

-1248. Conquista de Sevilla.

-Primera victoria naval castellana, contra una flota islámica. (OCFNE)

-Operaciones de ataque contra objetivos en tierra. (CCOT)

-Interrupción del tráfico marítimo enemigo. (OCFNE)

-1251. Victoria naval castellana contra una flota benimerí. (OCFNE)

-1254. Enfrentamientos entre bayoneses y castellanos. (OCFNE)

-1260. Expedición contra Salé.

-Operación de combate contra objetivos en tierra. (CCOT)

-1263. Expedición castellana contra Cartagena.

-Operación de combate contra objetivo en tierra. (CCOT)

-1270-1272. Creación de la Orden de Santa María de España.

-1274. Operación de apoyo a fuerzas terrestres en el viaje por tierra de Alfonso X a Beaucaire. (CDTT)

-1278. 6 de agosto. Inicio de las operaciones navales del asedio castellano contra Algeciras. (CCOT)

-1279. 23 de julio. Batalla naval de Algeciras. Derrota de la flota castellana por otra benimerí. (OCFNE)

-1279. Apresto de una flota por parte de Castilla en la Corona de Aragón.(OCFNE)

-1285. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1286-1306. Enfrentamientos entre bayoneses y castellanos. (OCFNE)

-1291. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1291. 6 de agosto. Batalla naval de Tánger. Victoria de la flota castellana sobre otra benimerí. (OCFNE)

-1292. Junio. Inicio del ataque castellano contra Tarifa.

-1292. 21 de septiembre. Conquista de Tarifa con participación naval castellana. (CCOT)

-1293. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1294. Conquista de Torre del Alixar con participación naval castellana. (CCOT)

-1294. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1296. Creación en los puertos cantábricos de la Hermandad de las Marismas.

Siglo XIV

-1306. Tregua entre bayoneses y castellanos.

-1309. 27 de julio-fines de enero de 1310. Ataque castellano contra Algeciras, que fracasa. (CCOT)

-1309. ¿Julio? Conquista de Gibraltar. (CCOT)

-1309. Agosto-fines de enero de 1310. Ataque aragonés contra Almería, que fracasa.

-1325/1326. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1326. Victoria naval castellana contra una flota granadino-norteafricana. (OCFNE)

-1333. Febrero. Una flota de los benimerines cruza el Estrecho hacia Algeciras e inicia el bloqueo de Gibraltar.

-1333. La flota castellana realiza acciones de apoyo a las tropas de tierra sobre la guarnición castellana que era asediada en Gibraltar. (CDTT)

-1333. Finales de mayo-principios de junio. Pérdida de Gibraltar ante los benimerines.

-1333. Una vez perdida la plaza de Gibraltar, la flota realiza operaciones de apoyo a las tropas de tierra en el ataque de estas sobre la ciudad recientemente perdida. (CCOT)

-1337. Septiembre. Batalla naval de Lisboa. Victoria castellana sobre Portugal. (OCFNE)

-1337-1340. Acciones navales contra marineros ingleses y viceversa. (OCFNE)

-1338. Asalto franco-castellano contra Southampton (CCOT)

-1338. Apoyo de la flota castellana en la campaña de Portugal

- -Cruce del río Guadiana. (CDTT)
- -Asalto a Castromarín. (CCOT)
- -Asalto a Tavira. (CCOT)

-1338. Hombres y barcos castellanos al servicio del rey de Francia contra Inglaterra. (OCFNE)

-1338-1339. Apresto de una flota castellana para la guarda del Estrecho.

- -Acción diplomática de la flota. (AD)
- -Acciones contra el tráfico marítimo enemigo. (OCFNE)
- -Operaciones de combate contra objetivos en tierra. (CCOT)

-1340. Embarque fluvial de Alfonso XI. Primero documentado de un rey de Castilla.

-1340. Febrero. Derrota de la flota castellana ante la benimerí. Muerte del almirante de Castilla. (OCFNE)

-1340. Octubre-Noviembre. Participación de la flota del rey de Castilla en la batalla de Tarifa-El Salado. (CCOT)

-1341. Participación de marinos castellanos en la expedición portuguesa bajo mando del italiano Pessagno a las islas Canarias. (CCOT)

-1342. Apresto de una flota castellano-genovesa en auxilio del rey de Francia.

-Captura de Dinan (CCOT)

-Captura de Guérande (CCOT)

-Ataque contra Quimperlé (CCOT)

-Combate naval de Quimperlé. Derrota inglesa de la flota castellano-genovesa (OCFNE)

-1349-1350. Asedio castellano contra Gibraltar. ¿Participación de fuerzas navales castellanas?

-Captura castellana de una flota comercial inglesa en torno a Burdeos (OCFNE)

-1350. Aplicación policial del poder naval. Tropas de tierra son enviadas por mar y desembarcan cerca de Algeciras para hacer frente a una rebelión contra Pedro I. (AP)

-1350. 29 de agosto. Batalla naval de Winchelsea. Derrota castellana frente a los ingleses. (OCFNE)

-1356-1369. Guerra castellano-aragonesa. Guerra de los dos Pedros.

-1356. Ataque naval contra Ibiza. (CCOT)

-1358. 17 de agosto. Conquista castellana de Guardamar. La situación meteorológica propició el naufragio de casi la totalidad de la fuerza naval. Dos embarcaciones se salvaron. (CCOT)

-1359. Ataque naval castellano contra el puerto de Barcelona, fracasado. (CCOT)

-1359. Asalto castellano contra la isla de Ibiza, abandonado. (CCOT)

-1359. Desmovilización de la flota castellana.

-1359. Intento de veinte galeras castellanas de apoderarse de doce venecianas. Fracasó. (OCFNE)

-1360. Combate naval de One. Cinco galeras castellanas se apoderan de cuatro aragonesas. (OCFNE)

-1361. Finales de febrero. Inicio de la campaña castellana contra Granada. (CCOT)

-1361. Pérdida castellana de Tarifa. (CDTT)

-1363. Seis galeras aragonesas se apoderan de cuatro castellanas frente a Almería.(OCFNE)

-1363. Apresto de una flota castellana contra Aragón.

-1364. Asedio contra Valencia. Fracasó el intento de toma de la ciudad. (CCOT)

-1365. Una flota castellana se apodera de cinco galeras aragonesas. (OCFNE)

-1366. Pedro I abandona Castilla en barco. (E)

-1370. Asedio portugués de Sevilla. Con los portugueses hay embarcaciones de Guetaria. (CCOT)

-1370. Apresto de una flota castellana en Sevilla.

-1370. Apresto de una flota castellana en Galicia y el Cantábrico.

-1370. La flota castellana apresa cinco embarcaciones portuguesas. (OCFNE)

-1370. Envío de una flota castellana en auxilio del rey de Francia. (OCFNE)

-1372. 23 de junio. 1ª. Batalla naval de La Rochela. Victoria sobre los ingleses. (OCFNE)

-1372. 8 de septiembre. Asedio y conquista de La Rochela con participación de una flota castellana.

-Victoria naval castellana sobre una flota inglesa. (OCFNE)

-Operaciones de combate contra objetivos en tierra. (CCOT)

-1373. Asedio y conquista del puerto de Brest con participación de una flota castellana. (CCOT)

-1373. Derrota naval castellana frente a Saint-Malo (OCFNE)

-1373. Primer asedio y bloqueo naval castellano contra Lisboa. (CCOT)

-La flota castellana apresa diecinueve embarcaciones portuguesas. (OCFNE)

-1374. Apresto de una flota castellana en auxilio del rey de Francia.

-Asalto fracasado a Bayona. (CCOT)

-1374. Asaltos conjuntos franco-castellanos a la costa del sur de Inglaterra. (CCOT)

-1374. Derrota naval castellana frente a los ingleses (OCFNE)

-1375. Destrucción de una flota salinera inglesa en la bahía de Bourgneuf. (OCFNE)

-1375. Envío de una delegación diplomática por mar a Brujas. (AD)

-Captura de dos embarcaciones inglesas. (OCFNE)

-1377. Presencia accidental de Martín Ruiz de Avendaño en Lanzarote.

-1377. Junio-septiembre. Nuevas acciones navales combinadas franco-castellanas, con colaboración portuguesa, en el sur de Inglaterra.

-Asalto a Rye. (CCOT)

-Asalto fracasado a Winchelsea (CCOT)

-Asalto a Rottingdean. (CCOT)

-Asalto a Lewes. (CCOT)

-Asalto a Folkestone. (CCOT)

-Asalto a Darmouth. (CCOT)

-Asalto a Plymouth. (CCOT)

-Asalto a la isla de Wright. (CCOT)

-Asalto a Yarmouth (CCOT)

-Asalto fracasado a Southampton. (CCOT)

-Asalto a Poole. (CCOT)

-Asalto a Hastings. (CCOT)

-Asalto a Dover (CCOT)

-1377. Diciembre. Victoria naval castellana frente a una flota inglesa. (OCFNE)

-1377. Diciembre. Destrucción inglesa de un convoy mercante a la altura de Brest. (OCFNE)

-1378. Captura inglesa de un convoy comercial castellano (OCFNE)

-1378. Julio. Victoria naval franco-castellana contra los ingleses en Cherburgo (OCFNE)

-1378. Desde Julio. Acciones navales franco-castellanas contra la costa de Inglaterra

-Destrucción de Fowey (CCOT)

-1379. Apresto de una flota castellana en auxilio del rey de Francia. (OCFNE)

-1379. Batalla naval de Saint-Servand. Victoria sobre los ingleses. (OCFNE)

-1379. Conquista del castillo de La Roche-Guyon. (CCOT)

-1380. Una flota combinada franco-castellana remonta el Támesis y tras asaltar Winchelsea asola Gravesand, a la vista de Londres. (CCOT)

-1380-1384. Enfrentamientos navales contra Portugal. (OCFNE)

-1380. Apresto en Sevilla de una flota contra Portugal. (OCFNE)

-1380. Batalla naval de Saltes. Victoria castellana sobre una flota portuguesa. (OCFNE)

-1383. El rey de Castilla envía una flota al Mediterráneo en auxilio del duque de Anjou. (CCOT)

-1384. Segundo asedio y bloqueo naval castellano contra Lisboa. (CCOT)

-1384. La flota castellana apresa tres embarcaciones portuguesas frente a Lisboa. (OCFNE)

-1385. Presencia de marinos castellanos en las islas Canarias. (CCOT)

-1385. La flota castellana no puede impedir la llegada de refuerzos ingleses a Portugal. (OCFNE)

-1385. Tras la derrota de Aljubarrota, embarque de Juan II de Castilla hacia Sevilla vía Lisboa. (E)

-1385. Apoyo de la flota castellana a las tropas terrestres en retirada desde Portugal. (CDTT)

-1387. Destrucción inglesa de un convoy comercial franco-flamenco-castellano. (OCFNE)

-1389. Paz entre Castilla, Inglaterra y Francia.

-1393. Presencia de navíos castellanos en las islas Canarias. Asolan principalmente las costas de Lanzarote. (CCOT)

-1394-1395 Asedio del rey de Castilla al conde don Alfonso en Gijón. Participación de una flota Real. (CCOT)

-1397-1404. Guerra castellano-portuguesa con escaramuzas navales en el Estrecho. (OCFNE)

-1397. Apresto de una flota castellana en Vizcaya. (OCFNE)

Siglo XV

-1402. Primera expedición de patrocinio oficial castellano al archipiélago canario bajo el mando de Juan de Bethencourt y Gadifer de La Salle. Ocupación de Lanzarote. (CCOT)

-1404. Campaña mediterránea de Pero Niño. Persecución de corsarios castellanos y acoso a las costas norteafricanas.

-Lucha contra el corso. (AP)

-Ataques contra la costa norteafricana. (CCOT)

-1405-1406. Asaltos del castellano Pero Niño y el francés Charles de Savoisy contra puertos ingleses tanto en Francia como en Inglaterra.

-Asalto a Burdeos. (CCOT)

-Asalto a la ciudad inglesa de *Chanta*. (CCOT)

-Asalto a la ciudad inglesa de Plymouth. (CCOT)

-Asalto a la ciudad inglesa de Portland. (CCOT)

-Asalto a la ciudad inglesa de Poole. (CCOT)

-Asalto a las islas anglonormandas de Chausey y Aurigny. (CCOT)

-Intento de asalto al puerto francés de Calais. (CCOT)

-1405. Apresto de una flota bajo mando de Martín Ruiz de Avendaño para proteger el tráfico comercial castellano. (PTM)

-1406. Batalla naval en el canal de la Mancha entre la flota de Pero Niño y Charles de Savoisy y una flota inglesa. Derrota franco-castellana. (OCFNE)

-1406. Asalto de Pero Niño contra la isla anglonormanda de Jersey. (CCOT)

-1407. Apresto de una flota castellana en Sevilla y Santander para la guarda del Estrecho. (OCFNE)

-1407. 22-26 de agosto. Batalla naval en el estrecho de Gibraltar. Victoria castellana sobre una flota granadino-benimerines. (OCFNE)

-1408. Fracaso de los intentos de conquista castellana de Gran Canaria. (CCOT)

-1408. Inicio de la conquista de la isla canaria de El Hierro. (CCOT)

-1410. Mayo. Acciones navales castellanas en el estrecho de Gibraltar.

-Asalto a embarcaciones islámicas. (OCFNE)

-Asaltos contra la costa nazarí. (CCOT)

-1411-1412. Órden de Juan II para alistar una armada en el reino de Murcia. Parece ser que no se cumplió.

-1415. Conquista portuguesa de Ceuta con participación naval castellana. (CCOT)

-1417. Apresamiento inglés de cuatro embarcaciones castellanas en el canal de la Mancha. (OCFNE)

-1418. Embarcaciones nazaríes apresan diversas embarcaciones castellanas.

-1418. Enfrentamientos navales entre barcos de castellanos y franceses a cuenta del intento de presencia de estos últimos en las islas Canarias. (OCFNE)

-1418. Apresto de una flota castellana en auxilio del rey de Francia contra Inglaterra. (OCFNE)

-1419. 14 de agosto-10 de septiembre. Asaltos navales castellanos a las costas de Gascuña.

-Asalto contra Bayona(CCOT)

-Asalto contra San Juan de Luz (CCOT)

-Asalto contra Biarritz. (CCOT)

-Asalto contra *Solaque.* (CCOT)

-1419. Transporte naval castellano de tropas francesas a Escocia, con diversos asaltos sobre la costa. (CCOT)

-1419. 30 de diciembre. 2ª Batalla naval de La Rochela. Victoria franco-castellana sobre una flota anglo-hanseática. (OCFNE)

-1420. Febrero. Inicio del apresto de una nueva flota contra los ingleses.

-1420. La flota castellana transporta tropas desde Poitou. (CCOT)

-1420. Asaltos contra embarcaciones en la Guyena. (OCFNE)

-1420. Asaltos contra enclaves costeros en la Guyena. (CCOT)

-1420. Captura por parte de una flota castellana bajo mando de Juan de Camporedondeo de otra flota flamenca en La Rochela. (OCFNE)

-¿1419-1420? Apresto de una flota castellana en auxilio del rey de Francia por petición de Juana de Arco.

-1420. Conquista de La Rochela por Santa Juana de Arco con la participación naval castellana. (CCOT)

-1420. 23 de Diciembre. Victoria naval castellana sobre una flota anglo-hanseática. (OCFN)

-1429. Apresto de una flota castellana para combatir contra Aragón. (CCOT)

-1430. Asaltos castellanos contra la costa de las Baleares. (CCOT)

-1430. Asalto castellanos contra las costas nazaríes. (CCOT)

-1435. Acuerdo de los mercaderes y marinos de Castilla con la Hansa.

-1450. Rendición de Burdeos tras la captura del castillo de Baie con participación naval castellana. (CCOT)

-1451. 8 de agosto. Rendición de Bayona tras un asedio con participación naval castellana. (CCOT)

-1453. Fin de la Guerra de los Cien Años.

-1455-1459. Participación de hombres y barcos de Castilla en la guerra civil inglesa. (CCOT)

-1455. Apresto de una flota castellana para una campaña contra el puerto granadino de Málaga

-Suministro a las tropas terrestres (CDTT)

-Protección a las embarcaciones de transporte (PTM)

-1456. Apresto de una flota castellana para una campaña contra Granada

-Asalto a Antequera. (CCOT)

-Asalto a Benidorm. (CCOT)

-Asalto y conquista de Fuengirola. (CCOT)

-Asalto a Marbella. (CCOT)

-1456. Fracaso del intento combinado castellano de conquistar Málaga. (CCOT)

-1456. Embarque de Enrique IV de Castilla hacia el Norte de África.

-1458. Participación de barcos y hombres castellanos en el ataque portugués contra Alcazarquivir (CCOT)

-1462. Agosto. Conquista definitiva de Gibraltar. (CCOT)

-1462. 27 de Septiembre. Inicio del apresto de una flota castellana para enviar a Cataluña.

-1462. Antes del 15 de Noviembre. Llegada de tropas castellana a Tortosa a bordo de una flota. (CCOT)

-1462-1463. Participación de barcos y hombres castellanos en el fracasado ataque portugués contra Tánger. (CCOT)

-1463. Abril. Uso diplomático del poder naval. Entrevista entre los reyes de Castilla y Francia. (AD)

-1471. Conquista portuguesa de Arcila y Tánger con colaboración naval castellana. (CCOT)

-1471. Flota combinada castellano-genovesa en apoyo del regente de Inglaterra contra la flota reunida por el pretendiente Eduardo en Francia. (OCFNE)

-1474-1475. Apresto de una flota para la guarda del Estrecho contra portugueses y franceses. (OCFNE)

-1474-1476. Acciones corsarias castellanas contra Portugal. (OCFNE)

-¿1474-1479? Pese a la guerra entre ambos, auxilio naval castellano a Portugal ante el ataque musulmán contra Ceuta. (CCOT)

-1475. Inicio del apresto de una flota castellana para combatir contra la de Portugal.

-1474/1475. Ataques castellanos contra Portugal.

-Asalto a Tavira. (CCOT)

-Asalto a Alcutín. (CCOT)

-1476. 12 ó 13 de Agosto. Victoria naval del cabo de Santa María de varias embarcaciones genovesas sobre la flota francesa al mando del Coulon. (OCFNE)

-1476. Pocos días después del 12 ó 13 de agosto. Victoria naval frente a las costas de Berbería de la flota castellana, bajo mando de Juan de Mendaro y con auxilio de cuatro galeras aragonesas bajo mando de Andrés Sonier, sobre otra portuguesa al mando de Alvar Mendes. (OCFNE)

-1477. Octubre. Embarque conjunto de los Reyes Católicos desde las cercanías de Jerez de la Frontera hasta Sanlúcar de Barrameda.

-1478. Formación de una flota castellana bajo mando de Pedro de Covides con destino al golfo de Guinea. (PTM)

-1478. 24 de junio. Desembarco castellano en La Palma, Gran Canaria. (CCOT)

-1479. Fracaso castellano de desembarcar en Galdar, Gran Canaria. (CCOT)

-1479. Captura de la flota castellana procedente del golfo de Guinea por parte de la flota portuguesa. (OCFNE)

-1482. Desembarco castellano en Agaete, Gran Canaria. (CCOT)

-1492. 29 de septiembre. Desembarco castellano en Tazacorte, isla de La Palma. (CCOT)

-1494. Desembarco castellano en la zona de Añazo, Tenerife. (CCOT)

-1494. Evacuación naval de la zona de Añazo, Tenerife. (E)

-1495. Principios de año. Desembarco castellano en Tenerife. (CCOT)

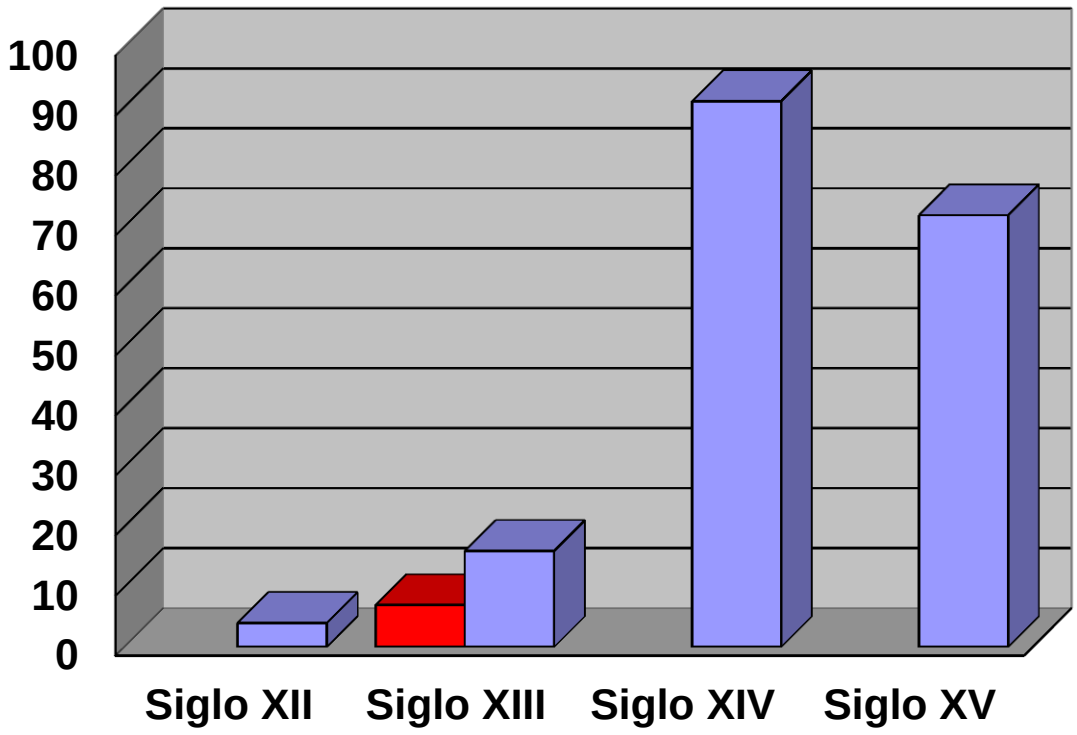
-1495. 2 de noviembre. Desembarco castellano en Tenerife para la apertura de un segundo frente. (CCOT)

ANEXO II

Acciones navales castellanas en la Edad Media

Se muestra en el siguiente gráfico de barras la evolución absoluta de la actividad naval castellana diferenciándose por centurias. Así, el siglo XII, el siglo XIII; del que diferenciaremos la primera y la segunda mitad de la centuria, el siglo XIV y finalmente el siglo XV. Las acciones están tomadas de la cronología presentada como Anexo I, pero no todos los datos de la misma, sino aquellos señalados como acción naval. Primero presentaremos un cuadro con el número de las mismas y después su representación mediante un gráfico de columnas.

Siglo XII	Siglo XIII				Siglo XIV	Siglo XV
4	1ª Mitad	7	2ª Mitad	16	91	72



Esta primera serie de datos nos ofrece una primera aproximación al aumento cuantitativo de la actividad naval castellana.

Se aprecia como a partir de la segunda mitad del siglo XIII hay un desarrollo de la guerra en el mar. A partir de dicho momento, la guerra de conquista en el territorio Peninsular es también guerra en el mar. Pero también la mayor presencia comercial castellana en Europa genera la necesidad de una fuerza naval para protegerla de posibles agresiones.

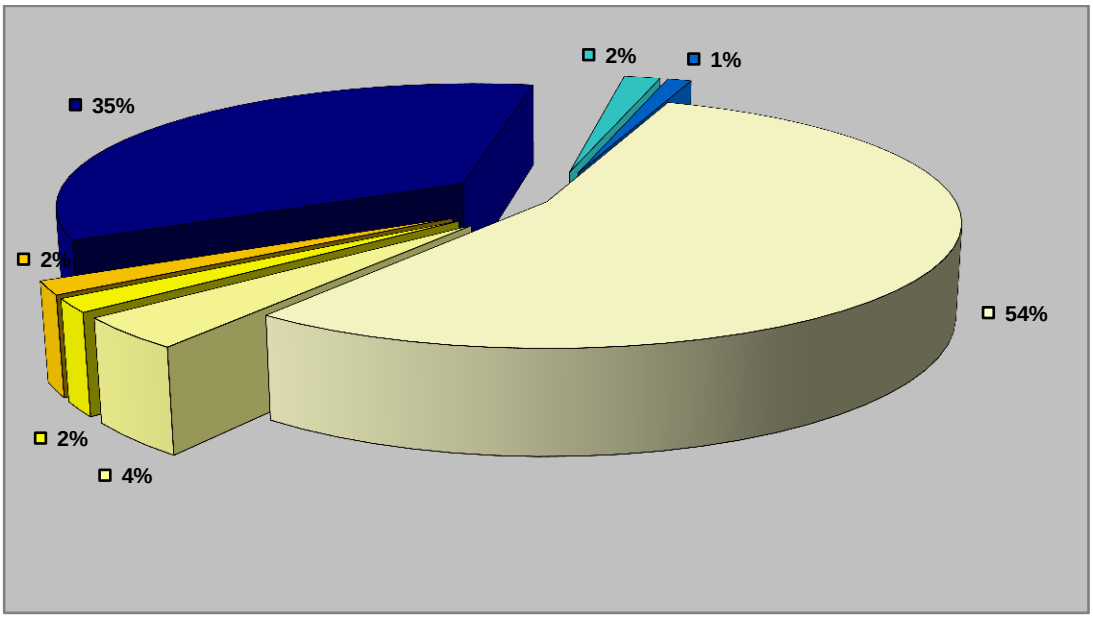
Otra circunstancia que llama la atención es el máximo alcanzado en el siglo XIV y el ligero descenso en el XV. No obstante esto no es del todo real ya que en los datos del siglo XV no hemos incluido acciones que consideramos ya españolas -no castellanas-, como las expediciones americanas o la actuación naval relacionada con la intervención en Italia contra Francia.

ANEXO III.

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media.

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
103 (54%)	7 (4%)	3 (2%)	3 (2%)	69 (35%)	3 (2%)	2 (1%)

Porcentualmente la distribución sería la siguiente:



Con esta aproximación se aprecia la significación que para todo el período estudiado supusieron las acciones de poder naval desde el mar. Dentro de estas acciones, el combate contra objetivos terrestres, con un 54% del total, se muestra como el tipo principal de función en la que se ven envueltas las embarcaciones castellanas. Esto implica la gran imbricación que este tipo de

acciones tiene con los objetivos estratégicos de conquista, ocupación y dominio de zonas terrestres. Es decir, el poder naval ha de tener influencia en los acontecimientos en tierra para ser efectivo.

El segundo gran tipo de función, relacionada ya con el poder naval en el mar, son las operaciones de combate contra fuerzas navales enemigas, tanto islámicas -norteafricanas y nazaríes-, como peninsulares -aragoneses y portugueses-, así como de otros ámbitos europeos -ingleses, hanseáticos, etc...-

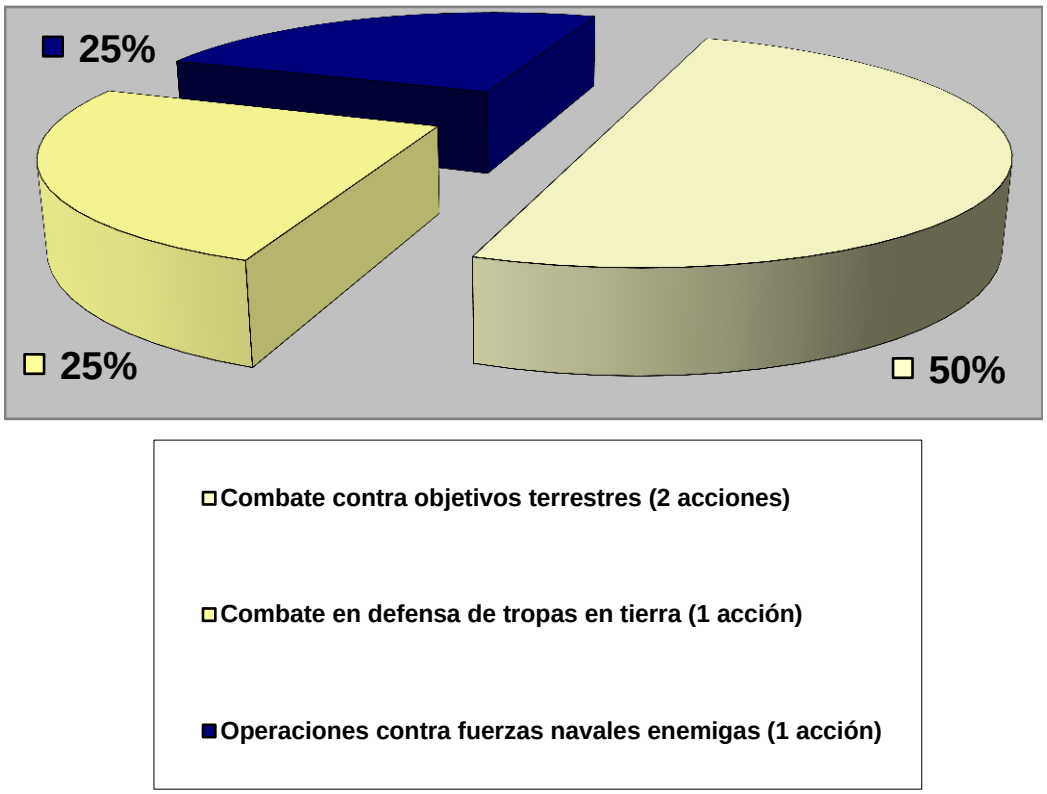
Otra característica que nos muestra esta serie de datos es que nos permite apreciar como en mayor o menor medida todas las funciones del poder naval tuvieron su reflejo en la acción de hombres y barcos de la marina de Castilla.

No obstante, como tendremos ocasión de apreciar en los siguientes anexos, fue en el siglo XIV cuando se dio el gran salto y el XV cuando se terminó de completar el espectro de posibilidades.

ANEXO IV

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XII

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
2 (50%)	1 (25%)	-	-	1 (25%)	-	-



Lo que nos muestra este anexo es, a lo largo del siglo XII, la escasa cantidad de acciones navales protagonizadas por marineros y barcos de territorios castellanos o que serán castellanos.

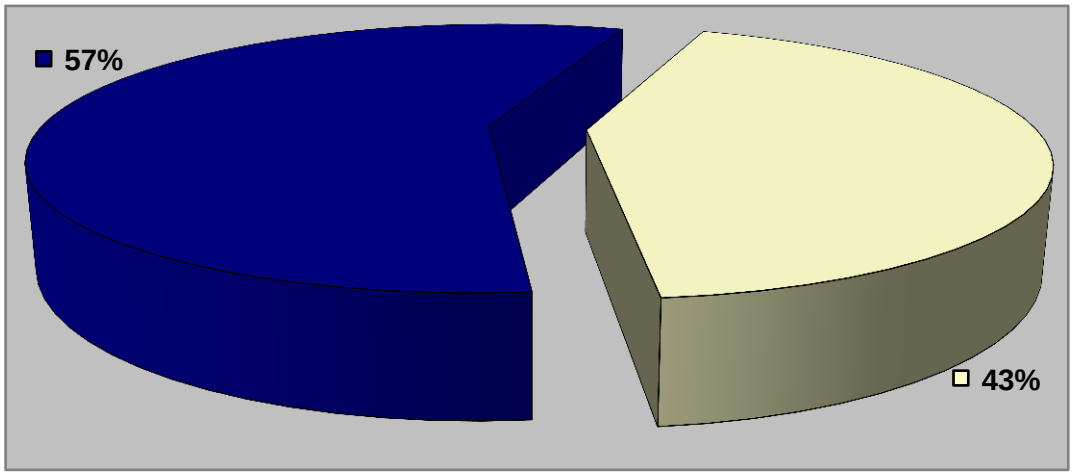
Además, estas acciones están ampliamente relacionadas con la proyección del poder naval sobre tierra, que suma un porcentaje del 75%, con el predominio casi absoluto de los combates contra objetivos terrestres, con dos acciones que suponen el 50% del total de las que tenemos noticias para esta centuria.

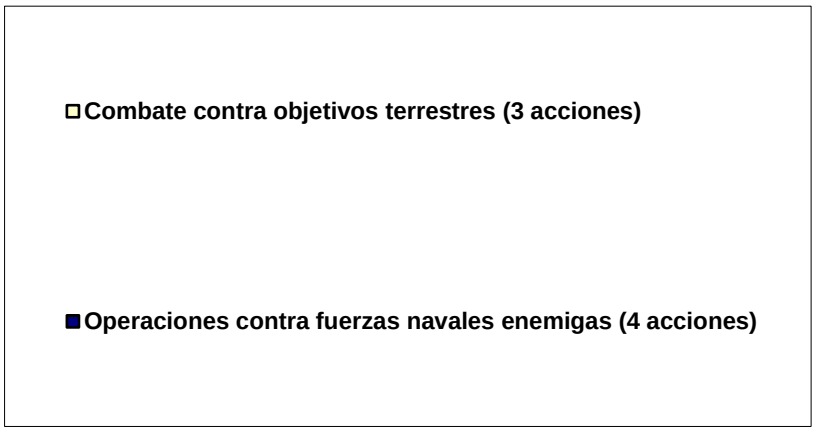
ANEXO V

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en la primera mitad del siglo XIII.

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
3 (43%)	-	-	-	4 (57%)	-	-

La distribución porcentual es como sigue:





Presentamos el siglo XIII en dos anexos distintos, el presente y el VI, para que se pueda apreciar como se produce una evolución significativa en el uso de la capacidad naval. Esto desde una perspectiva cuantitativa, ya que cualitativamente el uso queda restringido a tres de las funciones del poder naval, *combate contra objetivos terrestres* y *operaciones contra fuerzas navales enemigas* y, ya

en la segunda mitad de la centuria, *combate en defensa de tropas de tierra*. En cualquier caso, el segundo tipo es el mayoritario de forma absoluta.

En el caso concreto de este anexo, este nos permite apreciar como en los primeros cincuenta años del siglo XIII se ha casi duplicado el número de acciones navales llevadas a cabo por fuerzas navales castellanas. No obstante, se producen lo que podemos denominar como disfunciones, en concreto dos. Por un lado, una reducción en la tipología, con únicamente los dos tipos principales, el *combate contra objetivos terrestres* y las *operaciones contra fuerzas navales enemigas*. La otra "disfunción" sería que el mayor número de operaciones, cuatro que suponen el 57%, corresponde con las *operaciones contra fuerzas navales enemigas*

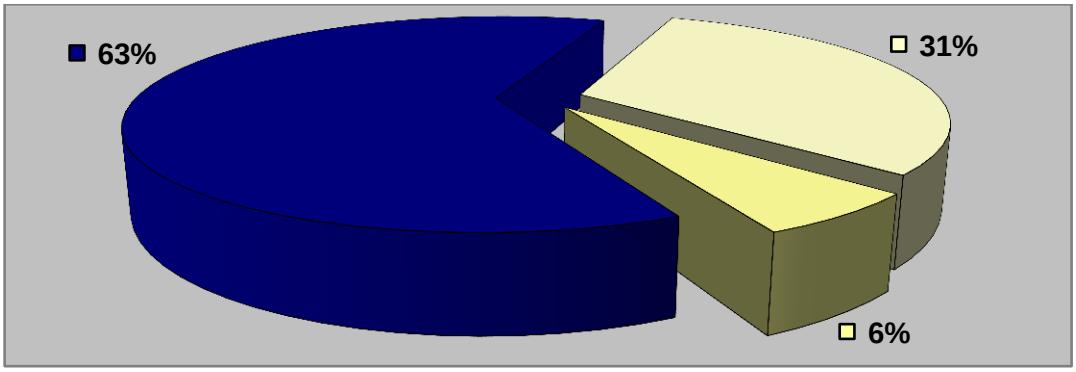
Por otro lado este anexo y el anterior nos permite apreciar como, hasta la primera mitad del siglo XIII, el uso de embarcaciones por parte de los poderes políticos castellanos queda limitado por igual al ataque contra objetivos terrestres y al uso contra fuerzas navales enemigas, con un único ejemplo de uso en combate en defensa de tropas en tierra. Son, las dos primeras, funciones que podríamos definir como priMarías o básicas, por lo que no debe extrañar que sean las mayoritarias en un momento inicial, de aprendizaje, en el uso del poder naval.

ANEXO VI

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en la segunda mitad del siglo XIII.

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
5 (31%)	1 (6%)	-	-	10 (63%)	-	-

Gráficamente, la distribución es:



Al igual que ocurrían con el caso de los datos del anexo anterior, hasta finales del siglo XIII las funciones del *poder naval* tienen un uso muy limitado. Siguen siendo mayoritarias las funciones relacionadas con las operaciones contra fuerzas navales enemigas y el combate contra objetivos terrestres. Nos volvemos a encontrar con las acciones de defensa de tropas terrestres como función subsidiaria.

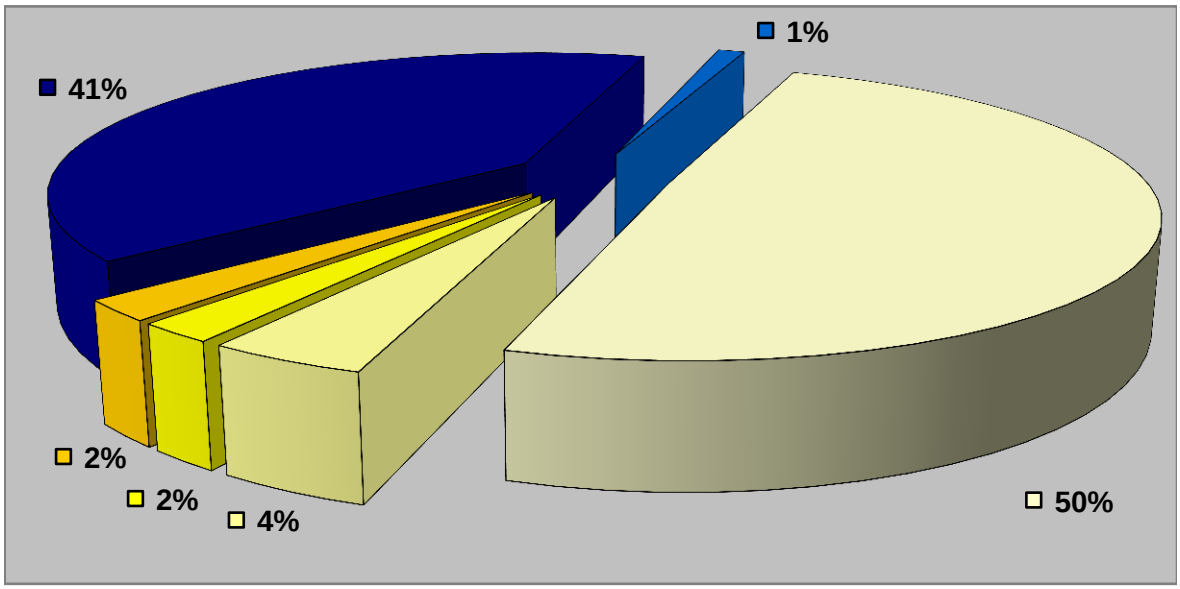
El predominio de las operaciones contra fuerzas navales enemigas se debe a la incidencia que tuvo la batalla del Estrecho, alistándose numerosas flotas por parte castellana con la finalidad de impedir la recepción de refuerzos norteafricanos al islam andalusí.

ANEXO VII

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XIV.

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
45 (50%)	4 (4%)	2 (2%)	2 (2%)	37 (41%)	-	1 (1%)

Veamos la distribución gráfica:



Con una mayor pericia en el empleo de fuerzas navales, este anexo nos muestra una gran eclosión tanto cuantitativa como en variedad de funciones llevadas a cabo por las embarcaciones castellanas.

No obstante, el grueso de las operaciones vuelve a estar protagonizado por las relacionadas con el combate contra objetivos terrestres, seguidas por las operaciones contra embarcaciones enemigas.

En tercer lugar, pero a mucha distancia, el combate contra objetivos terrestres.

A estos tres elementos clásicos se añaden ya funciones más sofisticadas, como pueden ser el apoyo a la diplomacia o a las aplicaciones policiales, junto con la evacuación. Bien es verdad que de una forma prácticamente marginal, que no obstante nos informa de una mayor pericia que podríamos denominar estratégicas en las posibilidades que ofrecen las distintas funciones del *poder naval*.

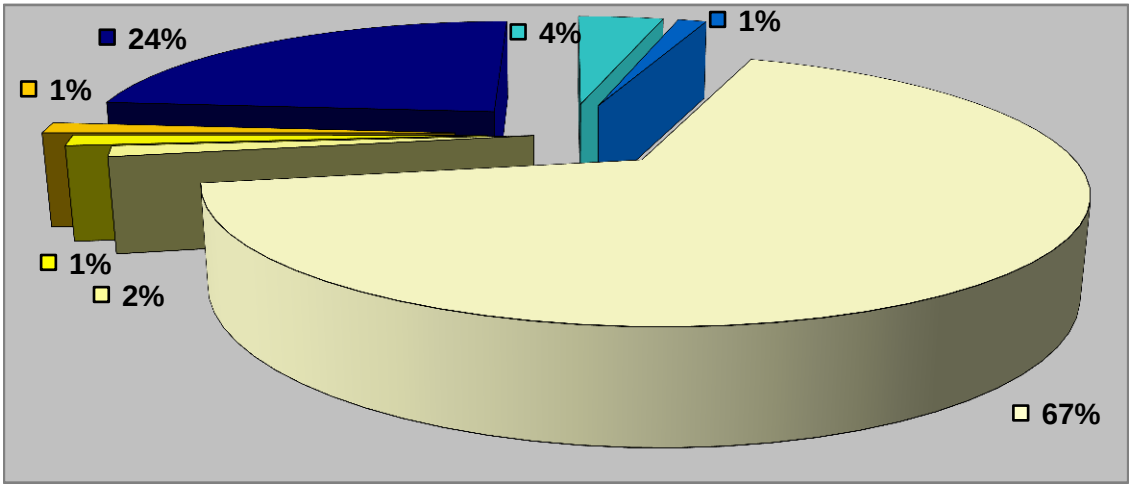
Y esto es debido a que durante los siglos anteriores, tanto el XII como principalmente el XIII, se fue adquiriendo la experiencia necesaria para poder hacer un empleo provechoso de las fuerzas navales dentro de la acción política castellana. Acción política relacionada tanto con la continuación de la guerra de conquista contra los musulmanes en el territorio de la Península Ibérica, como con la rivalidad con otros reinos peninsulares como Portugal y Aragón y también con la acción política en el ámbito europeo.

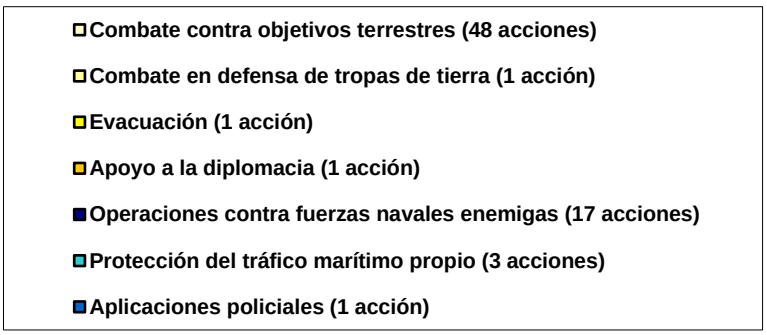
ANEXO VIII

Acciones navales castellanas atendiendo a las funciones del poder naval en la Edad Media en el siglo XV.

Funciones del poder naval en las acciones navales de la Castilla medieval						
Poder naval desde el mar				Poder naval en el mar		
Combate contra objetivos terrestres	Combate en defensa de tropas de tierra	Evacuación	Apoyo a la diplomacia	Operaciones contra fuerzas navales enemigas	Protección del tráfico marítimo propio	Aplicaciones policiales
48 (68%)	1 (1%)	1 (1%)	1 (1%)	17 (24%)	3 (4%)	1 (1%)

La presentación porcentual es como sigue:





A primera vista, la gran peculiaridad del presente cuadro de datos es un descenso en la actividad naval respecto a la centuria anterior. No obstante esta apreciación no es correcta, ya que no hemos contado ni con las sucesivas expediciones hacia el nuevo continente desde 1492 ni con el inicio de las actividades navales relacionadas con las campañas italianas. En ambos casos se trataría de lo que considero proyectos nacionales españoles, con todas las matizaciones que se quieran, y no solo castellanos.

La segunda gran peculiaridad es que por vez primera se cubre todo el espectro de funciones del poder naval por parte de embarcaciones castellanas. Ciertamente que -fuera de las dos grandes funciones-, lo hacen de una forma casi residual.

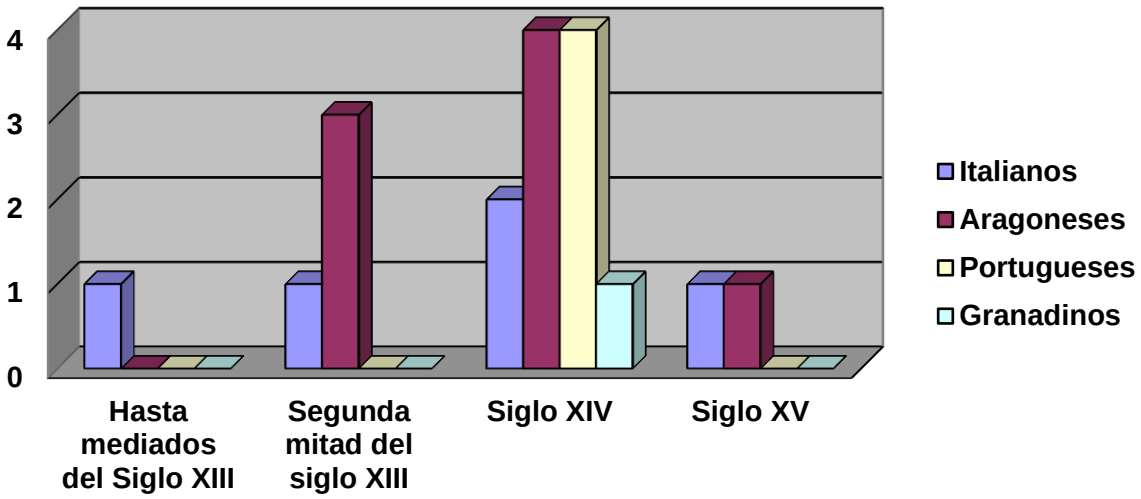
Otro dato que salta a la vista es el porcentaje desproporcionado que suponen las funciones relacionadas con el combate contra objetivos terrestres. Esto hay que ponerlo en relación principalmente con la acción naval castellana en la Guerra de los Cien Años y en menor medida con la conquista y colonización de las islas Canarias, siendo menor aún en relación a las campañas contra el reino nazarí de Granada.

ANEXO IX

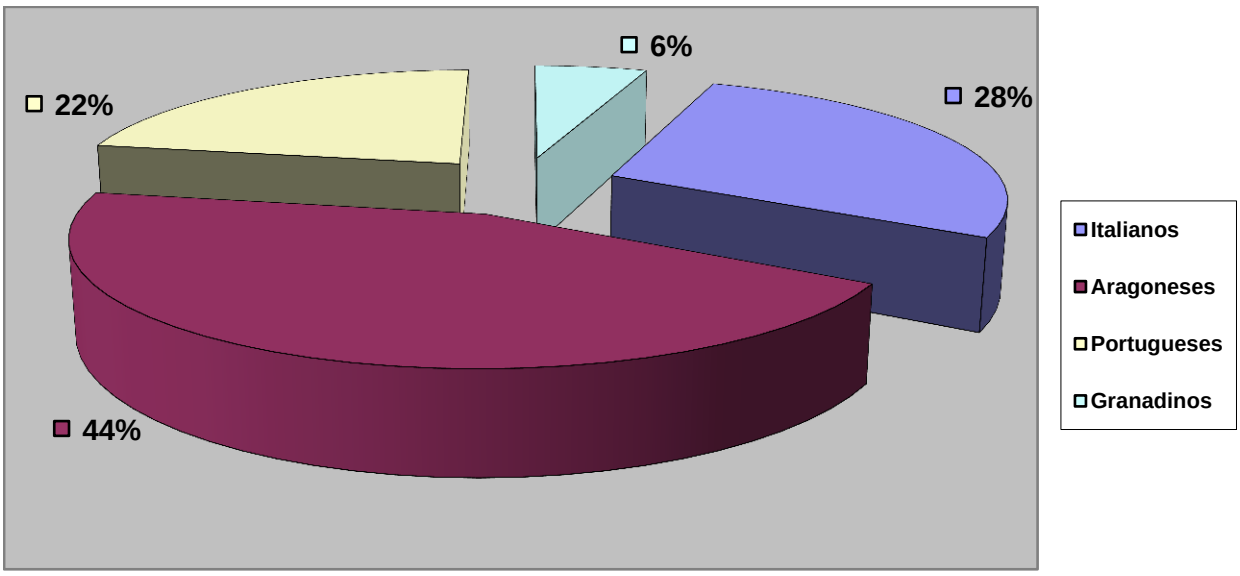
Colaboración de embarcaciones foráneas en la marina de Castilla

Hasta mediados del sigo XIII	Segunda mitad del siglo XIII		Siglo XIV				Siglo XV	
Italianas	Italianas	Aragonesas	Ita.	Portu.	Ara.	Gran.	Italianas	Aragonesas
1	1	3	2	4	4	1	1	1
Subtotal: 1	Subtotal: 4		Subtotal: 11				Subtotal: 2	
Total: 18								

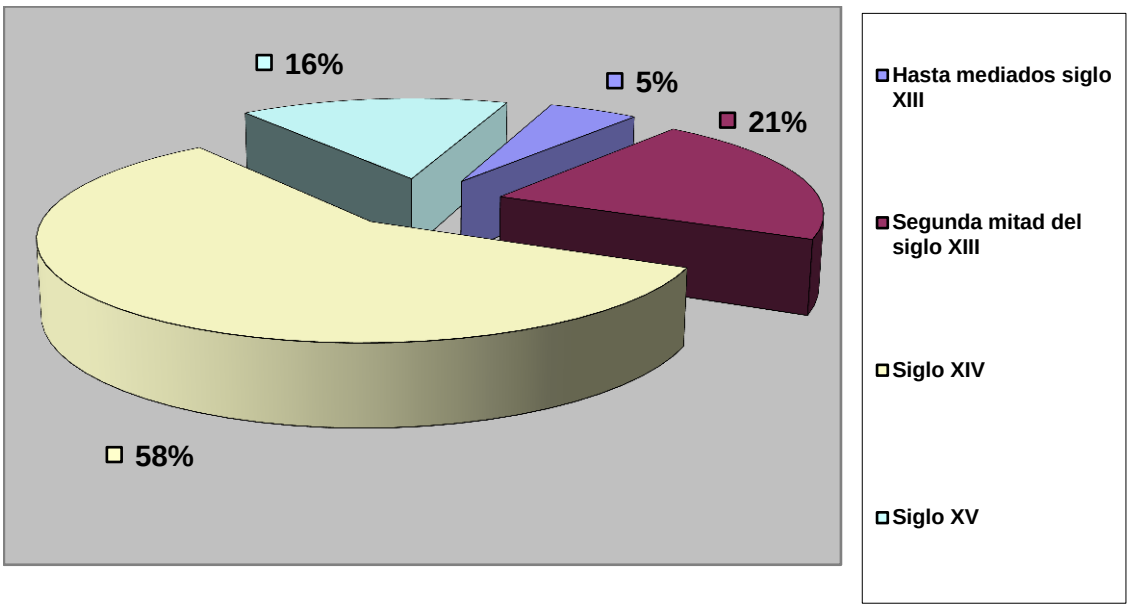
Comparativa por procedencia/marco cronológico:



Porcentaje por procedencia:



Porcentaje por marco cronológico:



Los datos relativos a la participación de elementos foráneos en las acciones navales castellanas para el período de nuestro estudio arroja una serie de datos interesantes.

Uno de ellos es la escasa aportación relativa. Como se aprecia en el cuadro, frente a las ciento setenta y dos acciones detectadas -entre las que se cuentan aquellas en que las embarcaciones castellanas fueron enviadas como refuerzo de otros poderes foráneos, principalmente franceses-, Castilla reclamó únicamente en 18 ocasiones el auxilio naval exterior.

Otro dato interesante es que dicho auxilio se obtuvo principalmente de otros poderes políticos peninsulares, principalmente de la Corona de Aragón y dentro de este ámbito, de portugueses e incluso de nazaríes. No obstante y tras la Corona de Aragón, el segundo gran ámbito de obtención de refuerzos navales fue Italia y en ella, de forma exclusiva, de Génova.

Respecto a la útima afirmación, un tercer dato es el temprano y continuo apoyo de procedencia italiana, principalmente genovesas, pero también, en el siglo XII, pisana. Esta se extenderá incluso más allá del período evaluado.

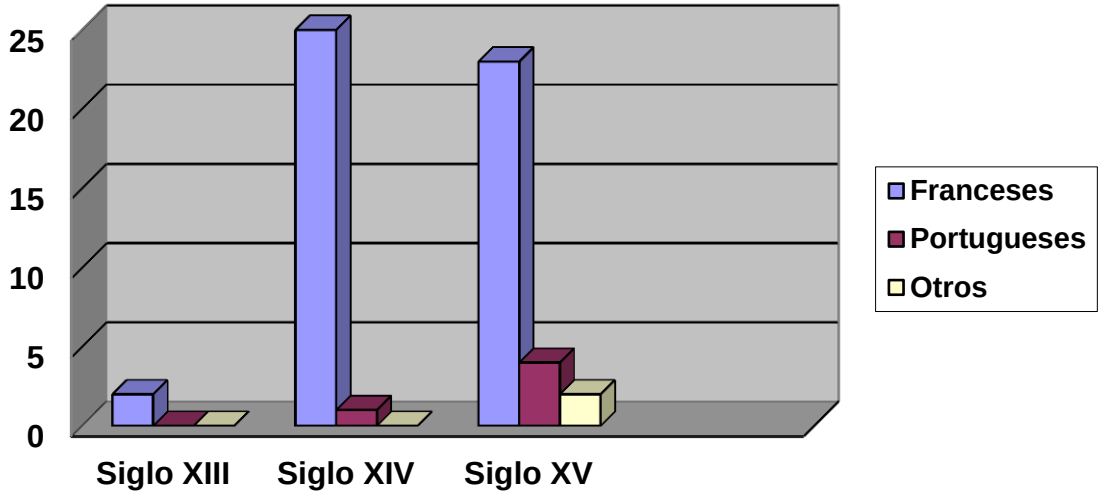
Además como dato destacado tenemos el hecho de que el mayor uso de embarcaciones foráneas se da precisamente en el siglo XIV, el de mayor actividad naval. Esta gran actividad naval castellana hizo necesaria la aportación de embarcaciones provenientes de numerosas fuentes, siendo necesario así recurrir con más frecuencia a la ayuda foránea, incluso en una ocasión a la nazarí por parte del rey Pedro I.

ANEXO X

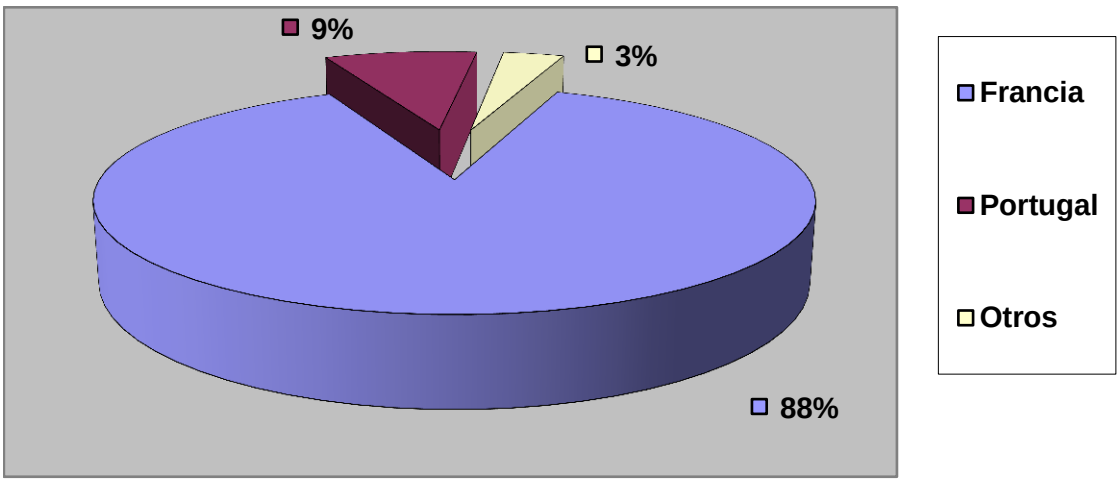
Colaboración de embarcaciones de Castilla con poderes foráneos

Siglo XIII	Siglo XIV		Siglo XV		
Francia	Francia	Portugal	Francia	Portugal	Otros
2	25	1	23	4	2
Subtotal: 2	Subtotal: 26		Subtotal: 29		
Total: 57					

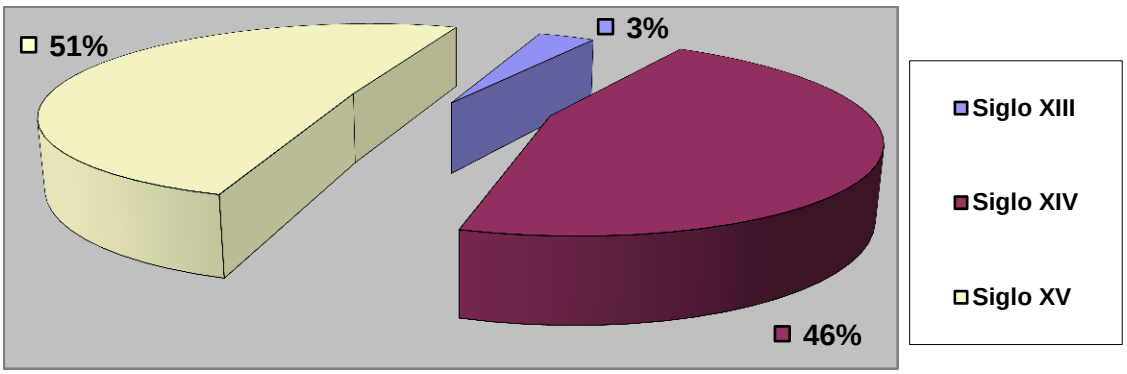
Comparativa por destinatario de la colaboración/marco cronológico:



Porcentaje por destinatario de la colaboración:



Porcentaje por marco cronológico:



Este anexo permite visualizar que los marinos y barcos de Castilla fueron elementos de la acción exterior, no sólo de forma directa, sino también de forma indirecta, actuando como soporte y auxiliando a los aliados políticos de Castilla. Así, es significativo el auge que se produce en el siglo XIV, especialmente tras la subida al trono de Enrique II de Trastámara. Esto está motivado con el auxilio que recibió del rey de Francia en la lucha contra su hermano por el trono de Castilla y el pago que el francés exigió posteriormente en forma de apoyo naval en su enfrentamiento contra al soberano de Inglaterra. Así, antes de 1370 las acciones castellanas de apoyo a fuerzas foráneas fueron dos, aunque también de auxilio a Francia, el resto fueron posteriores.

En una visión general, frente a las dieciocho ocasiones en que desde Castilla se solicitó apoyo naval foráneo, las embarcaciones castellanas realizaron un total de cincuenta y cuatro acciones de apoyo a entidades políticas foráneas. La mayoría de ellas como ya hemos indicado, principalmente después de 1370 y principalmente a Francia, pero también a Portugal y en menor medida a Inglaterra.

Centrándonos en el caso del apoyo prestado a Francia, este permite tener una presencia significativa en el teatro europeo caracterizada por dos circunstancias. Por un lado la presencia de contingentes navales, pagados generalmente por los soberanos franceses, permite una presencia más “barata” de lo que supondría la presencia de contingentes terrestres, contingentes estos últimos de los que la monarquía castellana no puede prescindir para la defensa de sus intereses en la Península Ibérica, tanto contra Aragón y Portugal como, en menor medida, contra Granada. Por otro lado, esta presencia naval se adecúa perfectamente a los intereses de la población de la cornisa Cantábrica dedicadas a las actividades marítimo-comerciales, y a la defensa de las mismas, en su marco geográfico de expansión “natural” la fachada atlántica europea. Así, la combinación de intereses políticos de la monarquía y los económico-sociales de dicho grupo de población permitió una acción decidida de forma continuada y prolongada en el tiempo.

ANEXO XI

Tipos de embarcaciones empleadas.

Tabla 1. Embarcaciones del siglo XIII.

Galera	Saetía
Nao/Nave	Barca
Leño	Navío
Carraca	Zabra
Pinaza	Batel

Tabla 2. Embarcaciones del siglo XIV.

Galera (Se mantiene del s. XIII)	Zabra (Se mantiene del siglo XIII)
Nao/Nave (Se mantiene del s. XIII)	Batel (Se mantiene del siglo XIII)
Barca (Se mantiene del s. XIII)	Carabo (Nuevo, 1ª mitad de siglo)
Navío (Se mantiene del s. XIII)	Barco (Nuevo, 2ª mitad de siglo)
Leño (Se mantiene del s. XIII)	Galeota (Nuevo, 2ª mitad de siglo)

Tabla 3. Embarcaciones del siglo XV.

Galera (Se mantiene del s. XIII)	Coca (Nuevo, 1ª mitad de siglo)
Nao/Nave (Se mantiene del s. XIII)	Albatoza (Nuevo, 1ª mitad de siglo)
Barcas (Se mantiene del s. XIII)	Chalupa (Nuevo, 1ª mitad de siglo)
Leño (Se mantiene del s. XIII)	Carraca (Nuevo, 1ª mitad de siglo)
Navío (Se mantiene del s. XIII)	Cópano (Nuevo. 1ª mitad siglo)
Pinaza (Se mantiene del s. XIII)	Urca (Nuevo, 2ª mitad de siglo)
Zabra (Se mantiene del s. XIV)	Carabelón (Nuevo, 2 ª mitad de siglo)
Carabelas (Nuevo. 1ª mitad siglo)	Fusta (Nuevo, 2ª mitad de siglo)
Ballener (Nuevo. 1ª mitad siglo)	Galeaza (Nuevo. 2ª mitad de siglo)

Como se puede apreciar se produce un aumento en la nómina de nombre de tipos de embarcaciones mencionadas conforme va transcurriendo el tiempo en las fuentes que hemos empleado para nuestro trabajo. Curiosamente, o no tanto, gran parte de las embarcaciones mencionadas en el siglo XIII, se mantienen a lo largo de todo el período analizado. Y digo no tanto ya que la denominación de embarcaciones, cuando se consolida, suele tener una larga pervicencia en el

tiempo, a pesar que desde el principio de una denominación a su uso último, puede referirse a embarcaciones con muy diferentes características. Tenemos sino el ejemplo de las *fragatas*, denominación surgida a mediados del siglo XVI para embarcaciones tanto comerciales como de uso bélico y que sigue en la segunda década del siglo XXI, lógicamente referido a un tipo de embarcación más que diferente.

Otro dato curioso es que gran parte de los nombres de embarcaciones surgidas en el siglo XIV como nuevo modelo, todos menos el modelo *Zabra*, desaparecen en el siglo XV. No obstante en este último siglo aparece una docena de nuevos modelo. Todo ello pese a que el gran siglo del salto naval castellano es el primero de esos.

Pudiera suceder que la extensión en la denominación de un nuevo tipo de embarcación tardase tiempo en hacerse hueco en el vocabulario de la época o que incluso ante varias denominaciones para un mismo tipo de embarcación, finalmente se impusiera una de ellas.

En todo caso, resulta difícil explicar el motivo de la desaparición en el siglo XV de la mayoría de las denominaciones de embarcaciones nacidas en la centuria anterior.

Esta variedad de denominación de las embarcaciones puede llevarnos a pensar en dos posibilidades:

-Una es la diversificación de funciones y por lo tanto la existencia de labores especializadas para cada embarcación.

-Otra es que las diversas denominaciones obedezcan a diferentes formas para referirse al mismo tipo de embarcación, bien dentro de un mismo ámbito geográfico o bien en diferentes ámbitos.

FUENTES

Y BIBLIOGRAFÍA

1. Acerca de la bibliografía

El lector de este trabajo ha podido constatar la gran cantidad de referencias bibliográficas que se proporcionan. De igual forma se puede apreciar cuáles han sido los niveles de intensidad de uso de esas referencias bibliográficas para el trabajo científico y la realización del texto.

Sintetizando, puedo indicar que hay tres grandes niveles. Por un lado, las obras que han sido empleadas con mayor profusión y se han empleado directamente en el trabajo. En un segundo nivel, aquellas que han sido revisadas pero no empleadas al mismo nivel que las primeras -bien sea por ausencia de información directa o porque esta no se ha considerado en la línea del trabajo-. Finalmente el tercer nivel, aquellas obras de las que se proporciona únicamente su referencia sin que halla sido ni revisada ni utilizada para la redacción del texto.

A pesar de estas matizaciones en el empleo y uso de las referencias bibligráficas, he decidido la colocación en este apartado de todas las obras localizadas, de tal forma que el usuario pueda tener acceso a su mera existencia y de esta forma poder localizarla y leerla si es su gusto. No solo por eso, también porque refleja una parte considerable de este trabajo, como ha sido la búsqueda de información tanto bibliográfica como documental.

La presentación de la bibliografía se efectúa atendiendo a una organización temática pese a que pueda obedecer a un criterio subjetivo al adscribir una obra en una categoría y no en otra. Para intentar evitar esto, se hace la división temática atendiendo a la propia articulación del texto.

2. Bibliografía clasificada

Terminología

-BENITO RUANO, E., «La Reconquista. Una categoría histórica e historiográfica» *Medievalismo*, 12, 2002, pp. 91-98.

-COROMINAS, J. de y PASCAL, J. A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico Madrid*, Gredos, 1981, 2ª reimpresión, 1989.

-COVARRUBIAS, S. de, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española*. Edición de Martín de Riquer, 1987, tercera edición de 1993. Edición original de 1943.

-GARCÍA FITZ, Fco., «La Reconquista: estado de la cuestión» En *Clio & Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 6, 2009, pp. 142-215.

-MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J. Mª., *Diccionario náutico*. Ediciones Nauta, Barcelona, 2003. 2ª. Edición.

-MOLINER, Mª., *Diccionario*, Edición de 1980.

-RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel, «Reconquista y Cruzada. Un balance historiográfico doce años después» En *Espacio, tiempo y forma*. Medieval, 26, 2013, pp. 117-128.

-VV.AA., *Diccionario de autoridades* RAE, 1734, pág. 502 para marítimo y 653 para naval.

Fuentes originales

-AGN, Comptos, caja 14, nº. 98.

-BMN CVP, tomo 1bis, ms. 72 doc. 3, ff. 25-27.

-BMN CVP, tomo 1bis, ms. 72, doc. 3, ff. 30-31.

-BMN CVP, tomo 1bis, ms. 72, doc 3, ff. 42-43 y 49 y ss.

-BMN CVP, tomo 1bis, ms. 72, doc. 17, f. 65.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 1, doc. 4, ff. 6 r.-9 v.

-BMN, CVP, Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 7, ff. 35 r.-36 v.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 14, f. 56.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 17, ff. 64 r.-112 r.

-BMN CSB. ACA. Ms. 363, serie 13. Doc. 46.

-BMN CSB. ACA. Ms. 363, serie 13. Doc. 47.

-BMN CSB. ACA. Ms. 363, serie 13. Doc. 50.

-BMN CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68, ff. 195 r.-200r., ff. 197 v.-198 r.

-BMN. CSB. S. Artículo 1º, nº 1 a 82, ms. 371, doc. 1, ff. 1r.-4v.

-BMN. CSB. S. Artículo 1º, nº 1 a 82, ms. 371, doc. 2. ff. 5r.-8v.

-BMN. CSB. S. Artículo 3º, nº 1, ms 375, ff. 1r.-23r.

-Documentación de Martín Padilla Manrique, BMN CSB, articulo 4º.

-*Miscelánea histórico-geográfica*. Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Ms. M-I-16, ff. 56v.-57r.

-*Liber Iudiciorum*. BNM. Sección de manuscritos, Mss. 772 y Mss. 12.924.

-ZALVIDE, M. y ARRIAGA, J., *Informe sobre el dominio del mar.* BMN, Colección Zalvide, vol. 6, doc. 50, ff. 109r-155r.

Crónicas para los antecedentes navales tardoantiguos

-APOLINAR, Sidonio, *Epistolae*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores, Auctores Antiquissimi, VIII*, *Sidonio Namatio Suo Salutem*, pp. 130-133.

-BICLARO, Juan de, *Chronica*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II, pp. 211-220.

-CESAREA, Procopio de, *Historia de las Guerras. Libros III-IV. Guerra Vándala*. José Antonio Flores Rubio. Madrid, Gredos, 2000.

----------DEWING, B., *Procopius in seven volumes*. Vol. III, IV y V, *History of the Wars, books, V, VI, VII and VIII. The Gothic War*.

-*Crónica Gallica* en T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora IX*, vol. I, pp. 615-666, el texto cronístico en pp. 629-666.

-HIDACIO, *Continuatio Chronicorum Hieromyniquorum*. T. Mommsen, MGH *Scriptores Auctores Antiquissimi*, *Crónica Minora, XI*, vol. II, pp. 13-36.

-OROSIO, P., *Historiarum Adversu Paganos Libri VII.* C. Zaugmeister, *Habeas Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum*, 5.

-SEVILLA Isidoro de, *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II. Pp. 267-303.

-TOLEDO, Julian de, *Historia Rebelliois Pauli Adversus Wambam Gothorum Regem*. P. Migne. *Habeas Chriastianorum*, Serie Latina, vol. XCVI, columnas 759 a 808. En adelante *Historia Rebellionis Pauli*.

-TOURS, Gregorio de, *Historia Francorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores. Scriptores Rerum Merovingicarum*, vol. I, pp. 31-450.

Crónicas para los antecedentes navales altomedievales

-*Anales Toledanos I y II*. Edición de Julio Porres Martín-Cleto, Toledo, Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos-Diputación Provincial de Toledo, 1993.

-*Anales Toledanos III*. Edición de Antonio C. Floriano, En *Cuadernos de la Historia de España*, nº. XLIII-XLIV, pp. 155-187.

-CAFFARO, P., *De Captione Almerie et Tortuose*. Edición de Antonio Ubieto Arteta. Valencia, ANUBAR, 1973.

-CASARIEGO, J. E., *Historias asturianas de hace más de mil años. Edición bilingüe de las crónicas ovetenses del siglo IX y de otros documentos*. Oviedo, Principado de Asturias-IDEA, 1990.

-*Crónica del Emperador Alfonso VII*. Introducción, edición, traducción, nota e índices de Maurilio Pérez González. León, Universidad de León, 1997.

-GELMÍREZ, D., *Historia Compostelana*. Edición de Enma Falque Rey. Madrid, Akal, 1994.

Crónicas para la historia naval castellana

Siglo XIII

-ALFONSO X, *Primera Crónica General de España*. 2 vols. Edición de Ramón Menéndez Pidal y actualización de Diego Catalán. Madrid, Gredos, 1977.

----------Edición de Cristina Gozález *La Tercera Crónica de Alfonso X: «La Gran Conquista de Ultramar»*. Londres, Támesis Books, 1992.

-BUTIÑA JIMÉNEZ, J., *Libro de los Hechos*. Madrid, Gredos, 2003.

-*Crónica Latina de los Reyes de Castilla.* Edición de Luis Charlo Brea. Madrid, Akal, 1999.

-FUSTER, J., *Ramón Muntaner, Crónica*. Madrid, Alianza Editorial, 1970.

-GONZÁLEZ, C., *La Tercera Crónica de Alfonso X: «La Gran Conquista de Ultramar»*. Londres, Támesis Books, 1992.

-RADA, Jiménez de, *De Rebus Hispaniae* o *Historia de los Hechos de España*. Edición de Juan Fernández Valverde. Madrid, Alianza, 1989.

-SOLDEVILA F., (Ed.), *Les Quatre Grans Cròniques*. Barcelona, Selecta, 1971.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Siglo XIV

-CIRLOS, V. y RUIZ DOMENEC, J. E.,(Eds.) *Jean Froissart. Crónicas*. Madrid, Siruela, 1988.

-*Crónica de Alfonso X.* En BAE, vol. LXVI en pp. 1-66.

-*Crónica de Sancho IV*. En BAE, vol. LXVI pp. 67-90.

-*Crónica de Fernando IV*. En BAE, vol. LXVI pp. 91-170.

-*Crónica de Alfonso XI*. Estudio de Diego Catalán, Tesis Inédita, Universidad Complutense, 1951.

-*Crónica de 1344 que ordenó el Conde de Barcelós de Pedro Alfonso*. Edición de Diego Catalán y María Soledad de Andrés, Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1970.

-FAUCON. J-C., (Ed.) *La Chauson de Bertran du Guesclin de Cuvelier*. 3 vols. Tolouse, Èditions Universitaires du Sud, 1990-1991.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-VALLADOLID, F. Sánchez de, *Crónica de Alfonso XI* BAE, vol. LXVI, pp. 171-392.

Siglo XV

-BERNÁLDEZ, A., *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición de Manuel Gómez Moreno y Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

-CAMPO, V e INFANTES, V., (Eds.), *La doncella de Francia. La historia castellana de Juana de Arco*. Frankfurt del Main-Madrid, Vervuet-Iberoamericana, 1997.

-CHACÓN G., *Crónica de Don Álvaro de Luna*. Edición de Juan de Mata Carriaza, Madrid, Espasa-Calpe, 1940.

-CARRIAZO RUBIO, J. L., (Ed.) *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

-CARRILLO DE HUETE, P. *Crónica del Halconero*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, Madrid, Espasa-Calpe, 1946.

-COUSINOT, G., *Chronique de la Pucelle*. Reedición facsímil de Françoise Michaud-Fréjaville, Caen, Paradigma, 1992. Reproduce la edición de Vallet de Viriville realizada en 1859.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-DÌEZ DE GAMES, G., *El Victoria, Crónica de Don Pero Niño, conde de Buelna.* Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-EANES DE ZURARA, G., *Crónica da tomada de Ceuta*. Edición de Reis Brasil Publicaciones Europa-América, 1992.

-ENRÍQUEZ DEL CASTILLO, D., *Crónica de Enrique IV*. Edición de Aureliano Sánchez Martín. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1994.

-ESCAVIAS, P., de, *Hechos del Condestable Miguel Lucas de Iranzo*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Espasa-Calpe, 1940.

-CARVAJAL, G. de, *Crónica de Enrique IV*. Edición de Juan Torres Fontes, *Estudio sobre la "Crónica de Enrique IV" del Dr. Galíndez de Carvajal*. Murcia, Instituto Jerónimo Zurita, 1946.

-GARCÍA DE SALAZAR, L., *Crónica de Vizcaya*. Edición de Sabino Aguirre Gandía, *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986. Sobre *La Crónica*, pp. 13-106.

----------*Libro de las bienandanzas e fortunas*. Edición de Ángel Rodríguez Herrero, *Las bienandanzas e fortunas: códice del siglo XV.* 3 vols. Bilbao, Gráficas Ellacuría, 1967.

-*Los Anales Breves de Vizcaya*. Edición de Aguirre Gandía. *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986.

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-PULGAR, H. De, *Claros Varones de Castilla*. Edición de Robert B. Tate. Madrid, Taurus, 1985.

----------*Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. 2 vols., Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

-SANTA CRUZ, A. de *Crónica del los Reyes Católicos.* Estudio y edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. 2 vols. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1951.

-VALERA, D. de. *Crónica Abreviada de España*. Impresa en 1482. Edición de Sevillana, 1543.

----------*Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

----------*Crónica de Guzmán el Bueno*. Edición de Miguel Ángel Ladero Quesada «Una biografía caballeresca del siglo XV: "*La Coronica del yllustre y muy magnifico caballero don Alonso Perez de Guzman el Bueno"*» En *En la España Medieval*, 22, 1999, pp. 247-283. Transcripción del texto en pp. 269-283. También en *Memorial Histórico Español*, tomo VI. Madrid, Real Academia de la Historia, 1853, pp. 1-110. Texto cronístico en pp. 7-108.

----------*Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*.

Crónicas islámicas

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-HUICI MIRANDA, (Ed.), *Al-Hulal Al-Mawasiyya: crónicas árabes de las dinastías almorávide, almohade y benimerin*. Tetuán, Editorial Marroquí, 1951.

-IBN HAYYAN, *Al-Muqtabis*. Edición de María Jesús Viguera y F. Corrientes. Zaragoza, 1981.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el volúmen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963.

-IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Edición del barón de Slane. Argel, Imprimier du Gouverment, 1852-1856. Reedición de 1978.

-IBN AL-JATIB, *Al-Lamha al-badriyya fi l-dawla al-nasriyya* o *Historia de los Reyes de la Alambra*. Edición de Emilio Molina y José María Casciaro, *Historia de los Reyes de la Alhambra*. Granada, Universidad de Granada, 1998.

----------*Kitab amal al-alam*. Edición de Rafaela Castrillo. *Historia Medieval Islámica del Norte de África y Sicilia*. Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1983.

Crónicas para la conquista de las islas Canarias

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

-*Le Canarien*. SERRA E., y CIONRANESCU, A. (Ed.). Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e índice*.

2. Otras fuentes escritas

-ÁLVAREZ LLOPIS, E., BLANCO CAMPOS, E. y GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Libro del Concejo (1494-1522) y documentos medievales del Archivo Municipal de Castro Urdiales*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1996.

-BALEBCHANA, J. A. (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera: enbiadas en diversos tienpos é à diversas personas*. Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878.

-BALLESTEROS BERETTA, A., *Alfonso X el* Sabio. Barcelona, 1963

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928.

-BENAVIDES, A., *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. II, *Colección Diplomática*.

-BENITO RUANO, E., *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1992.

-BLANCO LOZANO, P., *Colección Diplomática de Fernando I (1037-1065)*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro-Archivo Histórico Diocesano, 1987.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *Álvaro de Luna (1419-1453). Colección diplomática*. Madrid, Dykinson, 1999.

-CANELLAS LÓPEZ, A., *Diplomática Hispano-Visigoda*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1979.

-Colección de documentos para la Historia del Reino de Murcia. 19 vols. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1963 a 2003.

-CUÑAT CISCAR, V., *Documentación Medieval de la Villa de Laredo*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1998.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

-ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, C. y MARTÍNEZ LAHIDALGA, A., *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999.

----------*Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1474-1500).* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999.

-FLORIANO, A. C., *Diplomática Española del Período Astur*. 2 vols. Oviedo, IDEA, 1949-1951.

-GAMBRA, A., *Alfonso VI. Cancillería, Curia e Imperio*, 2 vols. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 1998.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *El Reino de Castilla en época de Alfonso VIII*. 3 vols. Madrid, CSIC, 1960.

----------*Reinado y diplomas de Fernando III*. 3 vols. Vol. I, *Estudio*; vols. II y III *Documentos*. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1980.

-HERRERA Mª. T. *et al.*, *Texto y Concordancias de Documentos Castellanos de Alfonso X*. CD-Rom. Hispanic Seminar of Medieval Studies, 1999.

-JOSUÉ, E., *Libro de Regla o Cartulario de la Antigua Abadía de Santillana del Mar*. Madrid, 1912.

-LARRAÑAGA ZULUETA, M. A. y TAPIA RUBIO, I., *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1993.

-LEMA PUEYO, J. A., *Colección Diplomática de Alfonso I de Aragón y Pamplona (1104-1134)* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1990.

-MARTÍNEZ DÍEZ, G., *Libro Becerro de las Behetrías: estudio crítico*. 3 vols. León, Centro de Estudios e Investigaciones "San Isidoro", 1981.

-*Memorias de Don Enrique IV de* Castilla. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1835-1913. Colección documental en vol. 2.

-MIGUEL VIGIL, C., *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*. Oviedo, Ayuntamiento de Oviedo, 1899.

-MONTERDE ALBIAC, C., (Ed.), *Diplomatario de la Reina Urraca de Castilla y León*. Zaragoza, ANUBAR, 1996.

-RUÍZ ALBI, I., *La Reina Doña Urraca (1109-1126): cancillería y colección diplomática*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 2003.

-SÁEZ, C. y VAL GONZÁLEZ DE LA PEÑA, Mª. del (Eds.), *La Coruña. Fondo Antiguo (788-1065)*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-SOBREQUÉS CALLICÓ, J., *Catálogo de la Cancillería de Enrique IV de Castilla Señor del Principado de Cataluña (Lugartenencia de Juan de Beaumont, (1462-1464)*. Barcelona, CSIC, 1975.

-SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander. Documentación Medieval (1295-1504)*. Santander, Fundación Marcelino Botín, 1996.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Historia y reinado de Juan I de Castilla* 2 vols. Madrid, 1977-1982. Vol. II, *Registro Documental (1371-1383)*.

-ZABALZA DUQUE, M., *Colección Diplomática de los Condes de Castilla*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1998.

3. Fuentes arqueológicas

-ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A.: «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media» En *Itsas Memorias. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº2. San Sebastián, 1998, pp. 13-33.

-*Archéologie sous-marine: 4000 ans d'histoire maritime*. 1972.

-*Arqueología subacuática en España, La*. Cartagena, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, 1988

-AZUAR RUIZ, R., *Ruta del patrimonio arqueológico marino de España y Portugal*. Cartagena, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, 2008.

-*Carta arqueológica de la costa de Almería*. Almería-Madrid, Junta de Andalucía-Universidad Autónoma de Madrid, 1998.

-CEDERLUND (Ed.) *Medieval Ship Archaeology*. Estocolmo, Universidad de Estocolmo, 1995.

-FOERSTER LAURES, F., «The warships of the kings of Aragón and their fighting tactics during the 13th and 14th centuries AD», vol. 16, nº. 1, febrero 1987

-IZAGUIRRE, M, VALDÉS, L., MATÉS, J. M. y PUJANA, I., «State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain)» En *Proceedings. International Symposium*…, pp. 449-454.

-MARTÍN BUENO, M., IZAGUIRRE, M., CASADO SOTO, J. L., SENEN LÓPEZ, F., «La arqueología subacuática en las costas del Norte y Noroeste peninsular: estado de la cuestión», pp. 34-58.

-MARTÍNEZ LILLO, S., «La Navegación en el Mediterráneo. Bizancio y el Islam» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 1, 1992, pp. 139-148.

-MIRÓ CANALS, J., «Arqueología submarina en el Mediterráneo: Los pecios» En *Revista de Arqueología Marítima*, 2, 1993, pp. 27-44.

-MOTT, L. V., «Ships of the 13th-century Catalan Navy», vol. 19, nº. 4, noviembre 1989, pp. 101-112.

-PALOU MIQUEL, H, PUJOL HAMELINK, M., RAURICH SANTALO, J. y RIETH, E., «"Culip VI" y "Les sorres X", dos pecios de época medieval en Cataluña» En *BAM*, 6, 1992, pp. 59-66.

-PÉREZ BALLESTER J. y PASCUAL BERLANGA G., (Eds.), *Puertos antiguos y comercio marítimo*. Valencia, Universidad de Valencia-Generalidad de Valencia, 1998

----------*Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructura*. Valencia, Universidad de Valencia, 2003.

-PINEDO REYES, J., «Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, 1996, pp. 57-90.

-*Proceedings. International Symposium on Archeology of Medieval and Iberian-Atlántic Tradition Hull remains, manuscrit and ethnografics sources: a comparative approach*. Actas del Congreso *International Symposium on Archeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Lisboa, 7 a 9 de septiembre de 1998. Editado en Lisboa, Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subaquática/Academia de Marinha, 1998.

-RIETH, E., «L'épave d'Urbieta (Gernika): une embarcation à clin du milieu du Xve siècle. Étude preliminaire» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº5, San Sebastián, 2006, pp. 603-616.

-ROSELLÓ BORDOY, G., «Comercio y navegación en las Baleares Medievales: la información textual y arqueológica» En *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 2, 1993, pp. 177-196.

-*I International Symposium on boat and ship archeology*. *Soucers and Techniques in Boat Archaeology*. Oxford, B. A. R., 1977.

-*II International Symposium on boat and ship archeology*. *Postmedieval boat and ship archaeology*. Oxford, B.A.R., 1985.

-*III International Symposium on boat and ship archeology*. *Harbour Archeology.* Carl Olof CEDERLUND (Ed.), B. A. R., 1985.

-*IV International Symposium on boat and ship archeology*. *Local Boats.* LIXA FILGUEIRAS, O., (Ed.), 2 vols. Oxford, B.A.R., 1988.

-*V International Symposium on boat and ship archeology*. *Carvel construction technique: skeleton-first, shell-first.* REINDERS, R. y KEES, P., (Eds.), Oxford, Oxbow Books, 1991.

-*VI International Symposium on boat and ship archeology*. *Crossroads in Ancient Shipbuildings.* WESTERDAHL, Ch., (Ed.), Oxford, Oxbow books, 1994.

-*VII International Symposium on boat and ship archeology*. *Construction navale maritime et fluviale: aproaches archeologique, historique et ethnologique.*POMEY, P. y RIETH, E., (Eds.), CNRS Editions, 1999.

-*VIII International Symposium on boat and ship archeology*. *Down the river to the Sea*. LITWIN, J., (Ed.), Gdansk, Polish Maritime Museum, 2000.

-*IX International Symposium on boat and ship archeology*. *Boats, Ships and Shipyards*. BELTRANE, C., (Ed.), Oxford, Oxbow Books, 2003.

-*X International Symposium on boat and ship archeology*. *Connected by the Sea*. BLUE, L., HOCKER, F., y ENGLERT, A., (Eds.), Oxford, Oxbow Books, 2006.

Bibliografía

-HUIZINGA, J., *El otoño de la Edad Media*. Madrid, Alianza, 2012 pera la séptima reimpresión de la primera edición de 2001. Versión de José Gaos.

CAPÍTULO II. ESTADO METODOLÓGICO Y DE LA CUESTIÓN

-DEVRIES, K., *Cumulative Bibliography of Medieval Military History and Technology*. Leiden, Brill, 2002.

-FLORES DÍAZ, M., «Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión» En la revista electrónica de la Universidad de Colorado *eHumanista*, 10, 2008, pp. 244-273. Aceso por www.ehumanista.ucsb.edu/volumenes/volume_10/index.shtml.

-MORALES PADRÓN, Fco., y PÉREZ EMBID, F., *Bibliografía española de historia marítima (1932-1962)*. Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1970.

-VV. AA., *Bibliografía militar española (1936-2000).* Madrid, Ministerio de Defensa, 2001.

-VV. AA., *La historia Medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)*. Pamplona, Gobierno de Navarra, 1999.

-http://www.deremilitari.org/BIBLIO/

-http://www.deremilitari.org/RESOURCES/REVIEW/

1. Historia de la Guerra

FLORES DÍAZ, M., «Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión» En la revista electrónica de la Universidad de Colorado *eHumanista*, 10, 2008, pp. 244-273. Aceso por www.ehumanista.ucsb.edu/volumenes/volume_10/index.shtml.

GARCÍA FITZ, Fco., «La defensa de la frontera en el bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del siglo XIII» En *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb Siglos XIII-XVI*. Actas del coloquio celebrado en Madrid los días 17 y 18 de diciembre de 1987. Publicado en Madrid, 1988.

----------*Ejércitos y actividades guerreras en la Edad Media europea*. Madrid, Arco Libros, 1998

----------*Castilla y León frente al Islam: estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII*). Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, reeditada en 2005.

----------«La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: "la marina y la guerra"» En *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*. Ciclo de conferencias cátedra de Menéndez Pelayo. Santander, 1998, pp. 9-28.

----------*Relaciones políticas y guerra: la experiencia castellano-leonesa frente al islam, siglos XI-XIII*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002

----------*La Edad Media. Guerra e ideología. Justificaciones jurídicas y religiosas*. Madrid, Sílex, 2003.

----------*Las Navas de Tolosa*. Barcelona, Ariel, 2005.

----------«Ejército y guerra en la Edad Media Hispánica» En, *Aproximación a la Historia Militar Española*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.Vol. I. 99-123

-GARCÍA FITZ, Fco. Y NOVOA PORTELA, F., *Cruzados en la Reconquista*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2014.

1. 1. Historias generales de la guerra

-ALEGRIA DE RIOJA, J., *Historia Militar y Universal de España*. Zaragoza, Academia General Militar, 1989.

- ANDRESKI, S., *Military Organisation and Society*. Londres, 1908.

-BRAMSON, L., y GOETHALS, G., *War: Studies from Psychology, Sociology and Anthropology*. Nueva York, 1964.

-CORVISIER, A., *Armies and Society in Europe*. Bloomington, 1979.

-DELBRÜCK, H., *Geschischte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschischte*. Traducida al inglés, *History of the Art of the War within the Framework of Political History*. 3 vols. Volumen 3, *The Middle Ages*. Segunda edición, Berlín, 1923. Traducido del alemán al inglés por Walter J. Renfoe, J. R., Conneticut, Greenwood Press, 1982.

-DUPUY, R. E. y DUPUY, T. N., *The Encyclopedia of Military History from 3500 BC to the Present*. Primera edición, MacDonald, Londres, 1970.

-FULER, J. F. C., *A military History of the western world*. 3 vols. Nueva York, 1954-55. Traducida en España como *Batallas decisivas del mundo occidental*. Barcelona, Luís de Caralt, 1961.

-GARCÍA CANEIRO, J. y VIDARTE, Fco. J., *Guerra y Filosofía. Concepciones de la Guerra en la Historia del Pensamiento*. Valencia, Tirant lo Blanc, 2002.

-GONZÁLEZ, J. B., *España Estratégica. Guerra y Diplomacia en la Historia de España*. Madrid, Sílex, 2007.

-GROEBEL, J. y HINDE, R., (Eds.), *Aggression and War*. Cambridge, 1989

HAAS, J., (Ed.), *The Anthropology of War*. Cambridge, 1990

-HARRIS, M., y MURPHY, R., (Eds.), *War: The Anthropology of the Armed Conflict and* Aggression. Nueva York, 1967.

-HOWARD, M., *War in European History*. Oxford University Press, 1976.

-JONES, A., *The Art of War in the Western World*. Urbana y Chicago, Ilinois University Press, 1987.

-KEEGAN, J., *Historia de la Guerra*. Barcelona, Planeta, 1995. Traducción de Francisco Martín Arribas. 1993 para la primera edición inglesa.

-*Lecciones de Historia Militar*. Madrid, Escuela Superior del Ejército, 1978-1979.

-MARTÍN ARRÚE, Fco., *Curso de Historia Militar*. Madrid, 1887.

-MONTGOMERY, B. L., *Histoire de la Guerre*. París, France-Empire, 1970.

-NIETO LANZOS, A «España, factor decisivo en la Historia de Europa» En, *Curso de Conferencias sobre Historia, Geografía y Filosofía de la Guerra*. Madrid, Estado Mayor Central del Ejército, 1947, pp. 21-40.

-OMAN, Ch., *History of the wars*. Londres, 1898.

-PARET, P., *Understanding War*. Princeton, 1992.

-PARKER, G., *Cambridge Illustrate History of Warfare*. Londres, Universidad de Cambridge, 1995. Reimpresión de 1999.

-PUMAROLA ALAIZ, L., *Cien ejemplos gloriosos de nuestra historia militar.* Barcelona, 1947.

-ROBARCHAK, C., *Papers Presented to the Guggenheim Foundation Conference, On the Anthropology of War*. Sante Fe, 1986.

-VAYDA, A., *War en Eciological Perspective*. Nueva York, 1976.

-WANTY. E., *La Historia de la Humanidad a través de las guerras*. 2 vols. Madrid, Alfaguara, 1972.

-WILSON, T., *The Myriad Faces of War*. Cambridge, 1986.

1. 2. Historias sobre la guerra en la Edad Media

-ALLMAND, Ch., «War and profit in the Late Middle Ages» En *History Today*, 15, 1965, pp. 762-769.

-ARRANZ GUZMÁN, A; RÁBADE OBRADÓ, Mª del Pilar y VILLARROEL GONZALEZ , O. (coordinadoores), *Guerra y Paz en la Edad Media*. Madrid, Sílex, 2013.

-AYTON, A. y PRICE, J. L., «Introduction: The Military Revolution from a medieval perspective» En AYTON, A. y PRICE J. L., (Eds.) *The Medieval Military Revolution. State, society and military changes in Medieval and Early Modern Europe*. Londres, Tauris Publishers, 1995, pp. 1-22.

-BACHRACH, B. S., *Armies and Politics in the Early Medieval West*. Aldershot, Variorum, 1993.

----------*Early Medieval Europe*, En RAAFLAUB, K. y ROSENSTEIN, N. (Eds.) *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds: Asia, the Mediterranean, Europe and Mesoamerica*. Washington D. C., Center for Hellenic Studies-Harvard University Press, 1999, pp. 271-307.

----------(Ed.), *Journal of Medieval Military History*. Volumen I. Woodbridge, The Boydell Press, 2002.

-BENNETT, M., *La Guerra en la Edad Media*. Madrid, Akal, 2010.

-CARDINI, F., *Quell' Antica Festa Crudele. Guerra e cultura della guerra dall'età feudale alla Grande Rivoluzione*. Florencia, Sansón Editore Nuova, 1982. Traducción francesa, *La culture de la guerre Xe.-XVIIIe. Siècle*. París, Gallimard, 1992. Traducción de Angélique Levi.

-CONTAMINE, Ph., *La guerra en la Edad Media*. Barcelona, Labor, colección Nueva Clio, 1984. Traducido por Javier Faci Lacasta. 1980 para la primera edición francesa.

----------*Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Age*. París, 2000.

-FERNÁNDEZ DE LARREA ROJAS, J. A., «Guerra y sociedad en Europa Occidental durante la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)» En *La Guerra en la Historia: Décimas Jornadas de Estudios Históricos*. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1999, pp. 45-92.

-FRANCE, J., *Western Warfare in the Age of the Crusaders 1000-1300*- Londres, UCL Press, 1999.

-GARCÍA FITZ, Fco., *Ejércitos y actividades guerreras en la Edad Media europea*. Madrid, 1998.

----------*La Edad Media. Guerra e ideología. Justificaciones jurídicas y religiosas*. Madrid, Sílex, 2003.

-GRAVA, Y., «La guerre au XIVe siècle. Un exemple provençal: Martigues» En *101e. Congrès National des Sociétés Savantes. La guerre et la paix au Moyen Age*. Congreso celebrado en 1976. Actas, París, 1978, pp. 179-192

-HALLSAL, *Warfare and society in the barbarian west, 450-900*. London, Routledge, 2003.

-HOOPER, N. y BENNETT, M., *Cambridge Illustrate Atlas of Warfare. The Middle Ages, 768-1487*. Universidad de Cambridge, 1996. Hay traducción española, Madrid, Akal, 2001

-HOUSLEY, N., *Crusading and warfare in medieval and renaissance Europe*. Hampshire, 2001.

-HUMBLE, R., *Warfare in the Middle Ages*. Mallard Press, 1989.

-KAGAY, D. J. y VILLALÓN, L. J. A. (Eds.), *The Circle of War in the Middle Ages. Essays on Medieval and Naval History*. Woodbridge (Suffolk), Ed. The Boydell Press, 1999.

----------(Eds.), *Crusdaders, Condottieri and Cannon. Medieval Warfare in Societies Around the Mediterranean* Leiden, Brill, 2003.

-KEEN, M. (Ed), *Medieval warfare: a history*. Oxford, Oxford University Press, 1999.

-LEV, Y., *War and society in the eastern mediterranean, 7th.-15th. centuries* Leiden-Nueva York, Brill, 1997.

-LOT, F., *L'art militaire et les armeés au Moyen Age en Europe et dans le Proche-Orient*. 2 vols. París, Payot, 1946.

-MAY, E. C., STADLER, G. P., y VOTAW, J. F., *Ancient and Medieval Warfare*. New Jersey, Avery Publishing group, 1984.

-MIRANDA GARCÍA, F., «Felipe y Juana de Évreux y la guerra de los Cien Años (1337-1349)» En *119e. Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*. *La Guerre, la violence et les gens au Moyen Age*. Congreso celebrado en 1994. Actas, París, Éditions du CTHS, 1996. CONTAMINE Ph. (Ed.), pp. 81-95.

-MITRE FERNÁNDEZ, E., *La guerra en la Edad Media*. Cuadernos de Historia 16, 266.

-NICHOLSON, H., *Medieval Warfare.Theory and Practice of War in Europe, 300-1500*. Palgrave, MacMillan, 2004.

-NICOLLE, D., *Medieval Warfare Soucer Book*. 2 vols. Londres, Arms and Armours Press, 1995.

-OMAN, Ch., *The Art of war in the Middle Ages.* 2 vols. Londres 1884, Nueva York, Universidad de Ithaca, 1953, reedición de 1991.

-PORTER, P., *Medieval warfare in manuscripts* Londres, British Library, 2000. Hay traducción española, Madrid, AyN Ediciones, 2006.

-SANTOSUSSO, A., *Barbarians, marauders, and infidels: the ways of medieval warfare* Boulder, Westview Press, 2004.

-SPAULDING, O. L. Y NICKERSON, H., *Ancient and Medieval Warfare*. Londres, Constable, 1994.

-VERBRUGGEN, J. F., *De Krijgskunst in West-Europa in the Middeleeuwen, IXe tot begin XIVe eeuw*, Bruselas, 1954. 2ª Edición inglesa *The art of warfare in Western Europe during the Middle Ages: from the eighth century to 1340*. Woodbridge, Boydell Press, 1997.

-VV. AA., *Fighting Techniques of Medieval World*. Amber Book, 2001. Hay traducción española *Técnicas Bélicas del Mundo Medieval 500 a. C* (sic)-*1500 d.C*. Madrid, LIBSA, 2007.

-XAVIER HERNÁNDEZ, F. y RUBIO CAMPILLO, X., *Breve Historia de la Guerra Antigua y* Medieval. Madrid, Nowtilus saber, 2010.

1. 3. Historias sobre la guerra en la Edad Media española

España visigoda

-MUÑOZ BOLAÑOS, R., *El Ejército visigodo*. En VV. AA., *Aproximación a la Historia Militar de España*. 4 vols. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006. Vol. I, pp. 81-97.

-ORLANDIS ROVIRA, J., «Estampas de la guerra en la España Visigoda» En *RHM*, 91, 2001, pp. 11-24.

-PÉREZ SÁNCHEZ, D., *El ejército en la sociedad visigoda*. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1989

-SANCHEZ ALBORNOZ, C., «El ejército visigodo» En *Cuadernos de Historia de España*, XLIII-XLIV, 5.

----------«El ejército visigodo, su protofeudalización» En *Investigaciones y documentos sobre las instituciones hispanas*, 5-57. Santiago de Chile, 1970.

España musulmana

-BASHIR HASAN, M., *El ejército en la época del Califato de Al-Andalus*. 2 vols. Madrid, tesis doctoral de la Universidad Complutense, 1990. Reproducción facsímil.

-CASTELLANO GÓMEZ, J. J., *Geoestrategia en la España Musulmana. Las Campañas de Almanzor.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003.

-HOENERBACH, W., «La navegación Omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales» *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, II (1953), pp. 77-98.

-MORALES BELDA, Fco. *La marina de al-Andalus*. Barcelona, Ariel, 1970.

-PICARD, Ch., *La mer et les musulmanes d'Occident au Moyen Age. VIIIe-XIIIe siècle*. París, Ediciones UNESCO y PUF, 1997.

-TORRES DELGADO, C., «El Mediterráneo Nazarí: diplomacia y piratería» *AEM*, 10, 1980, pp. 227-236.

-VIGUERA MOLINS, Mª. J., «La organización militar en Al-Andalus» En *Jornadas Militares de la España Medieval*. Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar, pp. 17-60.

Reino Asturleonés

-GÁRATE CÓRDOBA, J. Mª., «Dinámica Altomedieval: los efectivos y el esfuerzo» En *Temas de Historia Militar. Ponencias del Primer Congreso de Historia Militar*. Zaragoza, 1982. Tomo I, pp. 98-130.

----------«Organización militar en el reino Astur-Leonés» En *RHM*, nº. 72, 1992, pp. 49-84.

-SANCHEZ ALBORNOZ, C.,«El ejército y la guerra en el reino asturleonés» En *XV Settimana di studio sull'alto medievo*. *Ordinamenti Militari in Occidente nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 1968, vol. I, pp. 293-428.

Castilla y León

-GÁRATE CÓRDOBA, J. Mª., «El pensamiento militar en el Código de las Siete Partidas» En *RHM*, 13, 1967, pp. 7-60.

-GARCIA FITZ, Fco., *Castilla y León frente al Islam: estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII)*. Sevilla, 1998.

----------*Relaciones políticas y guerra: la experiencia castellano-leonesa frente al islam, siglos XI-XIII*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002.

-MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. G., *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984.

-POWERS, J. F., Powers *A society organized for war: the Iberian municipal militias in the central Middle Ages, 1000-1284*. Berkeley-Londres, 1988.

Aragón

-FERRER MALLOL, Mª. T., «La organización militar en Cataluña en la Edad Media» En *Jornadas Militares de la España Medieval*. Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar, pp. 119-222.

Navarra

-FÉRNÁNDEZ DE LARREA ROJAS. J. A., *Guerra y sociedad en Navarra durante la Edad Media*. Bilbao, 1992.

-GOYENECHE, E., «Bayonne port d'embarquement des navarrais vers la Normandie» En *Actes du Colloque International de Cocherel. Les Cahiers Vernonais*. 4, 1964, pp. 107-117.

-IDOATE, F., «Una expedición naval a Normandía en 1355» En *Rincones de la Historia de Navarra*, tomo II. Pamplona, 1956, pp. 84-89.

Baja Edad Media

-BENITO RODRÍGUEZ, M. Á. de, «Estructura y organización del ejército Trastámara. Aproximación a la Historia Militar castellana en la Baja Edad Media» En *RHM*, 78, 1995, pp. 13-40.

-CASTILLO CÁCERES, F., *La Guerra y los Ejércitos en los Reinos Cristianos Peninsulares durante los siglos XIV y XV*. En *Aproximación a la Historia Militar Española*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, vol. I, pp. 143-165.

-GONZÁLEZ SIMANCAS, M., *España Militar a principios de la Baja Edad Media*. Madrid, 1925.

-LADERO QUESADA, M. A., «La organización militar de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media» En *Castillos medievales del reino de León*. Madrid, 1989, pp. 11-34

----------«La organización militar de la Corona de Castilla durante los siglos XIV y XV» En *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla. Actas del Symposium Conmemorativo del Quinto Centenario*, Granada, 1993, pp. 195-227.

Reyes Católicos

-BERMÚDEZ DE CASTRO, L., «La reina Isabel I y la invención de los servicios de guerra» En *Archivo Hispalensis*, XIV, 1951, pp. 313-316.

-FUENTES CERVERA, E., «El ejército y las armas en la época de los Reyes Católicos» En *Cursos de Conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*. Madrid, 1951, vol. III, pp. 67-88.

-GARCÍA HERNÁN, E., *El Ejército de los Reyes Católicos*. En *Aproximación a la Historia Militar Española*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, vol. I, pp. 167-183.

-LADERO QUESADA M. A., *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Valladolid, 1967. Reeditado en Granada, 1987.

-LANUZA CANO, F., *El ejército en tiempos de los Reyes Católicos*. Madrid, 1953.

-PRESCOTT, W. H., *The Art of War in Spain. The Conquest of Granada 1481-1492*. Londres-Pennsylvania, Greenhill Books-Strackpole Books, 1995.

-VIGÓN Y SUERODÍAZ, J., *El ejército de los Reyes Católicos*. Madrid, Editorial Nacional, 1968.

Otras

-AYALA, C. de, *Las Órdenes Militares en la Edad Media*. Madrid, 1998.

-FERNÁNDEZ PINEDO, E., «Guerra, distribución de la renta y actividad comercial en la Edad Media» En *El fuero de Santander y su época. Congreso conmemorativo de su VIII centenario*. Santander, 13-16 de octubre de 1987. Actas, Santander, 1989, pp. 239-253.

-GÁRATE CÓRDOBA, J. Mª. *Espíritu y Milicia en la España Medieval*, Madrid, 1967.

-GARCÍA FITZ, Fco., *Ejército y Guerra en la Edad Media Hispánica*. En *Aproximación a la Historia Militar Española*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, vol. I, pp. 99-123.

-HUICI MIRANDA, A., *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas (Almorávides, Almohades, Benimerines)*. Madrid, CSIC, 1956.

-LOURIE, E., «A society organized for war: Medieval Spain» En *Past and Present*, 35, diciembre, 1966, pp. 54-76.

-PALOMEQUE TORRES, A., «Contribución al estudio de los ejércitos en los Estados de la Reconquista» En *AHDE*, 15, 1944, pp. 205-351.

-ARRANZ GUZMÁN, A., RÁBADE OBRADÓ, Mª. I., VILLARROEL GONZÁLEZ, O. (Coordinadores): *Guerra y paz en la Edad Media*. Madrid, Silex, 2013.

-ALVIRA CABRER, M., «Los francos de Ultramar y el arte de la Guerra (ss. XI-XIII)» En *Guerra y paz en la Edad Media*. Madrid, Silex, 2013. Pp. 469-496.

2. Historia naval y marítima

Historias generales

-BARJOT, *Historia mundial de la Marina*. Madrid, Continente, 1965. Traducción del Capitán de Navío M. Domínguez Sotelo.

-BROSSARD, M., *Historia marítima del mundo*. 2 vols. Barcelona, 1976.

-CANBY, C., *Historia de la Marina*. Madrid, Continente, 1965. Traducción y adaptación de Florentino Pérez.

-FERRER FOUGA, H., «Análisis de la Evolución Histórica del Poderío Marítimo» En *Revista de Marina*. N°. 4, Julio-Agosto, 1971, volumen 88, n°. 683, pp. 391-394. En *Ensayos sobre estrategia, asuntos marítimos y otros, 1964-1991*. Valparaíso, Armada de Chile, 1991.

-HATTENDORF, J. B., *The Oxford Encyclopedio of Maritime History.* 4. vols. Oxford University Press, 2007.

-MARTÍNEZ-AVIAL, P., *Historia Naval*. 2 vols. Marín, Escuela Naval Militar, 1946-1950.

-MOLLAT DU GARDIN, M., *Europa y el mar*. Barcelona, 1993.

-MORDAL, J., *Vigint-cinq siecles de guerre sur mer*. 2 vols. París, Marabout Université,1959. Vol. 1, *Aux temps de la rame et la voile*; vol. 2, *Les grandes batailles navales contemporaines*.

-NOVÓ COLSÓN, P., *El poder naval*. Discurso de recepción en la Real Academia de la Historia. Madrid, 1909.

-POTTER, E. B. y NIMITZ, Chester W., *Sea power. A naval history*. Prentice Hall, 1960.

-REUSSNER, A., (Dir.), *La Puissance navale dans l'Histoire*. Vol. I, L. NICOLAS, *Du Moyen-Age à 1815.* París, Éditions Maritimes et Coloniales, 1958; Vol. II, André REUSSNER y L. NICOLAS, *De 1815 a 1914*. París, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1963; Vol. III, R. De BELOT y André REUSSNER, *De 1914 a 1959*. París, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1960.

-REYNOLDS, C. G., *Command of the Sea, the History and Strategy of Maritime Empire*. Annapolis, 1981. Primera Edición, Nueva York, 1974.

-TUNSATALL, B., *The Realities of Naval History*. Londres, Geroge Allen and Unwin Ltd. 1936.

Historias generales españolas

-CARRERO BLANCO, L., *España y el mar*. Madrid, 1941.

-CEBRIÁN SAURA, J., *Páginas Gloriosas de la Marina de Guerra Española*. Madrid, 1917.

-CONCAS Y PALAU, V. Mª, *El proyecto de escuadra al senado*. Madrid, Tipografica La Mañana, 1914.

-CONDEMINAS MOSCARÓ, F., *La Marina Española. (Compendio-Histórico)*. Barcelona, Apolo, 1923.

----------*La Marina Militar Española (De sus orígenes hasta 1898)*. Barcelona, Herederos de Serra y Russell, 1930. Reedición, Aljama, Málaga, 2000.

-CUEVAS TORRES-CAMPO, A., *Historia de la Marina de Guerra Española*. Barcelona, Mitre, 1984.

-ENRÍQUEZ, J. A., *Glorias marítimas de España*. Madrid, Imprenta Real, 1803.

-ESQUERDO GALIANA, M., *España cara al mar*. Valencia, 1964.

-FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. 1825-1837,

----------*Disertación sobre la Historia de la Náutica*. 1846

----------*Biblioteca Marítima Española*. 1851.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas*, de seis volúmenes y realizada entre 1876 y 1881.

----------*Historia de la Armada Española desde la unión de Castilla y León*, 9 vols. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903.

-FUENTE Y HERRERA, R. de la, *Compendio histórico de la Marina Militar de España*. Madrid, Imprenta del Ministerio de la Marina, 1918.

-GARCÍA DE LOMA RISTORI, M., *Historia de la Marina*. San Fernando, La Voz, 19

-GARCÍA FRANCO, S., *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los "cuatro términos" de la navegación*. Madrid, CSIC, Instituto Histórico de la Marina, 2 vols., 1947.

-GUARDIA, R. de la, *Datos para un cronicón de la marina militar española*. 2ª. Edición, Madrid, Ministerio de Marina, 1921.

-GUILLÉN TATO, J., *Historia marítima española*. 2 vols. Madrid, 1961.

-GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, J. M., *Historia marítima española*. Madrid, Cuartel General de la Armada, 1999.

-IBAÑEZ DE IBEROS, C., *Historia de la Marina de Guerra Española*. 2ª Ed., Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

-MARTÍN GRANIZO, L., *Los orígenes de la Marina Española*. Madrid, 1947.

-MONTERO SÁNCHEZ, A., *Compendio de la historia de la Marina militar de España*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1900.

-NAVARRETE, A., *Historia Marítimo-Militar de España. Armada Española y Marinas que la antecedieron en la Península Ibérica*. Madrid, 1862. 2ª. Ed., corregida y aumentada, Madrid, Imprenta alemana, 1907.

-SALGADO ALBA, J., *Historia orgánica de la Marina Española*. Barcelona-Zaragoza, 1980.

-VARGAS PONCE, J., *Importancia de la Historia de la Marina Española: precisión de que se confíe a un marino*. Madrid, 1807.

-VELARDE ARRANZ, F., *Compendio de Historia Marítima de España*. Santander, Tipografía J. Martínez y también Barcelona, Clarasó.

-ZALAVIDE, M., *Historia Marítima española*. 1787. FERRÁNDIZ, C. (Ed.) Murcia, 1982.

Edad Media

-BALLARD, M. (Ed.), *L'Europe et l'Ocean au Moyen Age. Contribution a l'histoire de la navigatión*. París, Societé des Historiens Médievistes de l'Enseignement Supérieur, 1993.

-BORDEJÉ MORENCOS, F., «La Edad Media. Los años obscuros del poder naval. Primera Parte» En *RHN*, 40, 1993, pp. 75-93.

----------«La Edad Media. Los años obscuros del poder naval. Segunda Parte»

En *RHN*, 41, 1993, pp. 101-122.

----------«La Edad Media. Los años obscuros del poder naval. Tercera Parte»

En *RHN*, 42, 1993, pp. 89-110.

-CERVERA PERY, J., *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

-FLORES DÍAZ, M., «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» En *III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*. Jaén, 2000, pp. 253-268.

----------«Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana» En *RHN*, 2002, 77, pp. 7-24.

-MOLLAT, M., «Les marines et la guerre sur mer dans le nord et l'ouest de l'Europe» pp. En *XXV Settimana di studio sull'alto medievo. La navigazione mediterránea nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 1978, vol. 2, pp. 1009-1042.

-VV. AA., *War and Sea in the Middle Ages and Renaissance*. Woodbridge y Rochester, Nueva York, The Boydell Press, 2003.

-GANTE DE BOADO, P. L., «Alfonso X el *Sabio* y la Marina Española» En *RGM*, tomo 135, septiembre, 1948, pp. 297-309.

-JANER, Fco., *Estudios históricos sobre la marina española en la Edad Media*. Madrid, 1858.

-LEWIS, A. R., *European naval and maritime history, 300-1500*. Primera edición Princenton, 1951. Segunda edición, Indiana University Press de 1985, junto con RUNYAN, T. J.

---------*The Sea and the Medieval Civilization. Collected Studies*. Londres, Variourum Reprints, 1978.

-PEREZ EMBID, F., «Las escalas Ibéricas del Mediterráneo al Mar del Norte (siglos XIII al XVI.)» En *X Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les grandes escales*. Actas, Bruselas, *Recuils de la Societé Jean Bodin pour l'histoire comparative des institucions*, 1974, vol. 1, pp. 265-290.

-LADERO QUESADA, M. A., *L'Espagne et l'océan à la fin du Moyen Age*. En *L'Europe et l'Ocean au Moyen Age. Contribution a l'histoire de la navigatión*. París, Societé des Historiens Médievistes de l'Enseignement Supérieur, 1993, pp. 115-130.

-ROSE, S., *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. Londres y Nueva York, Routledge, 2002.

-SALAS Fco. J. de, *La marina española de la Edad Media*. 2 vols. Madrid, Ministerio de Marina, 1925-1927. 1ª edición, 1860.

Marina altomedieval

-EICHHOFF, E., «Galeerenkrkrieg im Mittelmeer (7.-11. Jahrhundert): technologische Traditionen» En *XXV Settimana di studio sull'alto medievo. La navigazione mediterránea nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 1978, vol. 2, pp. 979-1007

-FLORES DÍAZ, M., *Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. En GARROT, J. L. (Coor.), *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Madrid, 2004. Asociación Cultural Castellum. Colección «Temas Históricos» Capítulo V, pp. 95-114.

-LACACI DÍAZ, A. *Estudio histórico sobre la marina de los pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XII de nuestra Era*. Madrid, Imprenta y Fundición de M. Tello, 1876.

-MORALES BELDA, Fco., *La marina vándala. Los asdingos en España*. Barcelona, Ariel, 1969.

Marina islámica

-AZUAR RUIZ, R., «Al-Andalus. Una nueva potencia marítima (siglos VIII-XIII)» En X. NIETO y M. A. CAU (Eds.) *Arqueología náutica mediterranìa*, pp. 567-584. Barcelona, 2009.

-BORDEJÉ MORENCOS, F., «El islam, la España musulmana y la mar» En *RHN*, 39, 1992, pp. 97-113.

-LIROLA DELGADO, J., *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60 h./649-680 c)*. Granada, Universidad de Granada, 1990.

----------*El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, Universidad de Granada, 1993.

-MORALES BELDA, Fco., *La marina de al-Andalus*. Barcelona, Ariel, 1970.

Castilla

-AZNAR VALLEJO, E., «Barcos y barqueros de Sevilla» En *HID*, 21, 1994, pp. 1-11.

----------«Navegación Atlántica y orígenes del Estado moderno. El papel del almirantazgo» En Antonio MALPICA CUELLO (Ed.) *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, Universidad de Granada, 2001, pp. 59-95.

----------«La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV» En V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339.

----------«Marinos vascos en la Guerra Naval de Andalucía en el siglo XV» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 41-52.

----------«La guerra naval en Castilla en la baja Edad Media» En *En la España Medieval*, 32, 2009, pp. 167-192.

-BALLESTERO BERETTA, A., «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-Andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943) pp. 90-118.

----------*Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963.

----------*La marina cántabra*. Vol. I, *De sus orígenes al siglo XVI.* Santander, 1968.

-BELLO LEÓN, J. M., «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla medieval» En *RHN*, nº. 89, año XXIII, 2005, pp. 53-60.

-BLANCO NÚÑEZ, J. Mª., «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años» En *XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar*. Actas, *De Crecy a Mohács. Guerra y arte militar en la Baja Edad Media (1346-1526)*. Viena, Heeresgechichtches Museum, 1997, pp. 269-280

-BUSTAMANTE BRINGAS, J., «La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela» En *RGM*, 1972, junio, pp. 639-650.

-CASADO SOTO, J. L., *Guerra naval, táctica logística y estrategia* en GARCÍA BALLESTER, L. (Dir.) Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla, II. Vol. 2, Edad Media, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2002, pp. 567-588.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, Fco. J., «Los Almirantes y la política Naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII. » En *Homenaje al profesor D. Luís García San Miguel*. Alcalá de Henares, 2001, pp. 103-127.

----------«Los almirantes del "siglo de oro" de la marina castellana medieval» En *En la España Medieval*, 24, 2001, pp. 311-364.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

----------«La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 53-67.

-CARRIAZO RUBIO, J. L., «La dimensión historiográfica de la conquista de Gibraltar» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 811-818.

-CASARIEGO, J. E., «La Marina de Castilla y sus luchas contra Inglaterra en la Edad Media» En *RGM*, 1948, noviembre, pp. 567-577.

-CEREZO MARTÍNEZ, R., *Castilla, potencia marítima*. Madrid, 1985.

----------«Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI: la apertura de las rutas marítimas castellanas en los distintos ámbitos económicos europeos» En *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, pp 227-249.

----------*La proyección marítima de España en tiempos de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991.

-CERVERA PERY, J., *Las empresas navales del Reino de Castilla* Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia, 2003.

-CORDERO RIVERA, J., «El Guadalquivir en la conquista de Sevilla: comienzo de la marina castellana» En *Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750 aniversario de la Conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León*. Madrid, Fundación Ramón Areces, 2000, pp. 735-745.

-DUFOURCQ, Ch.-E «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, (1966) pp. 26-51.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-FLORES DÍAZ, M., «Una nueva línea historiográfica naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval. La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Cádiz, 2006, pp. 819-831.

-GARCÍA DE CASTRO, Fco. J., *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 2014.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., «Orígenes de la marina real de Castilla» En *RABM*, 1948, LIV, pp. 229-253.

-GUILLÉN TATO, J., «La Marina de Castilla» Suplemento Aéreo n°.2 de *RGM*.

-HUICI MIRANDA, A., «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X» En *Hespéris*. 39, (1952) 1er et 2e. Trimestres, pp. 41-52.

-LADERO QUESADA, M. A., y LADERO GALÁN, A., «Ejércitos y Armadas de los Reyes Católicos. Algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500» En *RHM*, 92, 2002, pp. 43-110.

-LADERO QUESADA, M. A., «La "Armada de Vizcaya" (1492-1493): nuevos datos documentales». En *En la España Medieval*, 24, 2001, pp. 365-394.

----------«El Almirantazgo de Castilla en la Baja Edad Media. Siglos XIII a XV» En *XXVII Jornadas de Historia Marítima. La Institución del Almirantazgo en España*. Ciclo de Conferencias del Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, pp. 57-82.

----------«El viaje de la infante Juana a Flandes en 1496» En *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XVI-XV*. Sevilla-Cádiz, Diputación de Cádiz-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 835-852.

-MIRA CEBALLOS, E., «La Armada del Reino de Granada (1492-1550): Apuntes para su historia» *RHN*, 2000, 68, pp. 35-54.

-MORALES BELDA, Fco., *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, Ariel, 1977.

-PAGANI, G. y VÁZQUEZ CAMPOS, B., «La conquista de Tarifa: nuevas perspectivas de análisis» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 803-810.

-PEREZ EMBID, F., *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1944.

----------*Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de* Tordesillas. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1948.

----------«La marina real castellana en el siglo XIII» En *Anuario de Estudios Medievales*, 6, (1969) pp. 141-185.

-RODRÍGUEZ GARCÍA, J. M., «La marina alfonsí al asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia» En *RHN*, 2004, 85, pp. 27-52.

----------«Henry III, Alfonso X of Castile and the Crusading Plans of the Thirteenth Century (1245-1274)» En *Henry III and his Time*. B. WEILER (Ed.) Ashgote, 2002, pp. 99-120.

-SÁNCHEZ SAUS, R., «El Almirantazgo de Castilla hasta don Alfonso Jofre Tenorio: redes de parentesco y tradición familiar» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Cádiz, 1-4 de abril de 2003. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 759-774.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., «Algunos datos sobre la política exterior de Enrique III» En *Hispania*, X, 1950, XL, pp. 539-593.

----------«El Atlántico y el Mediterráneo en los objetivos políticos de la Casa de Trastámara» En *Revista portuguesa de Historia*, V, 1951, pp. 287-307.

----------«Política internacional de Enrique II» En *Hispania*, XVI-LXII, 1956, pp. 16-129.

----------*Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959.

----------«Guerra y comercio marítimo: La contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)», pp. 33-39; «Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV», En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006, pp. 41-52.

Aragón

-DÍAZ BORRÁS, A., «Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la Solidaridad, dentro de la Corona de Aragón, en la crisis valenciana de 1385.» *RHN*, 2003, año XXI, 83, pp. 23-53.

Corso y piratería

-AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J. L., *El corso marítimo*. Madrid, 1950.

-AZNAR VALLEJO, E., «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media» En *En la España Medieval*, 20, 1997, pp. 407-419.

-BAZÁN, I., «*"Degollaron a todos los dichos treynta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar."* Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006, pp. 69-93.

-BELLO LEÓN, J. M., «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos» En *HID*, 23, 1996, pp. 63-97.

-FERRER MALLOL, Mª. T., «Els corsaris castellans i la campaña de Pero Niño al Mediterrani. Documentes sobre "El Victorial"» En *AEM*, 5, 1968, pp. 265-338,

----------Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo (1404). Documentos sobre “El Victorial” En FERRER MALLOL, M. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*. Barcelona, CSIC, 2001.

----------*Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*. Barcelona, 2001.

----------«Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)», En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006,pp. 95-110.

-FONSECA, L. A. da, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1978.

-GOSSE, Ph., *Historia de la piratería*. Madrid, Espasa-Calpe, 1935. Traducción de Luís Noves Calvo.

----------*Los corsarios berberiscos. Los piratas del norte (Historia de la Piratería)*. Madrid, 1947.

-HERNÁNDEZ, J., *Piratas y corsarios. De la antigüedad a los inicios del mundo contemporáneo*. Madrid, 1995.

-LÓPEZ BELTRÁN, Mª. T., «Corso y piratería en el comercio exterior del reino de Granada en tiempos de los Reyes Católicos» En *Baética*, 22, 2000, pp. 373-389.

-MASÍA DE ROS, A., *Historia General de la Piratería*. Barcelona, 1959.

-RIVERA MEDINA, A. Mª., «Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006 pp. 117-133.

-SÁNCHEZ HERRERO, J., «Corsarios y piratas entre los comerciantes gaditanos durante la segunda mitad del siglo XV» En *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, III y IV, 1984, pp. 93-108.

Construcción naval y embarcaciones

-CASADO SOTO, J.L ., *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*. Santander, Gonzalo Buendía, 1976.

----------*Construcción naval y navegación* en Luís GARCÍA BALLESTER (Dir.) Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla, II. Vol. 2, Edad Media, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2002, pp. 433-501

----------«El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna» En *Itsa Memories. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, Museo Naval de San Sebastián, 2003, pp. 537-552;

-FIGUEIRAS, O. L., *Gelmirez and the reconversión of the W. peninsula shipbuilding tradition (XIth.-XIIth. Centuries)*. En R. REINDERS y K. PAUL (Eds.) *Carvel construction technique*. Ámsterdam, Oxbow Monograph, 12, pp. 32-41.

-UNGER, R. W., *The ship in the Medieval Economy, 600-1600*. Londres, Croom Helm, 1980.

Incursiones normandas y vikingas

-ERKOREKA, A., «*A furore normanorum, libera nos Domine*. Previkingos y vikingos asolando la costa vasca (siglos V-X)» En *Itsas Memoria. Revista de Historia Marítima del País Vasco*, 5, 2006, pp. 15-31.

-SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Invasiones normandas a la España Cristiana durante el siglo IX» En *XVI Settimana di studio sull'alto medievo. I normanni e la loro espansione in Europa nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 1969, pp. 367-408.

-FERREIRO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999.

Derecho

-AGUILERA PLEGUEZUELO, «El Derecho marítimo, la navegación y el comercio en Al-Andalus y en la España cristiana» *RHN*, 2003, 80, pp. 7-46.

-FLORES DÍAZ, M., «La concepción del mar como frontera en documentos legales hispánicos del siglo XIII» En *II Congreso Internacional de Estudios de Frontera, Actividad y Vida en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 1997. Actas, Jaén, 1998, pp. 245-255.

-MÁRTINEZ GIJÓN, J., «La jurisdicción marítima de Castilla durante la Baja Edad Media.» En *X Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les grandes escales*. Actas, Bruselas, *Recuils de la Societé Jean Bodin pour l'histoire comparative des institucions*, 1974, vol. 1, pp. 347-363.

Puertos y astilleros

-CASADO SOTO, J. L., *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna*. En Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX). Madrid, 1996.

-FAVREAU, R., *La Rochelle, port française sur l'Atlantique au XIIIIe siècle*. Pp.49-76. En *L'Europe et l'Ocean au Moyen Age. Contribution a l'histoire de la navigatión*. París, Societé des Historiens Médievistes de l'Enseignement Supérieur, 1993, pp. 62-63.

-FLORES DÍAZ, M., «Las ciudades portuarias, objetivo en la expansión política y económica de los Estados medievales ibéricos» En *RHN*, 91, 2005, pp. 7-24.

Orden de Santa María de España

-HERNÁNDEZ SERNA, J., «La orden de la Estrella, o de Santa María de España, en la Cantiga 78 del Códice de la Biblioteca Nacional de Florencia» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 6, 1980, pp. 149-168.

-TORRES FONTES, J., «La Orden de Santa María de España» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 3, 1977, pp. 73-118.

Otras

-BOCHAGA, M. ARÍZAGA, B. y TRANCHANT, M. «Violencia en el mar y en los puertos del golfo de Vizcaya a fines de la Edad Media» En AUGERON, M. y TRANCHANT, M (Dir.) *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIIe.-XIXe. Siècle)*. Actes du colloque internacional organisé par l'Université de la Rochelle. Presses Universitaires de Rennes, 2004.

-BORGHESI, V., *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (secoli XIV-XVIII)*. Florencia, La Nuova Italia, 1976.

-DOUMERC, B., «"*Maîtres des mers par-dessus les autres*". Basques et Venitiens en Méditerranée (XVe. Siècle)» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País* Vasco, 5, 2006, pp. 111-116.

-FLORES DÍAZ, M., «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista» En *III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 18-20 de noviembre de 1999. Actas, Jaén, 2000, pp. 253-268.

-MERENÉS MARIÁTEGUI, C., «Preparativos para la defensa de Rodas ante el asedio de 1480» *RHN*, 2000, año XVIII, 71, pp. 97-107.

-PRYOR, John H., *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571.* Cambridge, 1988.

-SALAS Fco. J. de, *Expediciones marítimas capitaneadas en son de guerra por los dos Pedros: Pedro I el Cruel de Castilla y Pedro IV el Ceremonioso de Aragón. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la pública recepción de Francisco Javier de Salas*. Madrid, Fortanet, 1868.

-VIÑAS MEY, C., «De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el estrecho de Gibraltar en la Historia política española» En *Hispania*, I, 1940, I, pp. 52-70; II, pp. 53-79; IV, pp. 64-101 y V, pp. 41-105.

-SANTAMARÍA, A., «La reconquista de las vías marítimas» En *AEM*, 1980, 10, pp. 41-119.

-TRIM D. J. B. y FISSEL, Ch. (Eds.) *Amphibious Warfare 1000-1700. Comerce, State Formation and European Expansion*. Leiden, Brill, 2005.

-VARGAS PONCE, J., *Vida de Don Pero Niño, primer conde de Buelna*. Madrid, 1807.

3. Congresos, reuniones y seminarios específicos

3. 1. Reuniones científicas de instituciones no especializadas

-*I Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 2 vols. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*II Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 6 vols, 11 tomos. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972. Vol. 2, tomos 3-4, Historia Medieval y Moderna.

-*III Congreso Internacional de Ciencias Históricas.* Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*IV Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*V Congreso Internacional de Ciencias Históricas* Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*VI Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*VII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*VIII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 2 vols. Las páginas 273 a 584 en edición facsímil, Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972. Las páginas 1 a 272 en *Bulletin of the Internacional Comité of Historical Sciencies*.

-*IX Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Edición facsímil, Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972.

-*X Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. *Relazioni del X Congreso Internazionali di Scienze Storiche*. 7 vols. Florencia, G. C. Sansón, 1955. El volumen III está dedicado a la Historia Medieval.

-*XI Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 5 vols. Goteborg, Almquist & Wiksell, 1960.

-*XII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 5 vols. Viena, Ferdinand Berger & söhne.

-*XIII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Moscú, Naouka, 1970.

-*XIV Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 3. vols, Nueva York, Arno Press, 1977.

-*XV Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. *Actes du 15º. Congrés Internacional des Sciencies Historiques*. IV tomos, Bucarest, Academia Republicii Socialista Romania, 1982.

-*XVII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. 2 vols. Madrid, Comisión Internacional de Historia Militar, 1992.

-*XVIII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. *Actes/Proceedings. Rapport, résumés et presentations des tables rondes. Reports, Abstracts and Introductions to Round Tables*. Montreal, Universidad de Quebec en Montreal, 1995.

-*XIX Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Oslo, 2000

-*XX Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Sydney, 2005

-*101e. Congrès National des Sociétés Savantes. La guerre et la paix au Moyen Age*. Congreso celebrado en 1976. Actas, París, 1978.

-*La guerre au Moyen* Age. Exposición celebrada en el Château de Pons (Charente-Maritime), julio-agosto, 1976. Catálogo, París, 1976.

-*XVIIIe Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public*. *Le combattant au Moyen Age*. Congreso celebrado en 1991. Actas, París, Publications de la Sorbonne, 1995, segunda edición.

-*119e. Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*. *La Guerre, la violence et les gens au Moyen Age*. Congreso celebrado en 1994. Actas, París, Éditions du CTHS, 1996. CONTAMINE Ph. (Ed.)

-*XXXI Semana de Estudios Medievales de Estella. Guerra y Paz: Teoría y Práctica en Europa Occidental. 1280-1480*. Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana, 2005.

-*XVI Settimana di studio sull'alto medievo. I normanni e la loro espansione in Europa nell'Alto Medioevo*. Spoleto, 1969.

-*XXV Settimana di studio sull'alto medievo. La navigazione mediterránea nell'Alto Medioevo*. 2 vols. Spoleto, 1978.

-RAAFLAUB, K. y ROSENSTEIN, N. (Eds.) *War and Society in the Ancient and Medieval Worlds: Asia, the Mediterranean, Europe and Mesoamerica*. Washington D. C., Center for Hellenic Studies-Harvard University Press, 1999.

-TRONCOSO, V. A., (Cor.), *Guerra, Exploraciones y Navegación. Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*. La Coruña, Universidad de La Coruña, 1995.

-VV. AA., *La Guerra en la Historia: Décimas Jornadas de Estudios Históricos*. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1999.

-VV. AA., *Jornadas Militares de la España Medieval*. Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar.

3. 1. Reuniones científicas de instituciones especializadas

-*XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar*. *De Crecy a Mohács. Guerra y arte militar en la Baja Edad Media (1346-1526)*. Viena, 1996, Actas, Viena, Heeregeschichthiches Museum, 1997.

-*I Congreso Internacional de Historia Militar*. *Temas de Historia Militar.* Zaragoza, 1982. Vol. 1, *Ponencias*, Madrid, Estado Mayor del Ejército, 1983, vol. 2, *Comunicaciones*. Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1985.

-*II Congreso Internacional de Historia Militar. Ponencias y Comunicaciones (Resúmenes)*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza. Sin fecha.

-*III Congreso Internacional de Historia Militar. Actas.* Zaragoza, Institución Fernando el Católico (CSIC), 1997.

-*V Jornadas Nacionales de Historia Militar*. *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*. Actas, Sevilla, 1997.

-*I Coloquio Internacional de Historia Marítima. Le navire et l'economie maritime du XVe. au XVIIIe. siècle*. Actas, París, SEVPEN, 1956.

-*II Coloquio Internacional de Historia Marítima. Le navire et l'economie maritime du Moyen Age au XVIIIe. siècle principalement en Méditerranée*. Actas, París, SEVPEN, 1958.

-*III Coloquio Internacional de Historia Marítima. Le navire et l'economie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIIIe. siècle*. Actas, París, SEVPEN, 1960.

-*IV Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les sources de l'Histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe. siècle*. *Les aspects internationaux de la décuverte océanique: aux XVe. et XVI siècles*. Actas, París, SEVPEN, 1962

-*V Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les aspects internationaux de la décuverte océanique: aux XVe. et XVI siècles*. Actas, París, SEVPEN, 1966.

-*VI Coloquio Internacional de Historia Marítima. Océan Indien et Méditerranée*. Actas, París, SEVPEN, 1964.

-*VII Coloquio Internacional de Historia Marítima.* de *Les grandes voies maritimes dans le monde: XVe.-XIXe. siècles*. Actas, París, SEVPEN, 1965.

-*VIII Coloquio Internacional de Historia Marítima. Sociétés et compagnies de comerce en Orient et dans l'océan Indien*. Actas, París, SEVPEN, 1970.

-*IX Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les Routes de l'Atlantique*. Actas, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1969.

-*X Coloquio Internacional de Historia Marítima. Les grandes escales*. 3 vols. Actas, Bruselas, *Recuils de la Societé Jean Bodin pour l'histoire comparative des institucions*, 1974

CAPÍTULO III. EL PENSAMIENTO NAVAL EN LA HISTORIA Y LA PERSPECTIVA ESPAÑOLA1. El pensamiento naval en la antigüedad

1. 1. Los inicios

-ALMAGRO GORBEA, M., «La navegación prehistórica y el mundo atlántico» En *Guerra, Exploraciones y Navegación. Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, pp. 13-35.

-CLEARY, Th., *El Arte Japonés de la Guerra*. Madrid, Edaf, 1996.

-ENEAS EL TÁCTICO, *Poliorcética. Estrategia militar griega del siglo IV*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1991.

-GARCÍA ALONSO, Fco, *La guerra en la Protohistoria. Héroes, nobles, mercenarios y campesinos*. Barcelona, Ariel, 2003

-GARLAN, Y., *La guerra en la Antigüedad*. Madrid, Alderabán, 2003. Traducción de José Miguel Parra Ortiz. Edición original francesa, *La guerre dans l'Antiquité*. París, Editions Nathan, 2002.

-SUN TZU, *Los trece artículos sobre el arte de la guerra.* Madrid, Ministerio de Defensa, 1988.

-WAYNE FARRIS, W., *Heavenly warriors: the evolution of Japan´s Military, 500-1300*. Cambridge, Massachusets, Harvard East Asian Monographs, 1992.

-VV. AA., *La guerra en la Antigüedad. Una aproximación al origen de los Ejércitos en Hispania*. Madrid, Fundación Caja-Madrid, 1997.

1. 2. Los tratados de poliarcética

-ALEJANDRÍA, H. de, *Belopoeica* y *Quirobalista*. MARSDEN, E. W. (Ed.), *Greek and roman artilley. Technical Treatises*. Oxford, Clarendon Press, 1971. Ateneo el Mecánico, *Tratado sobre las máquinas*

-BITÓN, *Construcción de máquinas de guerra y de lanzamiento*. MARSDEN, E. W. (Ed.), *Greek and roman artilley. Technical Treatises*. Oxford, Clarendon Press, 1971.

-BIZANCIO, F. de, *Sintaxis Mecánica*. MARSDEN, E. W. (Ed.), *Greek and roman artilley. Technical Treatises*. Oxford, Clarendon Press, 1971.

-VITRUBIO POLIÓN, M., BLAZQUEZ, A. (Ed.), *Los Diez Libros de Arquitectura*. Barcelona, editorial ibérica, 1991.

1. 3. Los tratados tácticos

-ASCLEPIÓDOTO, *Tratado de Táctica*. En *Aeneas Tacticus, Asclepiodotus, Onasander*. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1977.

----------*Traité de Tactique*. Traducción de Lucien Poznanski. Editorial Les Belles Lettres. Serie grec, 350, 1992.

-NICOMEDIA, A. de, *Táctica*. Información en BRAVO GARCÍA, A., (Introducción) y GUZMÁN GUERRA, A. (Traducción y notas) *Anábasis de Alejandro Magno*. 2 vols. Madrid, Biblioteca Clásica Gredos, 49 y 50, 1982.

-ONESANDROS, *Sobre el oficio de general* o *El General*. En *Aeneas Tacticus, Asclepiodotus, Onasander*. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1977.

-VEGENCIO RENATO, F., *Epitome Rei Militaris*. BLANCO FREIJEIRO, A., VIANA, J. de, CALLEJA BERDONES, Mª. T. y BARRIO VEJA, Mª. F., *Instituciones militares*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1988.

1. 4. Las recopilaciones de estratagemas

-MARTÍN GARCÍA, Fco. *Polieno. Estratagemas*. Madrid, Biblioteca Clásica Gredos,157, 1991.

-MORESCHINI, C., *Giulio Africano*. Societa Editrice il Mulino, 1997.

2. El pensamiento naval en la Edad Media

2. 1. El mundo bizantino

-DAIN, A., *La «Tactique» de Nicéphore Ouranos*. París, Les Belles Letras, 1937.

----------*Sylloge Tacticorum. Quae Olim «Inedita Leonis Tactica» Dicebatur*. París, Les Belles Letras, 1938.

-DENIS, G. T., *Three Byzantine Military Treatises*. Washington, Dumbarton Oaks, 1985.

- HERRIN, J., *Bizancio*. Madrid, Debate, 2014

-McGEER, E. (Ed.), *Showing the Dragon's Teeth: Byzantine warfare in the Tenth Century*. Washington, 1995.

-PORFIROGÉNETA, C., *Three treatises on imperial military expeditions*. HALDON, J. F. (Ed.), Viena, 1990.

-SIGNES CODOÑER, J., (Ed.), *Consejos de un aristócrata bizantino*. Madrid, Alianza, 2000.

-TALBOT, A-M. y SULLIVAN, D. F., (Introducción, traducción y notas), *The History of Leo the Deacon. Byzantine Military Expansión in the Tenth Century.* Washington D. C., Dumbarton Oaks trustees for Harvard University, 2005.

2. 2. La cristiandad latina

-AERTS, W. J., SMITS, E. R. y VOORBIS, J. B. (Eds.), *Vicent of Beauvais and Alexander the Great: studies on the speculum Maius and its translations into medieval vernaculars*. Groningen, E. Forsten, 1986.

-ALVAR, C. y GARCÍA MORENO, L. A., «*Traducciones francesas en el siglo XV: el caso del «Árbol de Batallas», de Honoré Bouvet*» En *Fidus Interpres. Actas de las primeras jornadas nacionales de historia de la traducción*, Julio César SANTOYO *et al*. (Eds.) León: Universidad de León, 1987, vol. I, pp. 31-37.

-BAYLEY, Ch. C., *War and Society in Renaissance Florence, The "De militia" of Leonardo Bruni*. Toronto, University of Toronto Press, 1961.

-GÓMEZ MORENO, A., «La guerra en la España medieval. Fuentes literarias y literatura militar» En *RHM*, número extra, 2001, pp.361-381.

-GONZÁLEZ ROLDÁN, T. y SAQUERO SUÁREZ-SOMONTE, P., «El Epitome rei militaris de Flavio Vegencio traducido al castellano en el siglo XV. Edición de los «Dichos de Séneca en los Actos de Caballería» de Alfonso de Cartagena» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 14, 1987-1988, pp. 101-150.

-LOCKWOOD, S. (Ed.), *On the Laws and Governance of England*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

-MONFASANI, J., *George of Trebizond. A biography and study of his rhetoric and logic*. Laiden, Brill, 1976.

-NICHOLSON, H., *Medieval Warfare.Theory and Practice of War in Europe, 300-1500*. Palgrave, MacMillan, 2004.

-PADUA, F. de, *Liber recuperationis Terre sancte*. GOLUBOVICH, G., (Ed.),. Biblioteca bio-bibliografica della Terra santa e dell'Oriente Francescano, vol. II, 1913.

-PLUMBER, Ch. (Ed.), *The gobernance of England: otherwisw called: the difference between and absolute and a limited monarchy*. Londres, Oxford University Press, 1926.

-ROGERS, C. J., *The Vegentian "Sciencie of Warfare" in the Middle Ages*. En *Journal of Medieval Military History*, Vol. I, pp. 1-19.

-TRAPEZUNTIUS, G., *Collecta Trapezuntiania. Texts, Documents and Bibliographies og Georges of Trebizond*. MONFASANI, J, (Ed.) Nueva York, The Renaissance Society of America, 1984.

----------*Rhetoricorum Libri V*. Venecia, 1433 ó 1434.

-TUNSTALL, B., *The Realities of Naval History*. Londres, George Allen and Unwin Ltd. 1936.

-VITI, P. (Ed.), *Opere letterarie e politiche*. Turín, UTET, 1996.

2. 3. España

2. 3. 1. Aragón

-JAIME I, *Libro de los Hechos*. Edición de Julia Butiña Jiménez. Madrid, Gredos, 2003.

-MUNTANER, R., *Crónica*. Edición de Joan Fuster. Madrid, Alianza Editorial, 1970.

-SITGES, J. B., *La muerte de Don Bernardo de Cabrera, consejero del Rey D. Pedro IV de Aragón (1364)*. Madrid, Sucesores de Ribadeneyra, 1911.

2. 3. 2. Castilla

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Valladolid, 1967. Reeditado en Granada, 1987.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. G., *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición, estudio y notas de Brian TATE y Jeremy LAWRENCE (Eds.) 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-UHAGÓN, Fco. R., *Mosén Diego de Valera y el Arbol de Batallas. Informe.* Madrid, 1920.

-VALERA, D. de, *Epístolas.* BALEBCHANA, J. A. (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera: enbiadas en diversos tienpos é à diversas personas*. Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878.

3. La política naval del Estado Moderno

Países Bajos

-BOOY, A de, «Holland In the Mediterranean. 1607-1704» En *Mariner's Mirror* XXV, nº. 4, 1939 pp. 392-416.

-BRUJIN, J.R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia, 1993.

-JONES, J. R., «The Dutch Navy and National Survival in the Seventeenth Century» En *International History Review*, 10, 1988, pp. 18-32.

-RAVEN, G., «A Summary of Netherlands Naval Organization» En *Revue Internationale d'Histoire Militaire*, 58, 1984, pp. 155-165.

Inglaterra

-CAPP, B., *Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*. Oxford, 1989.

España

-CERVERA PERY, J., *La estrategia naval del Imperio: Auge, declive y ocaso de la Marina de los Austrias*. Madrid, 1982.

----------«La guerra naval en el siglo XVIII. Aspectos sustanciales» En *Encuentros Históricos España-Suecia. Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1740-1870)*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 2001, pp. 399-412.

-ESPINO LÓPEZ, A., *Guerra y cultura en la Edad Moderna: la tratadística militar hispana en los siglos XVI y XVII: libros, autores, y lectores*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2001.

-FERNÁNDEZ ALMAGRO, M., *Política Naval de la España Moderna y Contemporánea*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.

-KAMEN, H., *La españa de Carlos II*. Barcelona, Crítica, 1981.

-MERINO PERALT, E., *El arte militar español en la época moderna. Los tratados de re militari en el Renacimiento. 1536-1671. Aspectos de un arte español*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.

Francia

-MEYER, J., «La Marine française de 1545 à 1715» En A. CORVISIER (Director), *Histoire militaire de la France*. Vol. I. CONTAMINE Ph., (Encargado) *Des origins à 1715* París, 1992, pp. 485-525.

-SYMCOX, G., *The Crisis of French Sea Power 1688-1697. From the «Guerre d'Escadre» to the «Guerre de Course»*. La Haya, 1974.

Otros

-PACKS, S. W. C., *Sea power in the Mediterranean from the seventeenth century to the present day*. Londres, 1971.

3. 1. Los siglos XVI y XVII

Fuentes manuscritas

-AGS GA, 689, CG, de 27 de junio de 1608.

-AGS, GA, 3473, CG, 27 de marzo de 1665.

-BMN CVP, 3, ff. 42-43 y 49.

-BROCHERO DE ANAYA, D., *Discurso de Don Diego Brochero sobre la Marina*; *Memorial de Diego Brochero*, AGS CG, marzo de 1605 y AGS GA, legajo 517, documento 137.

-PADILLA MANRIQUE, M., documentación en BMN CSB, articulo 4º. y BNM Mss. 12856, fol. 51r. a 54v.

Fuentes impresas

-BOTERO, G., *Della Ragion di Stato*. *Diez libros de la razón de estado*. Edición facsímil, *Diez libros de la razón de estado con tres libros De las causas de la grandeza y magnificencia de las ciudades*. Madrid, Senado, 2001.

-EGUILUZ, M. de, *Milicia, discurso y regla militar*. Amberes, 1595.

-ESCALANTE, B. De, *Diálogos del Arte Militar*. MARTÍN POLÍN, R. (Ed.), Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.

-ISABA, M. de, *Cuerpo Enfermo de la Milicia Española*. Se publica en Madrid en 1594. MARTÍNEZ RUÍZ, E. M. (Ed.), Madrid, Ministerio de Defensa, 1991.

-LONDOÑO, S. de, *Discurso sobre la forma de reducir la Disciplina Militar a mejor y antiguo estado*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1993.

-MAQUIAVELO, N. de, *El Arte de la Guerra. El Príncipe*. Madrid, Alba Libros, 2001.

-MENDOZA, B. de, *Teoría y práctica de la guerra escrita al Príncipe don Felipe, Nuestro Señor* Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.

-*Ordenanças del buen govierno de la armada del mar océano*. GONZÁLEZ DE PALENCIA, A., (Ed.), Barcelona, Francisco Cornellá, 1678. Reedición en Madrid Instituto Histórico de la Marina, 1974.

-SALAZAR, D. de, *Tratado de Re Militari*. BOTELLA ORDINAS, E. (Ed.), Madrid, Ministerio de Defensa, 2000.

-VALDES, Fco. de, *Espejo y Disciplina Militar. Por manera de un Diálogo Militar del Maestre de Campo Francisco de Valdés, En el cual se trata el Oficio de Sargento Mayor*. RODRÍGUEZ DE ARZÚA, J. (Ed.), Madrid, Ministerio de Defensa, 1989.

-VALLE DE LA CERDA, L., *Avisos en materia de Estado y Guerra para oprimir rebeliones o hacer paces con enemigos armados, o tratar con súbditos rebeldes.* 1599.

Bibliografía

-AFETINAN, A., *Life and Works of Piri Reis: the oldest map of America*. Ankara, Turkish Historical Society, 1987. Segunda edición.

-ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., «Las rutas del mar y la crisis del orden imperial hispánico en el reinado de Felipe II.» En *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Tomo II, *La Monarquía. Recursos, organización y estrategias*. Madrid, Sociedad Estatal Lisboa'98, 1998, pp. 307-314.

-CEREZO MARTÍNEZ, R., *Las Armadas de Felipe II*. Madrid, San Martín, 1988.

-COOPER, J. P., «Sea-Power» en J. P. COOPER (Editor) *The Decline of Spain and the Thirty Years' War*, vol. IV de *The New Cambridge Modern History*, Cambridge, 1971, pp. 226-238.

----------*El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona, Península, 2001. Traducción de Juan Pedro Campos Gómez de la obra original *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruccion and Defeat,* Cambridge University Press, 1997.

-COUTAU-BÉGARIE, H., *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. París, Fayard, 1985. Hay traducción española, *El poder marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988. Traducción del contraalmirante Fernando A. Milia.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *Historia de la Armada Española desde la unión de Castilla y León*, 9 vols. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903. Vol. 3.

-GARDINER, C. H., *Naval Power in the Conquest of Mexico*. Austin, 1959.

-GOODMAN, D., «El dominio del mar y las Armadas de la Monarquía» En *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Tomo II, *La Monarquía. Recursos, organización y estrategias*. Madrid, Sociedad Estatal Lisboa'98, 1998, pp. 365-383.

-McINTOSH, G. C., *The Piri Reis Map of 1513*. Atenas-Londres, University of Georgia Press, 2000.

-MIRA CEBALLOS, E., «El sistema naval español en el siglo XVI: las Armadas del Imperio» En *RHN*, año XIX, 2001, 74, pp. 39-54.

----------*Las Armadas Imperiales. La Guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

-OTERO LANA, E., *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid, 1992.

-PAZZI PI CORRALES, M. de, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid, 1989.

-PHILLIPS, C. R., «The Development of Spanish Naval Strategy and Tactics in the Sixteenth Century» *Politics, Religion and Diplomacy in Early Modern Europe*. Kirksville, Missouri, 1994. En las XXII Jornadas de Historia Marítima que se celebraron en Madrid, que fueron dedicadas a *La Casa de Contratación de Sevilla. Aproximación a un centenario, 1503-2003*.

-SAFFET BEY, R., *Piri Reis et ses oeuvres*. En *VII Congreso Internacional de Ciencias Históricas*. Edición facsímil Nendeln, Liechtenstein, Kraus reprint, 1972, pp. 263-266.

-SALMON, E. D., *Imperial Spain. The rise of the empire ald the dawn of modern sea-power.* Westport (Connecticut), Greenwood Press, 1971.

-SCARIÓN, B. *Doctrina Militar*. 1598.

-STRADLING, R. A., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*. Madrid, Cátedra, 1992. Traducción de Pepa Linares de la obra original *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*. Cambridge University Press, 1992.

3. 2. El siglo XVIII

Fuentes manuscritas

-ZALVIDE, M. y ARRIAGA, J., *Informe sobre el dominio del mar.* BMN, Colección Zalvide, vol. 6, doc. 50, ff. 109r-155r.

Fuentes impresas

-JORGE JUAN, *Examen marítimo theórico práctico o tratado de mechánica aplicado á la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones* Madrid, 1771. Reproducción facsímil, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales, 1992.

-MAZARREDO DE SALAZAR Y GORTAZAR, J. de, *Reales Ordenanzas de la Armada Naval*. Madrid, Imprenta Ibarra vol. I e Imprenta Real vol. II, 1793.

-ULLOA SANTACILLA, A., *La marina: fuerzas navales de la Europa y costas de berbería* HELGUERA, J. (Ed.). Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995.

-UZTARIZ G. de, *Teórica y práctica de comercio y de marina en diferentes discursos que se procura adaptar a la Monarquía española para su pronta restauración*. Madrid, 1742.

Bibliografía

-ABAD LEÓN, F., *El Marqués de la Ensenada, su vida y su obra*. Madrid, Editorial Naval, 1985.

-BARBUDO DUARTE, E., *D. José de Mazarredo. Teniente General de la Real Armada*. Madrid, Ediciones Fragata, 1945.

-CERVERA PERY, *La Marina de la Ilustración (Resurgimiento y crisis del poder naval)*. Madrid, San Martín, 1986.

----------«La guerra naval en el siglo XVIII. Aspectos sustanciales» En *Encuentros Históricos España-Suecia. Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1740-1870)*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 2001, pp. 399-412.

-MANEIRA REGUEYRA, E., «La época de Felipe V y Fernando VI» En VV. AA., *El buque en la Armada española*. Bilbao, Silex, 1981, pp. 169-199.

----------«El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV.)» En VV. AA., *El buque en la Armada española*. Bilbao, Silex, 1981, pp. 201-231.

-MERINO NAVARRO, J. P., *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, F.U.E., 1981.

-NÚÑEZ, I., *El Teniente General de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortazar*. Bilbao, Junta de Cultura de la Excelentísima Diputación de Vizcaya, 1945.

-O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., «Desafío en El mar (La Real Armada española en el siglo XVIII)» En *Revista Historia 16*. Año XV, n°.172.

-PAULA, Fco. De, *Galería Biográfica de los Generales de Marina*. IV vols. Madrid, 1873.

-PÉREZ MALLAINA, P. E., *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715*. Sevilla, CSIC, 1982.

-PULIDO BUENO, I., *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Huelva, 1998.

-RUMEU DE ARMAS, A., "Política Naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Bilbao, Marinves, 1989.

4. El pensamiento naval de Edad Contemporánea

-SECO SERRANO, C., *Militarismo y civilismo en la España contemporánea*. Madrid, Instituto de Estudios Económicos, 1984.

----------«El Ejército y la política en la España contemporánea, 1808-1936» En *Los 98 Ibéricos y el mar* Vol. III, *El Estado y la Política*. Sociedad Estatal Lisboa '98, Madrid, 1998, pp. 409-420.

-MATEOS RODRÍGUEZ, M. A., «España entre dos siglos: Ejército e Iglesia en el sistema de poder del régimen político de la restauración (1890-1914)» En *Los 98 Ibéricos y el mar* Vol. III, *El Estado y la Política*. Sociedad Estatal Lisboa '98, Madrid, 1998, pp. 79-99.

4. 1. El pensamiento naval de 1805 a 1953

4. 1. 1. Política naval hasta la Restauración

-AULLÓN Y VILLALÓN, R. de, *Estado de la Marina Militar en España en el primer cuarto del siglo XIX*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1912.

-BORDEJÉ MORENCOS, F., *Crónica de la Marina Española del siglo XIX, (1800-1868)* Tomo I, Madrid, Editorial Naval, 1993.

-CERVERA PERY, J., *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, editorial San Martín, 1979.

-*Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Legislatura de 1848 a 1849*, Ap. 1° al n°. 86.

-FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F., «La organización del Ejército y la Armada en España (1750-1870)» En *Encuentros Históricos España-Suecia. Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1740-1870)*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 2001, pp. 45-68.

-GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I., *España en la Mar. Una Historia Milenaria*. Lunwerg, Barcelona, 1998.

-GÓNZÁLEZ ECHEGARAY, R., «De la vela al vapor» En *El buque en*..., pp. 257-273.

-PÉREZ LASSO DE LA VEGA, J., *La Marina Real de España a finales del siglo XVIII y principios del XIX*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 2 vols. 1856-1863.

-RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R., *La Armada Española, La Campaña del Pacífico, 1862-1871. España frente a Chile y Perú*. Madrid, Agualarga, 1999.

----------*La Reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, 2010.

4. 1. 2. Política naval de la Restauración

-RODRÍGUEZ GONZALEZ, A. R., *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín, Madrid, 1988.

----------*El plan naval de Rodríguez Arias (1887)*.

-GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I., *España en la Mar. Una Historia Milenaria*. Lunwerg, Barcelona, 1998.

-MONTERO Y RAPALLO, M., *Ensayo de Estrategia Naval con algunas consideraciones sobre organización, movilización y composición de las escuadras*. Madrid, Establecimiento tipográfico de R. Álvarez, 1892.

-GANIVET, A., *Idearium Español* Madrid, Espasa-Calpe, 1966.

-BORDEJÉ Y MORENCOS, F., *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.

Jeune Ecole

-AUBE, H. L. Th. *A terre et à Bord*. París, Berger-Levrault, 1884.

----------*De la Guerre Navale*. París, Berger.Levrault, 1885.

-CHARMES, G., *Le Torpilleur Autonome et l'Avenir de la Marine*. París, Berger-Levrault, 1885.

----------*La Reforme de la Marine*. París, Calman Lévy, 1886.

-MONTÉCHANT, Z. P.. F. y H., *Les Guerres Navales de Demain*. París, Berger-Levrault, 1891.

----------*Essai de Stratégie Navale*. París, Berger-Levrault, 1893.

-GUIERRE, A., *L'Avenir de la Torpille et la Guerre Future*. París, Berger-Levrault, 1898.

-FONTIN, P., *Guerre et Marine.* París, Berger-Levrault ,1906.

4. 1. 3. Política naval desde 1898

-AUÑÓN Y VILLALÓN, R., *Marina barata*. Madrid, Dirección de Hidrografía, 1901.

-BARBASTRO Y SEMPER, J., *Ideales marítimos*. Cartagena, Sociedad Levantina de Artes Gráficas, 1911.

-BORDEJÉ Y MORENCOS, F. *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.

-CARVIA Y CARAVACA, S., *Táctica Naval*, Madrid, 1904.

-CARRERO BLANCO, L., *España y el mar*. Madrid, 1941.

----------*Arte naval militar*. Burgos, 1943 y reeditada en Madrid, 1950.

----------*Ideas básicas sobre la guerra marítima*. Madrid, 1945.

-CERVERA VALDERRAMA, J., y SUÁREZ FERNÁNDEZ, J. A., *La Marina Nacional*. Bilbao, Editora Nacional, 1938.

-GÁMEZ, J. Mª., *Elementos de Táctica* Naval. San Fernando, Iris, 1920.

-GIMENO, A., *El factor naval de España en el problema mediterráneo*. Madrid, Juan Pueyo, 1914.

-GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I., «La marina Contemporánea» En VV. AA., *El Buque en la Armada Española*. Bilbao, Silex, 1981.

-MADRAZO, *La cuestión de la Escuadra*. Santander, Imprenta Blanchard y Arce, 1903.

-MARTÍNEZ-AVIAL, P., *Historia Naval*. 2 vols. Marín, Escuela Naval Militar, 1946-1950.

-MARTÍNEZ DEL CAMPO, C., *El dominio del mar*. Madrid, Cruz y Raya, 1935.

-MAS CASTERAD, J., *Consideraciones que atañen a España sobre la marina de Guerra*. Guadalajara. 1923.

-NAVARRETE, A., *Historia Marítimo-Militar de España. Armada Española y Marinas que la antecedieron en la Península Ibérica*. Madrid, 1862. 2ª. Ed., corregida y aumentada, Madrid, Imprenta alemana, 1907.

----------*El problema marítimo de España*. Madrid, Sociedad Española de Artes Gráfica, 1917.

-NOVO COLSO, P., *El poder naval. Discurso de recepción. Real Academia de la Historia, 14 de febrero, 1909*. Madrid, 1909.

-*Los patriotas pedimos defensas navales. La escuadra española y "La Monarquía"* Madrid, 1914. Recopilación de artículos periodísticos aparecidos en el periódico *La Monarquía*.

-PÉREZ Y FERNÁNDEZ CHAO, E., *La guerra naval. La batalla naval. Operaciones combinadas con las fuerzas terrestres*. Madrid, 1931.

-SÁNCHEZ DE TOCA, J., *El poder naval en España y su importancia política económica para la nacionalidad Ibero-americana*. Madrid, 1898. Reeditada en 1980. Nosotros hemos empleado la edición de Madrid, Editorial Naval, 1986.

----------*Del Poder Naval en España*. Recopilación de artículos que en mayo de 1900 publicó en *El Correo* y *La Época* bajos los títulos de «Las reformas de la Marina» y «El programa de reformas»

-SÁNCHEZ Y DE EROSTARBE, J., *Apuntes de estrategia naval. Operaciones combinadas*. Toledo, Sucesores de Rodríguez, 1935.

-SÁNZ BALZA, E., *Marina*. Madrid, Imprenta de la Revista Técnica de Infantería y Caballería, 1913.

-TERÁN, L. de, *La España Naval*. Desglosado de *Nuestro Tiempo*, nº. 113, mayo 1908, pp. 203-217.

4. 2. El pensamiento naval desde 1953 a 2015

-ÁLVAREZ-ARENA PACHECO, E., *El Español ante el mar*. Madrid, 1969.

----------*Teoría bélica de España*. Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1972.

----------*Investigaciones estratégicas* Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1985.

----------«Teoría del pensamiento Naval», En *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 1, 2001, pp. 7-18.

-*Aula de Estrategia Marítima* Alicante, Ministerio de Defensa, Universidad de Murcia, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, 1986.

-BORDEJÉ MORENCOS, F., *España, poder marítimo y estrategia naval*. Madrid, 1985

-CARRERO BLANCO, L., *La Marina en la Defensa Nacional*. Madrid, Imprenta del BOE, 1960.

-CEREZO MARTÍNEZ, R., *España y el poder marítimo*. Madrid, 1975.

-COELLO LILLO, J. L., *Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el programa de modernización*. Madrid, 1991.

-GARCÍA CALLEJA, J. A., *Hacia una estrategia militar de España*. Madrid, Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1988.

-*Izar. La construcción naval española hoy*. Extras Defensa, 61.

-MANERA. E., *Instrucciones tácticas de la flota*. Madrid, Mecanografiado ¿1953/54?

-*El mar en la defensa económica de España*. Madrid, Cuadernos de Estrategia, 1997.

-NIETO ANTÚNEZ, P., *El mar, escuela de juventudes*. Barcelona, Museo Marítimo, 1964.

-PEÑARANDA, J. Mª., «Equilibrio y eficacia. La flota española ante los retos del nuevo siglo» En *Defensa*. Año XXV, n° 291/292, julio/agosto, 2002, pp. 10-19.

-SALGADO ALBA, J., *Buque de escolta en la Armada Española*. Barcelona, Bazán, 1989.

----------*El poder naval ante la realidad política española*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1982.

-WOLFE, Th., *A first reaction to the new soviet book "Militaru strategy".* Santa Mónica, the RAND Corporation, 1963.

5. El pensamiento naval foráneo desde principios del siglo XX

5. 1. La influencia directa de Mahan

-BERNOTTI, R., *Fondamenti di Strategia Navale* Livorno, Rafaello Giusti, 1911.

----------*La Guerra Marítima*. 1923.

-BOLLATI DI SAIN-PIERRE, E., *Preparazione Política e Strategia Navale*. 1902.

-CALWELL, C. E., *Effect of maritime command on land campaings since Waterlloo 1815*. Edimburgo-Londres, 1897. Hay edición española en La Coruña, 1901.

-COLOMB, Ph. H., *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*. Londres, W. H. Allen, 1899.

-CORBETT, J. S., *Some principles of maritime Strategy*. Longmans, Green, 1912. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Madrid, Escuela de Guerra Naval, 1963, aunque la traducción se realizó en 1934.Traducción de la Escuela de Guerra Naval de Argentina de 1934.-DEVELUY, *Etude sur la Stratégie Navale.* 1905.

----------*Lutte pour l'Empire de la Mer*. 1905.

----------*L'espirit de la guerre navale*. 1906.

-HURD, A., *Sea power*. Londres, Constable and Company, 1916.

-MAHAN, A. T., *Naval Estrategy*. Boston, Low, 1911

-RONCAGLI, «Il Dominio del Mare dal Punto di Vista Italiano» En *Rivista Marítima*, 1900.

-SECHI, *Elementi di Arte Militare Marítima*. 2 vols. 1903-1906.

5. 2. El período de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial

-BRODIE, B., *Sea power in the machine age*. Princenton University Press, 1941. 2ª. Edición, 1943.

----------*A guide to naval strategy*. Princenton University Press, 1942. Tercera edición, segunda reimpresión, diciembre de 1994.

-CASTEX, R. V. P., *Théories stratégiques*. VI tomos, París, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1929-1935.

----------*Teorías estratégicas*. 5 tomos, el último en dos volúmenes. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1938-1942.

-COUTAU-BÉGARIE, H., *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. París, Fayard, 1985. Hay traducción española, *El poder marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988. Traducción del contraalmirante Fernando A. Milia.

-FIORAVANZO, *La Guerra en el Mar y la Guerra Integral*. 2 vols., 1931.

-GIAMBERARDINO, O. de, *L'Arte della guerra in mare*. 1937. Traducción española *El Arte de la Guerra en el Mar*. Buenos Aires, Estado Mayor General del Ministerio de Marina, 1940. Traducción del capitán de fragata Rodolfo González Arzac.

-MARTIENSSEN, A., *Hitler y sus almirantes*. Madrid, Escuela de Guerra Naval, publicación XV, 1948

-POSSONY, S. T., «Japanese Naval Strategy» En *Proceedings*, 70, 1944, pp. 515-526.

-RICHMOND, H., *Sea power in the modern world*. Londres, G. Bell and sons Ltd., 1934. Traducción española *Concepto Moderno del Poder Naval.*

---------*War at sea to-day* Oxford pamphlets on world affaire, 60, Oxford University Press, 1942.

-ROSINSKI, H., «German Theories of Sea Warfare» En *Brassey's Naval Annual*, 1940, pp. 88-101.

5. 3. La Guerra Fría

-BRAGADIN, M. A., *Histoire des Republiques maritimes italiennes*. París, 1955.

-COUTAU-BÉGARIE, H., *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. París, Fayard, 1985. Traducción española, *El poder marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988. Traducción del contraalmirante Fernando A. Milia.

-CRANWELL, J. P., «*Sea power and the atomic bomb*» En *Proceedings*, 72, October, 1946, pp. 1267-1276.

-DÍAZ, S., *Estrategia Marítima*. Valparaiso, Imprenta de la Armada, 1959.

-FERRE FOUGA, H., «Análisis de los Fundamentos del Poderío Marítimo» En *Revista de Marina*. N°. 5, Septiembre-Octubre, 1971, volumen 88, n°. 684, pp. 497-506

----------«La Armada Soviética ¿Una estrategia Heterodoxa?» En *Revista de Marina*. N°. 2, 1991, pp. 137-150.

-FIELD, J. A., *Los orígenes de la estrategia marítima y la evolución del poder naval*, pp. 95-114.

-FRIEDMAN, N., *The Postwar Naval Revolution*. Annapolis, Naval Institute Press, 1986.

----------*The US Maritime Strategy*. Londres, Jane's, 1988.

-GORSHKOV, S. G., *The sea power of the state*. Nueva York, Pergamon Press, 1979.

-GRETTON , P., *Maritim Strategy. A Study of Brithis Defence Problems*. Londres, Cassel, 1965.

-HUTINGTON, S., «*National policy and the transoceanic navy*» En *Proceedings*, 80, May, 1954, pp. 483-493.

-KOMER, R. W., *Maritime strategy or Coalition Defense?* University Press of America, 1986

-LA COSTE, P., *Stratégie Navale. Guerre ou dissuasion?* París, Fernand Nathan, 1981.

----------*Strategies Navales du Present*. París, Editions J. C. Lattes, 1985. De esta obra hay traducción al español, *Estrategias navales del presente*. Madrid, Ediciones Ejército, 1987. Traducción de Juan Guerrero Roiz de la Parra.

-LEPOTIER, A. A. M., *La guerre moderne dans les trois dimensions*. París, Grandes Éditions françaises, 1949.

-MARTIN, L. W., *The sea in the modern strategy*. Londres, Institute for Strategic Studies, 1967. Hay edición española, *El Mar en la Estrategia Moderna*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1970. Traducido por el capitán de fragata Carlos A. Viñuales. -MEIRAT, J., *Marines antiques de la Mediterranée*. París, 1964.

-MITCHELL SIMONS III, B., *Guerra, estrategia y poder marítimo*. Buenos Aires, Instituto de publicaciones navales, 1983. Traducción del capitán de fragata de la Armada Argentina. Emilio T. H. L. Hems

-MOINEVILLE, H., *La guerre navale. Réflexions sur les affrontaments navals et leur avenir*. París, Presses Universitaires de France, 1982. Hay edición en español, *La guerra naval*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1985.

-MORDAL, J., *Vigint-cinq siècles de guerre sur mer*. 2 vols. París, Marabout université, 1959.

-PALMER, M. A., *Origins of the maritime strategy. American Naval Strategy in the First post-war Decade*. Washington, 1988.

-*El poder naval y la falacia nuclear. (Nueva evaluación de la estrategia global)*. Madrid, CESEDEN.

-REUSSNER, A. (Dir.), *La Puissance navale dans l'Histoire*. Vol. III, BELOT, R. De, y REUSSNER, A., *De 1914 a 1959*. París, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1960.

-RICHMOND, H., *Statesmen and Sea Power.* Oxford, Clarendon Press, 1946.

-ROSKILL, S. W., *The strategy of sea power. Its development and application*. Londres, Collins, 1962.

-SCHOFIELD, B. B., *Brithis sea power. Naval policy in the twenty century* Londres, Batsford, 1967.

-STANTON, C. A. H., «The return of total sea power» En *Naval Review*. U. S. Naval Institute, 1964.

-STROPE, W. E., «*The Navy and the atomic bomb*» En *Proceedings*, 73, October, 1947, pp. 1221-1227

-TILL, G., *Modern Sea Power*. Londres, Brassey's, 1987.

-TURNER, S., «Missions of the U. S. Navy» En *Naval War College Review*, enero-marzo de 1974.

-VV. AA., *Naval operation analysis*. Annapolis, 1977. Traducido al español *Análisis de operaciones navales*. Academia Naval Militar, Marín, 1977.

-ZUMWALT, E. R., *On Watch: a Memoir* Nueva York, Quadrangle-New York Times Book Company, 1977.

5. 4. El Nuevo Orden mundial y las amenazas a la seguridad internacional

-GRAY, C., *The Leverage of sea power*. 1992. Traducción española, *La pujanza del poder naval.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2001. Traducción de Bartolomé Bouza.

-KANE, Th. M., *Chinese grand strategy and maritime power.* Londres-Portland, Frank Cass, 2002.

-KIVIMÄKI, T. (Ed.), *War or peace in South China Sea?* Copenhague, NIAS, 2002.

-ROYAL NAVY, *The fundamentals of Brithis Maritime Doctrine*. Londres, 1995.

-VEGO, M. V., *Naval strategy and operations in narrow seas*. 1999. Traducción Española, *Estrategia naval y operaciones e aguas restringidas.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003. Traducción de Guillermo Fernández Pos.

-VV. AA., *La estrategia marítima y su evolución*. Madrid, 1992.

-YOHIHARA, T. y HOLMES, J. R., *Asia looks seaward: power and maritime strategy*. Praeger Security International, 2008.

Revistas

Armada española. *Revista General de Marina*.

Armada de Chile. *Revista de Marina*.

Armada de Italia. *Revista Marítima* italiana,

Armada de Francia. *La Revue Maritime*.

Armada de los Estados Unidos. *Proceedings*

Jane's Navy International,

-MARTÍN-MEIRAS, L., *Catálogo de publicaciones seriadas existentes en la Biblioteca del Museo Naval*. Madrid, Ministerio de Defensa-Museo Naval, 1995.

CAPITULO IV. ELEMENTOS, CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES DEL PODER NAVAL

-BORDEJÉ MORENCOS, F., *España, poder marítimo y estrategia naval*. Madrid, 1985.

-CASTRO E SILVA, R. de, *Estrategia,* Lisboa, 1972.

-CEREZO MARTÍNEZ, R., *España y el poder marítimo*. Madrid, 1975.

-FLORES DÍAZ, M., «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» En *III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*. Jaén, 2000, pp. 253-268.

----------«Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana» En *RHN*, 2002, 77, pp. 7-24.-LACOSTE, *Estrategias Navales*...

-GORSHKOV, S. G., *The sea power of the state*. Nueva York, Pergamon Press, 1979.

-GRAY, C., *The Leverage of sea power*. 1992. Traducción española, *La pujanza del poder naval.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2001. Traducción de Bartolomé Bouza.

-MARTÍNEZ-AVIAL, P., *Historia Naval*. 2 vols. Marín, Escuela Naval Militar, 1946-1950. Vol. I

-PÉREZ Y FERNÁNDEZ CHAO, E., *La guerra naval. La batalla naval. Operaciones combinadas con las fuerzas terrestres*-MARTÍNEZ-AVIAL, P., *Historia Naval*. 2 vols. Marín, Escuela Naval Militar, 1946-1950.

-ROYAL NAVY, *The fundamentals of Brithis Maritime Doctrine*. Londres, 1995.

-TILL, G., *Modern Sea Power*. Londres, Brassey's, 1987.

-VEGO, M. V., *Naval strategy and operations in narrow seas*. 1999. Traducción Española, *Estrategia naval y operaciones e aguas restringidas.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003. Traducción de Guillermo Fernández Pos.

-VV. AA., *La estrategia marítima y su evolución*. Madrid, 1992.

-VV. AA., *Naval operation analysis*. Annapolis, 1977. Traducido al español *Análisis de operaciones navales*. Marín, 1977.

Glosarios náuticos

-CEDILLO, P. M., *Vocabulario Marítimo*. Sevilla, 1728.

-FERNÁNDEZ DE GAMBOA, *Vocabulario Marítimo*. Sevilla, 1696.

-GARCÍA DE PALACIO, D., *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos*. México, 1589.

-LORENZO, J. de, MURGA, G. de y FERREIRO, M., *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, T. Fontanet, 1864.

-MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J. Mª., *Diccionario náutico*. Ediciones Nauta, Barcelona, 2003. 2ª. Edición.

-O'SCALAN, T., *Diccionario marítimo español*. Madrid, Imprenta Real, 1831.

-POZA, A. de, *Hidrografía*. Bilbao, 1815.

Elementos

-MARIÑO RODRÍGUEZ, J., «En torno a lo naval» En *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 3, nov. 2003, pp. 7-16.

Funciones estratégicas

-GRAY, C., *The Leverage of sea power*. 1992. Traducción española, *La pujanza del poder naval.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2001. Traducción de Bartolomé Bouza.

Limitaciones

-PRYOR, J. H., *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571.* Cambridge, 1988.

Limitaciones en las embarcaciones

-ALFONSO X, *Cantigas de Santa María*. Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de san Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979.

-BUSQUET VILANOVA, C., *Jarcias, Palos y Velas*. Madrid, Agualarga, 1998.

-HUTCHINSON, G., *Medieval Ships and Shipping*. Londres, Leicester University Press, 1994.

-MARTIN, L. R., «Horse and cargo handling on Mediterranean ships» En *International Journal of Nautical Archeology*, vol. 31, nº. 2 octubre 2002, pp. 237-247.

-McGRAILL, S., *Boats of the world from the Atone Age to Medieval Times*. Oxford, Oxford University Press, 2001.

-NICHOLSON, H., *Medieval Warfare. Theory and Practice of War in Europe, 300-1500*. Palgrave, MacMillan, 2004.

-ROSE, S., *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. Londres y Nueva York, Routledge, 2002.

-UNGER, R. W., *The ship in the Medieval Economy, 600-1600*. Londres, Croom Helm, 1980.

----------*Cogs, Caravels and Galleons: The sailing ship 1000-1650*. Londres, Conway Maritime Press, 1994.

Limitaciones en la navegación

-VERNET, J., *Lo que Europa debe al Islam de España*. Barcelona, Círculo de Lectores, 1999.

Limitaciones navales

-BUSTAMENTE BRINGAS, J., «La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela» En *RGM*, 1972, junio, pp. 639-650.

-GRANADA GELABERT, J. M., «La meteorología marítima en el siglo XIII. La conquista de Mallorca» En R*evista de Meteorología Marítima,* nº. 7-8, 1972.

-OLESA MUÑIDO, Fco. F., *La galera en navegación y combate*. Vol 1. *El Buque Suelto*. Madrid, 1971.

-PRYOR, J. H., «"Water, water, everywhere, nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the First Crusade» En BALARD et allii (Eds.) *Dei gestas per Francos: Etudes sur les croisades dediées à Jean Richard*. Aldershot, 2001.

SEGUNDA PARTE. MARCO GEOGRÁFICO Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS

CAPÍTULO V. EL MARCO GEOGRÁFICO

-*Atlas Nacional de España*. Madrid, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional. Sección II, Grupo 9, Climatología, 1992, Sección III, Grupo 13, El medio marino, Medio Físico, tomo 1, 2000, tomo 2, 2001.

-LEWIS, A. R., *European naval and maritime history, 300-1500*. Primera edición Princenton, 1951. Segunda edición, Indiana University Press de 1985, junto con RUNYAN, T. J.

-LÓPEZ GÓMEZ, A., *España. La tierra*. En *España. Reflexiones sobre el ser de España*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998. 2ª. Edición. Pp. 29-76.

-MOLLAT DU JOURDIN, M., *Europa y el Mar*. Barcelona, Crítica, 1993.

-PRYOR, J. H., *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571.* Cambridge, 1988.

-VEGO, M. V., *Naval strategy and operations in narrow seas*. 1999. Traducción Española, *Estrategia naval y operaciones e aguas restringidas.* Madrid, Ministerio de Defensa, 2003. Traducción de Guillermo Fernández Pos.

La costa andaluza

-GARCÍA MANRIQUE, E., y OCAÑA, C., «La organización espacial de la costa mediterránea andaluza» En *Baetica*, 5, 1982, pp. 15-57.

Población de la costa murciana

-MERINO ÁLVAREZ, A. *Geografía histórica de la provincia de Murcia: desde la Reconquista por Jaime I de Aragón hasta la época presente*. Madrid, Academia Alfonso X el Sabio, 1981. 1ª edición 1915.

CAPÍTULO VI. ANTECEDENTES NAVALES TARDOANTIGUOS Y ALTOMEDIEVALES

1. La irrupción germánica

-LEWIS, A. R., *European naval and maritime history, 300-1500*. Primera edición Princenton, 1951. Segunda edición, Indiana University Press de 1985, junto con RUNYAN, T. J.

---------- Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du Ve au VIII siècle.» *Le Moyen Age*, LX, 1953, pp. 249-298.

-«La Navigazione Mediterranea nell'Alto Medievo» *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi Sull'Alto Medievo*, XXV, 2 vols. 1978.

1. 1. El marco galaico-cantábrico

Fuentes

-HIDACIO, *Continuatio Chronicorum Hieromyniquorum*. T. Mommsen, MGH *Scriptores Auctores Antiquissimi*, *Crónica Minora, XI*, vol. II, pp. 13-36.

Bibliografía

-BENITO, A. M., «Cerámica del yacimiento submarino del cabo Higuer (Hondarribia)» En *Munibe*, 40, 1988, pp. 123-163

-CARBAJAL SOBRAL, J., *Los Concilios de Braga en los siglos VI y VII, reflejo de la vida en la Gallaecia de la época*. 1999. Tesis doctoral.

-DAVID, P., *Etudes historiques sur la Galice et Portugal du VIe. au XIIe. Siècle*. Coimbra, Instituto Francés en Portugal, 1947.

-FERREIRO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999.

-LEWIS, A. R., *European naval and maritime history, 300-1500*. Primera edición Princenton, 1951. Segunda edición, Indiana University Press de 1985, junto con RUNYAN, T. J.

---------- «Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du Ve au VIII siècle.» *Le Moyen Age*, LX, 1953, pp. 249-298.

-LOTH, J., *L'Immigration bretonne en Armorique du Ve au VIIe siècle de notre ère*. Rennes, Baraise et cie, 1993.

-TOVAR, A., «Un obispo con nombre británico y los orígenes de la diócesis de Mondoñedo.» *Habis*, 3, 1972.

1. 2. El marco Mediterráneo

Fuentes

-*Crónica Gallica* en T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora IX*, vol. I, pp. 629-666.

-ISIDORO DE SEVILLA, *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II. Pp. 267-303.

-PROCOPIO DE CESAREA, *Historia de las Guerras. Libros III-IV. Guerra Vándala*. José Antonio Flores Rubio. Madrid, Gredos, 2000.

----------DEWING, H. B., *Procopius in seven volumes*. Vol. III, IV y V, *History of the Wars, books, V, VI, VII and VIII. The Gothic War*.

Bibliografía

-LEWIS, A. R., *European naval and maritime history, 300-1500*. Primera edición Princenton, 1951. Segunda edición, Indiana University Press de 1985, junto con RUNYAN, T. J.

-MORALES BELDA, Fco., *La marina vándala. Los asdingos en España*. Barcelona, Ariel, 1969.

-VALLEJO GIRVÉS,M., *Hispania y Bizancio. Una relación desconocida.* Madrid, Akal, 2012.

2. El reino visigodo de Toledo

Fuentes

-SIDONIO APOLINAR, *Epistolae*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores, Auctores Antiquissimi, VIII*, *Sidonio Namatio Suo Salutem*, pp. 130-133.

-OROSIO, P., *Historiarum Adversu Paganos Libri VII.* C. Zaugmeister, *Habeas Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum*, 5.

Bibliografía

-GARCÍA MORENO, L. A., «Ceuta y el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad Tardía (siglos V-VIII)» En *Actas. Congreso Internacional del estrecho de Gibraltar*. Tomo I, Madrid, 1988, pp. 1095-1114.

-LEWIS, A. R., «Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du Ve au VIII siècle.» *Le Moyen Age*, LX, 1953, pp. 249-298.

-SAYAS ABENGOECHEA, J. J., «La zona del Estrecho desde las invasiones a la ocupación bizantina» En *Actas. Congreso Internacional del estrecho de Gibraltar*. Tomo I, Madrid, 1988, pp. 1079-1093

2. 1. Aspectos navales en el reino de Toledo

Fuentes

-BICLARO, J. de, *Chronica*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II, pp. 211-220.

-CANELLAS LÓPEZ, A., *Diplomática Hispano-Visigoda*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1979. Docs. 143 a 147.

-*Crónica de 1344 que ordenó el Conde de Barcelós de Pedro Alfonso*. Edición de Diego Catalán y María Soledad de Andrés, Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1970.

-GREGORIO DE TOURS, *Historia Francorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores. Scriptores Rerum Merovingicarum*, vol. I, pp. 31-450.

-ISIDORO DE SEVILLA, *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. T. Mommsen. MGH. *Scriptores Auctores Antiquissimi, Cronica Minora, XI*, vol. II. Pp. 267-303.

-JULIAN DE TOLEDO, *Historia Rebelliois Pauli Adversus Wambam Gothorum Regem*. P. Migne. *Habeas Chriastianorum*, Serie Latina, vol. XCVI, columnas 759 a 808.

-RADA, Jiménez de, *De Rebus Hispaniae* o *Historia de los Hechos de España*. Edición de Juan Fernández Valverde. Madrid, Alianza, 1989.

-SISEBUTO, *Carmina*. En VV. AA., *Anthologia Latina sive poesis latinae supplementum*. Amsterdam, Verlag Adolf M. Hakkert, 1972.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-FUENTE Y HERRERA, R. de la, *Compendio histórico de la Marina Militar de España*. Madrid, Imprenta del Ministerio de la Marina, 1918.

-GARCÍA MORENO, L. A., «Ceuta y el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad Tardía (siglos V-VIII)» En *Actas. Congreso Internacional del estrecho de Gibraltar*. Tomo I, Madrid, 1988, pp. 1095-1114.

----------*Las Invasiones, la ocupación de la Península y las etapas hacia la unificación territorial*. En *La Historia de España de R. Menéndez Pidal.* III, tomo 1.

-NAVARRETE, A., *Historia Marítimo-Militar de España. Armada Española y Marinas que la antecedieron en la Península Ibérica*. Madrid, 1862. 2ª. Ed., corregida y aumentada, Madrid, Imprenta alemana, 1907.

2. 2. La caracterización naval del reino visigodo de Toledo

-SALGUERO BERNABÉ, A., «*La batalla de Guadalete. Aproximación a su realidad histórica y arqueológica*» *Actas. Congreso Internacional del estrecho de Gibraltar*. Tomo II, pp. 73-99.

3. La alta Edad Media

3. 1. La actividad marítima

-FLORES DÍAZ, M., *El Mar, fuente de Derecho en la España Medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII*. Madrid, Castellum, 2000.

-ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media» En *Nájera Encuentros Internacionales del Medievo*. *Ciudades y Villas Portuarias en el Atlántico en la Edad Media*. 2004. Actas, Logroño, IER, 2005, pp. 17-55.

Litoral Atlántico. Villas al Mar. Ciudades Medievales, 2001. Artículos varios.

3. 1. 1. La costa gallega

Fuentes

-BARRERO GARCÍA, A. Mª., y ALONSO MARTÍN, Mª. L., *Textos de Derecho local español en la Edad Media. Catálogo de fueros y costums municipales*. Madrid, 1989.

-*Crónica de Alfonso III*, como podemos apreciar en *Chronicon Sebastiani*, E. FLÓREZ, *España Sagrada*, apéndice 7.

-FLORIANO, A. C., *Diplomática Española del Período Astur*. 2 vols. Oviedo, IDEA, 1949-1951. Vol. 1.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *Reinado y diplomas de Fernando III*. 3 vols. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1980. Vol. 3.

-*Historia Silense*, edición de J. PÉREZ DE URBEL y A. GONZÁLEZ RUIZ-ZORRILLA, Madrid, 1939.

-LUCAS ÁLVAREZ, M., *La documentación del tumbo A de la catedral de Santiago de Compostela. Estudio y edición* . León, 1997. Colección «Fuentes y Estudios de Historia Leonesa», nº. 64.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-CID PRIEGO, C., *Arte Prerrománico de la Monarquía Asturiana*. Oviedo, Grupo Editorial Asturiano, 1995.

-DUFOURCQ, Ch-E. y GAUTIER-DALCHE, J., *Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media*. Barcelona, 1983.

-FERREIRA PRIEGUE, Mª. E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988.

-FERREIRO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999.

3. 1. 2. La costa asturiana

Fuentes

-BARRERO GARCÍA, A. Mª., y ALONSO MARTÍN, Mª. L., *Textos de Derecho local español en la Edad Media. Catálogo de fueros y costums municipales*. Madrid, 1989.

-BLANCO LOZANO, P., *Colección Diplomática de Fernando I (1037-1065)*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro-Archivo Histórico Diocesano, 1987.

-CASARIEGO, J. E., *Historias asturianas de hace más de mil años*. *Edición bilingüe de las crónicas ovetenses del siglo IX y de otros documentos*. Oviedo, Principado de Asturias-IDEA, 1990.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999. Vol. 2.

-FLORIANO LLORENTE, P., *Colección Diplomática del Monasterio de San Vicente de Oviedo*. Oviedo, IDEA, 1968.

-RADA, Jiménez de, *De Rebus Hispaniae* o *Historia de los Hechos de España*. Edición de Juan Fernández Valverde. Madrid, Alianza, 1989.

-RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, J., *Los fueros del Reino de León*. León, 1981. Vol. II *Documentos*.

-RUIZ TRAPERO, Mª., SANTIAGO FERNÁNDEZ, J., de y FRANCISCO OLMOS, J. Mª. de, *Álbum de láminas de epigrafía latina antigua y medieval*. Madrid, Castellum, 2003.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-CASARIEGO, J. E., «La costa Astur-Galaica a mediados del siglo XII. Relaciones de dos cruzados cronistas del año 1147». *BIDEA.*, 19, 1965.

----------*Asturias y la mar. Breve historia marítima de Asturias*. Salinas, Ayalga, 1976.

-FERREIRO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999.

-GIBERT, R., «El Derecho municipal de León y Castilla» En *AHDE.*, 31, 1961,

-RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las "polas" asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario*. Oviedo, 1981.

----------*El comercio ovetense en la Edad Media*. Oviedo, 1990.

-URÍA RIU, J., «Los cruzados del Norte en las costas de Asturias en 1147». *RUO*, año I, 1940, III, pp. 27-37.

3. 1. 3. La costa de Cantabria

Fuentes

-ALFONSO X, *Primera crónica general de España*. Edición de Ramón Menéndez Pidal. Madrid, 1955, vol. II.

-*Crónica Latina de los Reyes de Castilla.* Edición de Luis Charlo Brea. Madrid, Akal, 1999.

-CUÑAT CISCAR, V. M., *Documentación medieval de la Villa de Laredo.* Santander, 1998.

-FLORIANO, A. C., *Diplomática Española del Período Astur*. 2 vols. Oviedo, IDEA, 1949-1951. Vol. 1.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III*, 3 vols., Córdoba, 1986. Vol. II.

-JOSUÉ, E., *Libro de Regla o Cartulario de la Antigua Abadía de Santillana del Mar*. Madrid, 1912.

-ZABALZA DUQUE, M., *Colección Diplomática de los Condes de Castilla*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1998.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., *La marina cántabra*. 3 vols. Santander 1968.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *El Reino de Castilla en época de Alfonso VIII*. 3 vols. Madrid, CSIC, 1960. Vol. I.

-MARTÍNEZ DÍEZ, G., «Fueros locales de la provincia de Santander» En *AHDE*, XLVI, 1976, pp. 527-609.

3. 1. 4. La costa vascongada

Fuentes

-LARRAÑAGA ZULUETA, M.A. y TAPIA RUBIO, I., *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1993.

Bibliografía

-ARÍZAGA BOLUMBURU, B., «Las villas guipuzcoanas que reciben el fuero de San Sebastián: modos de vida de sus habitantes.» *El fuero de San Sebastián y su época*, pp. 113-134.

----------«Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media» En *Nájera Encuentros Internacionales del Medievo*. *Ciudades y Villas Portuarias en el Atlántico en la Edad Media*. Logroño, IER, 2005, pp. 17-55.

-BASABE, A., «Estudio lingüístico del fuero de San Sebastián.» *El fuero de San Sebastián y su época*, pp. 27-68.

-ERKOREKA, A., «*A furore normanorum, libera nos Domine*. Previkingos y vikingos asolando la costa vasca (siglos V-X)» En *Itsas Memoria. Revista de Historia Marítima del País Vasco*, 5, 2006, pp. 15-31.

-DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L. M., «Un nuevo manuscrito del Fuero de San Sebastián.» En *El Fuero de San Sebastián y su época*, pp. 531-535.

-FERREIRO ALEMPARTE, J., *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999

-MORALES ROMERO, E., *Historia de los Vikingos en España. Ataques e incursiones contra los Reinos Cristianos y Musulmanes de la Península Ibérica en los siglos IX-XI*. Madrid, Miraguano Ediciones, 2006.

-ORELLA UNZUÉ, J. L., «Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (I) : Instituciones mercantiles vascas» En *Lurr@lde*, 25, 2002, pp. 21-81

----------«Geografías mercantiles vascas en la edad moderna (II): Los marinos y mercaderes vascos» En *Lurr@lde*, 26, 2003, pp. 143-180.

----------«Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (III) Las relaciones vascas con Inglaterra siglos XIV-XVI» En *Lurr@lde*, 28, 2005, pp. 85-152.

----------«Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (IV) Las relaciones mercantiles y marítimas de los vascos con el ducado de Bretaña durante los siglos XIII-XV» En *Lurr@lde*, 29, 2006. Sin paginar

----------«Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (V) Las relaciones mercantiles y marítimas de los vascos con el condado de Normandía durante los siglos XIII-XV» En *Lurr@lde*, 30, 2007, pp. 25-58.

----------«Geografías vascas en la edad Moderna: las relaciones mercantiles y maritimas de los vascos con el condado de Normandia durante los siglos XIV y XV» En *Lurr@alde*, 31, 2008, pp. 189-232.

3. 2. La actividad naval altomedieval

-MIRAVALL DOLÇ, R., *Atacs franco-catalans contra Tortosa*. Barcelona, Dalmau, 1968.

3. 2. 1. La primera mirada de Castilla al Mediterráneo: Valencia

Fuentes

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-*Anales Toledanos I y II*. Edición de Julio Porres Martín-Cleto, Toledo, Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos-Diputación Provincial de Toledo, 1993.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el volumen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963.

-HUICI MIRANDA, A. (Ed.), *Al-Hulal Al-Mawasiyya: crónicas árabes de las dinastías almorávide, almohade y benimerin*. Tetuán, Editorial Marroquí, 1951.

-LEMA PUEYO, J. A., *Colección Diplomática de Alfonso I de Aragón y Pamplona (1104-1134)* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1990.

-*Poema de Mio Cid*. SMITH, C. (Ed.), Madrid, Ediciones Cátedra, 1980. Traducción de la Introducción y notas por Abel Martínez-Loza.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *La Repoblación de Castilla la Nueva*. 2 vols. Madrid, Universidad Complutense, 1975. Vol. I.

-HEERS, J., *La primera cruzada*. Barcelona. Editorial Andrés Bello, 1997.

-LEWIS, «Northern european Sea power and the Strait of Gibraltar, 1031-1350 A. D.» En *The Sea and the Medieval Civilization. Collected Studies*. Londres, Variourum Reprints, 1978. X, pp. 155-156.

-MENÉNDEZ PIDAL, R., *La España del Cid*. Madrid, Espasa-Calpe, 1969.

3. 2. 2. La Marina de Gelmírez

Fuentes

-GELMÍREZ, D., *Historia Compostelana*. Edición de Enma Falque Rey. Madrid, Akal, 1994.

Bibliografía

-FIGUEIRAS, O., L., *Gelmirez and the reconversión of the W. peninsula shipbuilding tradition (XIth.-XIIth. Centuries)*. En R. REINDERS y K. PAUL (editores) *Carvel construction technique*. Ámsterdam, Oxbow Monograph, 12, pp. 32-41.

-MARTÍN GRANIZO, L., *Los orígenes de la Marina Española*. Madrid, 1947.

-MOLLAT, M., «Notes sur la vie maritime en Galicia au XIIe siècle d'après l'Historia Compostelana» En *AEM*, I, 1964, pp. 531-540.

-MORALES BELDA, Fco., *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, Ariel, 1973.

-SAN PÍO ALADEN, P., y ZAMARRÓN MORENO, C., *Catálogo de la Colección de Documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval de Madrid*. 3 vols. Madrid, Museo Naval, 1979-1996. Vol. III, Serie segunda, numeración arábiga. Tomo 6, 1996.

3. 2. 3 La Campaña de Alfonso I *El Batallador* contra Bayona

Fuentes

-LEMA PUEYO, J. A., *Colección Diplomática de Alfonso I de Aragón y Pamplona (1104-1134)* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1990.

Bibliografía

-LACARRA, J. Mª., *Alfonso el Batallador*. Zaragoza, Caja de Ahorros Inmaculada, 1971.

-LEMA PUEYO, J. A., «El itinerario de Alfonso I "El Batallador" (1104-1134)» En *HID*, 24, 1997, pp. 333-353.

3. 2. 4. La conquista de Almería de 1147

Fuentes

-ACA. Chancillería Real, Pergaminos, Ramón Berenguer IV, nº. 10, s. f.

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-CAFFARO, P., *De Captione Almerie et Tortuose*. Edición de Antonio Ubieto Arteta. Valencia, ANUBAR, 1973.

-*Crónica del Emperador Alfonso VII*. Introducción, edición, traducción, nota e índices de Maurilio Pérez González. León, Universidad de León, 1997.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el

volumen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963.

Bibliografía

-GUICHARD, P., «Les débuts de la piraterie andalouse en Mediterranée occidentale (798-813)» En *Revue de l'Occident musulman et de la Mediterránée*, 1983, 35, 55-76

-HEERS, J., *La primera cruzada*. Barcelona. Editorial Andrés Bello, 1997.

-LIROLA DELGADO, J., *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, Universidad de Granada, 1993.

-MOLINA LÓPEZ, E., «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el-Iqtibas al-anwar de al-Rushati. Algunos datos historiográficos» En *RCEHG*, 1987, 1, 117-131.

-PICARD, Ch., *La mer et les musulmanes d'Occident au Moyen Age. VIIIe-XIIIe siècle*. París, Ediciones UNESCO y PUF, 1997.

-TORRES BALBAS, L., «Almería islámica» En *Al-Andalus*, 1957, 22, 441-455.

-VIRGILI, A., «*Angli cum multis alienigenis*: crusader settlers in Tortosa (second half of the twelfth century» En *Journal of Medieval History*, 2009, 35, pp. 297-312.

3. 3. Características navales del período

-*Anales Toledanos I y II*. Edición de Julio Porres Martín-Cleto, Toledo, Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos-Diputación Provincial de Toledo, 1993.

-FERREIRO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, Asociación Española de Historia Medieval, 1999.

-HUICI MIRANDA, (Ed.), *Al-Hulal Al-Mawasiyya: crónicas árabes de las dinastías almorávide, almohade y benimerin*. Tetuán, Editorial Marroquí, 1951.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el volumen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963.

-LAHNSTEIN, D. de, *Carta intercalada en los Anales de San Disibodo*. T. Mommsen. *Monummenta Germaniae Historica*. Scriptores, 27-28.

TERCERA PARTE. LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL

CAPÍTULO VII. EL NACIMIENTO

1. Los primeros ensayos

1. 1. La conquista de Cartagena y la salida al Mediterráneo

Fuentes

-AHN, Orden de San Juan, legajo 1, documento 19.

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-BMN. CVP. Documento 3, ff. 25-27.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III*. 3 vols. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1980. Vol. III.

-MORATALLA COLLADO, A., Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia, vol. XIX, Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491). Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2003.

-MUNTANER, R., *Crónica*. Edición de Joan Fuster. Madrid, Alianza Editorial, 1970.

-TORRES FONTES, J., *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. vol. III. *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Murcia, 1973.

----------*Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. vol. IV. *Documentos de Sancho IV*. Murcia, 1977.

----------*Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*. Vol V. *Documentos de Fernando IV*. Murcia, 1980.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-SAN PÍO ALADEN, P., y ZAMARRÓN MORENO, C., *Catálogo de la Colección de Documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval de Madrid*. 3 vols. Madrid, Museo Naval, 1979-1996. Tomo 6.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., «La reconquista de Murcia. 1243-1943» En *BRAH*, CXI, cuadernos I y II, 1942.

----------«La reconquista de Murcia y el infante don Alfonso de Castilla» En *Murgetana*, 1, 1949, pp. 1-48.

----------*La marina cántabra*. Vol. I, *De sus orígenes al siglo XVI.* Santander, 1968.

-DUFOURCQ, Ch.-E., y GAUTIER-DALCHE, J., *Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media*. Barcelona, 1983.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., «Orígenes de la marina real de Castilla» En *RABM*, 1948, LIV, pp. 229-253.

-HEERS, J., *Occidente durante los siglos XIV y XV*. Barcelona, 1986.

-JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. Fco., «La Murcia Medieval Cristiana: Vanguardia Mediterránea de Castilla» En El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar. V Jornadas Nacionales de Historia Militar. Sevilla, 1995. Actas, Sevilla, 1997, pp. 275-293.

-MARTÍNEZ CARRILLO, Mª. de los Llanos, «Alicante durante el reinado de Alfonso X el Sabio» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 63-79.

-MOLINA MOLINA, A. L., «Proyección Mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media» En *Miscelánea Medieval Murciana*. nº. 17, 1992, pp. 59-75.

-PRYOR, J. H., *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571.* Cambridge, 1988.

-SOLER CANTÓ, J., «Qarthajahah-al-Halfa, puerto de Tadmir.» En *RHN*. 52, 1996, pp. 33-43.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Historia social y económica de la Edad Media europea*. Madrid, 1984.

-TORRES FONTES, J., «Alicante y su puerto en época de Alfonso X el Sabio y Jaime I» En *Boletín de Estudios Alicantinos*, septiembre-diciembre, 1976, pp. 11-23

----------«La Orden de Santa María de España» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 3, 1977, pp. 73-118.

----------«Los puertos de Alicante y Cartagena en la segunda mitad del siglo XIII» *En XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona*. Vol. II, Palermo, 1984, pp. 347-366.

----------*La Reconquista del Reino de Murcia en 1266 por Jaime I de Aragón*. Murcia, 1967. Segunda edición, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1987.

1. 2. La campaña contra Sevilla de 1248

Fuentes

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Empleamos el volumen III referido a los almohades. Y *Al-Bayan Al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Valencia ANUBAR, 1963.

Bibliografía

-IV Jornadas Nacionales de Historia Militar, Región Militar Sur, Cátedra General Castaños, *Fernando III y su época*. Sevilla, 9-13 de mayo de 1994. Actas, Sevilla, Diputación Provincial, 1995.

-CORDERO RIVERA, J., «El Guadalquivir en la conquista de Sevilla: comienzo de la marina castellana» En *Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750 aniversario de la Conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León*. Madrid, Fundación Ramón Areces, 2000, pp. 735-745.

-GARCÍA FITZ, Fco., «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: "la marina y la guerra"» En *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*. Ciclo de conferencias cátedra de Menéndez Pelayo. Santander (1998), pp. 11-28.

-MARTÍNEZ VALVERDE, C., «La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III» En *RHM*. nº. 45, 1978, pp. 7-44.

----------«El cerco de Sevilla: reflexiones sobre la guerra de Asedio en la Edad Media.» En *Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750 aniversario de la Conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León*. Madrid, Fundación Ramón Areces, 2000, pp. 115-154.

1. 2. 1. El *mar de batalla* en el Guadalquivir

Fuentes

-ALFONSO X, *Primera Crónica General de España*. 2 vols. Edición de Ramón Menéndez Pidal y actualización de Diego Catalán. Madrid, Gredos, 1977.

-BMN. CVP., doc. 17, f. 65.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *El repartimiento de Sevilla*. Madrid, CSIC-Escuela de Estudios Medievales, 1951.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., *Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560).* Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-FARRÈRE, C., *Histoire de la marine française*. París, Flammarion, 1962.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., «Cádiz en el siglo XIII: Historia de un proyecto frustrado» En V *Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 747-758.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., «Orígenes de la marina real de Castilla» En *RABM*, 1948, LIV, pp. 229-253.

-RODRÍGUEZ GARCÍA, «Henry III, Alfonso X of Castile and the Crusading Plans of the Thirteenth Century (1245-1274)» En *Henry III and his Time*. B. WEILER (Ed.) Ashgote, 2002, pp. 99-120.

----------«La Marina Alfonsí al Asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia» En *RHN*, nª. 85, año XXII, 2004, pp. 27-55.

-SALAS Fco. J. de, *La marina española de la Edad Media*. 2 vols. Madrid, Ministerio de Marina, 1925-1927. 1ª edición, 1860.

1. 2. 2. El *poder naval* en la conquista de Sevilla.

-BENAVIDES, A., *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. II.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

2. La explotación de una nueva arma

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

2. 1. La proyección del *poder naval* hacia África. El ataque contra Salé

2. 1. 1. El desarrollo de la campaña.

Fuentes

-ALFONSO X, *Primera Crónica General de España*. 2 vols. Edición de Ramón Menéndez Pidal y actualización de Diego Catalán. Madrid, Gredos, 1977.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002.

-HUICI MIRANDA, *Rawd al-Qirtas*. 2 vols. Valencia, 1964.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Vol. III.

-IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Edición de Barón de Slane. Argel, Imprimier du Gouverment, 1852-1856. Reedición de 1978.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-Andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943) pp. 90-118.

----------*Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963.

-BURNS, R. I. (Compilador), *Los Mundos de Alfonso el Sabio y Jaime el Conquistador*. Valencia, 1990.

-DUFOURCQ, Ch.-E., «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, (1966) pp. 26-51.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Alfonso X. 1252-1284*. Palencia, 1999 para la 2ª. Edició.n

----------*Las Cruzadas Castellanas contra el Islam Occidental*, pp. 175-193, en la obra colectiva *Alfonso X y su época.* Carrogio, Barcelona, 2001

----------*Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002.

-HUICI MIRANDA, A., «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X» En *Hespéris*. 39, (1952) 1er et 2e. Trimestres, pp. 41-52.

-O'CALLAGHAN, J. F., *El rey sabio. El reinado de Alfonso X de Castilla*. Sevilla, 1996.

-PÉREZ ALGAR, F., *Alfonso X, el Sabio*. 1997.

-PÉREZ EMBID, F., «La marina real castellana en el siglo XIII» En *AEM*, 6, (1969) pp. 141-185.

-RODRÍGUEZ GARCÍA, J. M., «La Marina Alfonsí al Asalto de África. (1240-1280) Consideraciones estratégicas e historia» En *RHN*, nª. 85, año XXII, 2004, pp. 27-55.

-SABATINO LOPEZ, R., *Alfonso X y su época*. Madrid, 1984.

-SCHOEN, W. F. Von, *Alfonso X de Castilla*. Madrid, 1966.

-VALDEÓN BARUQUE, J., *Alfonso X*. Valladolid, 1984.

2. 1. 2. Aspectos estratégicos y navales de la campaña.

Fuentes

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

----------*Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Vol. III.

-TORRES FONTES, J., *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. III. *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. Murcia, 1973.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-Andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943), pp. 90-118.

-CORBETT, J. S., *Some principles of maritime Strategy*. Longmans, Green, 1912. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Madrid, Escuela de Guerra Naval, 1963, aunque la traducción se realizó en 1934.Traducción de la Escuela de Guerra Naval de Argentina de 1934.

-DUFOURCQ, Ch.-E., «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, 1966, pp. 26-51.

----------*L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*. Barcelona, Vicens-Vives, 1969.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Las Cruzadas Castellanas contra el Islam Occidental*, pp. 175-193, en la obra colectiva *Alfonso X y su época.* Carrogio, Barcelona, 2001

-MANERA REGUEYRA, E., «La marina de Castilla» En VV. AA., *El buque en la Armada española*. Bilbao, Silex, 1981, pp. 21-39.

-PÉREZ EMBID, F., «La marina real castellana en el siglo XIII» En *Anuario de Estudios Medievales*, 6, (1969) pp. 141-185.

2. 2. La Órden de Santa María de España.

Fuentes

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

Bibliografía

-BALLESTEROS BERETTA, A., *Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560).* Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-GIL GARCÍA, Mª. del P., «Las Órdenes Militares en el Reino de Murcia» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 201-218.

-RODIGUEZ GARCÍA, J, M, *La cruzada en tiem`pos de Alfonso X el Sabio*. Madrid, Silex, 2014.

-TORRES FONTES, J., «La Orden de Santa María de España» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 3, 1977, pp. 73-118.

2. 3. La búsqueda estratégica del *control del mar* en el Estrecho

Fuentes

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

----------*Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Vol. III.

-IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Edición de Barón de Slane. Argel, Imprimier du Gouverment, 1852-1856. Reedición de 1978.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

Bibliografía

-AGRAIT, N, *The experiencie of War in Fourteenth-Century Spain: Alfonso XI and the Capture of Algeciras (1342-1344)*. En KAGAY, D. J. y VILLALÓN, L. J. A. (Eds.), *Crusdaders, Condottieri and Cannon. Medieval Warfare in Societies Around the Mediterranean*. Leiden, Brill, 2003, pp. 213-335.

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., «Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla» En *BRAH*, LXXIV, 1919, pp. 418-436 y 521-529, también LXXV, 1919, pp. 349-355, LXXVI, 1920, pp. 53-77, 123-160 y 420-449. Finalmente, LXXVII, 1920, PP. 193-215.

----------*Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928. Vol. III.

-BENAVIDES, A., *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. 2.

-CARRIAZO RUBIO, J. L., «La dimensión historiográfica de la conquista de Gibraltar» *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 811-818.

-CHAMBERLAIN, C. L., «*"The King Sent Them Very Little Relief": The Castilian Siege of Algeciras, 1278*-1279» En En KAGAY, D. J. y VILLALÓN, L. J. A. (Eds.), *Crusdaders, Condottieri and Cannon. Medieval Warfare in Societies Around the Mediterranean*, pp. 193-211.

-PAGANI, G. y VÁZQUEZ CAMPOS, B., «La conquista de Tarifa: nuevas perspectivas de análisis» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 803-810.

-TORRES DELGADO, C., *El antiguo reino nazarí de Granada (1232-1340)*. Granada, Anel, 1974.

2. 3. 1. La pugna por la *obtención/negación* del *contro del mar* (1275-1279)

Fuentes

-ACA, Registros Pedro III, f. 90v.

-ALFONSO X, *Primera Crónica General de España*. 2 vols. Edición de Ramón Menéndez Pidal y actualización de Diego Catalán. Madrid, Gredos, 1977.

-HUICI MIRANDA, A. (Ed.), *Al-Hulal Al-Mawasiyya: crónicas árabes de las dinastías almorávide, almohade y benimerin*. Tetuán, Editorial Marroquí, 1951.

-IBN AL-JATIB, *Al-Lamha al-badriyya fi l-dawla al-nasriyya* o *Historia de los Reyes de la Alambra*. Edición de Emilio Molina y José María Casciaro, *Historia de los Reyes de la Alhambra*. Granada, Universidad de Granada, 1998.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Vol. III.

-IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Edición de Barón de Slane. Argel, Imprimier du Gouverment, 1852-1856. Reedición de 1978.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

Bibliografía

-AZUAR RUIZ, R. (Coor.), *El ribat califal. Excavaciones y esudios (1984-1992)*. Madrid, Casa de Velázquez, 2004.

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928. Vol. III.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560).* Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición facsímil por la misma editorial en 1996.

-TORRES FONTES, J., «La Orden de Santa María de España» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 3, 1977, pp. 73-118.

2. 3. 2. La continuidad de la lucha (1285-1310)

Fuentes

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928. Vol. III. *Colección Diplomática*

-BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 46

-BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 50

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17, f. 68 v.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17, f. 69.

-*Crónica de Sancho IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 67-90.

-*Crónica de Fernando IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 91-170.

-IBN AL-JATIB, *Al-Lamha al-badriyya fi l-dawla al-nasriyya* o *Historia de los Reyes de la Alambra*. Edición de Emilio Molina y José María Casciaro, *Historia de los Reyes de la Alhambra*. Granada, Universidad de Granada, 1998.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-TORRES FONTES, J., (Ed.), *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*. Vol V, *Documentos de Fernando IV*. Murcia, 1980.

Bibliografía

-BALLESTEROS GAIBROIS, M, *Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla*. En *BRAH*, t. LXXIV, 1919, PP. 418-436 y 521-529,

----------*Sancho IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, 1928. Vol. II.

-BENAVIDES, A., *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. II.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-FERRER MALLOL, Mª, T., *Entre la Paz y la Guerra. La Corona Catalano-Aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*. Barcelona, CSIC, 2005.

-GIMÉNEZ SOLER, A., *El sitio de Almería en 1309*. Barcelona, Casa Provincial de Caridad, 1904.

-HOUSLEY, N., «Pope Clement V and the Crusades of 1309-1310» En *Journal of Medieval History*, vol. 8 (1982) pp. 29-43.

-MANZANO RODRIGÚEZ, M. A., *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, CSIC, 1992.

-MOLINA, E., «La obra histórica de Ibn Jatima de Almería (I) Los datos históricos y geográficos» En *Al-Qantara*, X, pp. 151-173.

-PEREZ EMBID, F., *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1944.

-TORRES DELGADO, C., *El antiguo reino nazarí de Granada (1232-1340)*. Granada, Anel, 1974.

3. Expansión y rivalidad en la fachada atlántica europea. El *control de mar*

Fuentes

-BENITO RUANO, E., *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1992.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

-HERRERA, Mª. T. *et al.*, *Texto y Concordancias de Documentos Castellanos de Alfonso X*. CD-Rom. Hispanic Seminar of Medieval Studies, 1999. Documentos de Archivos de Castilla La Vieja

-RYMER, Th., *Foedera, Conventiones, Literae et cujuscunque generis Acta Publica, inter Reges Angliae, et alios quosvis Imperatores, Reges, Pontifices, Principes Nel Communitates: ab ineunte Saem lo Duodecimo, viz ab Anno 1101 ad nostra usque Tempora, Habita aut Tractata; Ex Autographis, infra Secretiores Archivorum Regiorum Thesauraris, per multas Saecula seconditis, fideliter Ex scripta. In Lucem missa de mandato nuperae Reginae*. 20 vols. Londres, J. Tonson, 1727-1235. Vol. I-2.

Bibliografía

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928. Vol II.

-BENAVIDES, A., *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1860. Vol. II.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición facsímil por la misma editorial en 1996.

-DOLLINGER, Ph., *La Hanse (XII^{e}-XVII^{e} siècles*. París, Aubier, 1964

OLIVEIRA MARQUES, A. H de, *Hansa e Portugal na Idade Media*. Lisboa, Albano Temas dos Anjos, 1959.

-RODRÍGUEZ GARCÍA, J. M., «Los enfrentamientos bélicos con Inglaterra y sus gentes. La visión castellana, 1250-1515.» En *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 14, 2000, pp. 181-207.

-SCHILDHANER, J., *The Hanse: history and culture*. Leipzig, Dorset Press, 1988.

CAPÍTULO VIII. EL AUGE

-CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, Fco. J., «Los almirantes del “siglo de oro” de la marina castellana medieval», *En La España Medieval*, 24, 2001, pp. 311-364.

1. El marco Mediterráneo

1. 1. La continuidad de la lucha contra el Islam

1. 1. 1. La guerra contra los Benimerines

Fuentes

-BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68.

-BMN, CVP, Vol. III, tomo 6, Ms. 78, doc. 7.

----------*Crónica de Guzmán el Bueno*. Edición de Miguel Ángel Ladero Quesada «Una biografía caballeresca del siglo XV: "*La Coronica del yllustre y muy magnifico caballero don Alonso Perez de Guzman el Bueno"*» En *En la España Medieval*, 22, 1999, pp. 247-283.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-VEAS ARTESEROS, Fco. De A., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VI, *Documentos de Alfonso XI*. Murcia, Academia Alfonso X del Sabio, 1997.

Bibliografía

-BARQUERO GOÑI, C., «Repercusiones de la defensa de Rodas en los hopitalarios navarros a fines de la Edad Media (Siglos XIV-XV)» En V Jornadas Nacionales de Historia Militar. Actas, Sevilla, 1997, pp. 199-217.

----------*Los Hospitalarios en el Reino de León: siglos XII-XIII*. León, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, 1997.

----------*Los Hospitalarios en España durante la Edad Media (siglos XII-XV)*. Burgos, La Olmeda, 2003.

----------*Los Hospitalarios en la España de los Reyes Católicos (1474-1516)*. Gijón, Trea, 2006.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-MARTÍNEZ-VALVERDE, «Las campañas de Algeciras y la conquista de esta plaza (1342-1344)» En *RHM*, 50, 1981, pp. 7-40.

1. 1. 2. El descenso de la actividad naval contra el Islam

Fuentes

-IBN AL-JATIB, *Al-Lamha al-badriyya fi l-dawla al-nasriyya* o *Historia de los Reyes de la Alambra*. Edición de Emilio Molina y José María Casciaro, *Historia de los Reyes de la Alambra*. Granada, Universidad de Granada, 1998.

-MOLINA MOLINA, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VII, *Documentos de Pedro I*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1978,

-PASCUAL MARTÍNEZ, L., Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia, vol. VIII, Documentos de Enrique II. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983.

-VEAS ARTESEROS, Fco. De A., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XII, *Documentos del siglo XIV -3-*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1990.

Bibliografía

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

-GARCÍA TORAÑO, P., *El rey Don Pedro el Cruel y su mundo*. Madrid, Marcial Pons, 1996.

1. 1. 3. La campaña de 1404 en el Mediterráneo

Fuentes

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

Bibliografía

-BEAUREPAIRE, G. de, «Notes sur le voyage de Pedro Niño en Normandie aux anèes 1405 et 1406» En *Prècis des travaux de l'Academie de Rouen*, LXXV, pp., 476-503.

-COURSON, A. de, «Aventures et prouesses d'un capitaine castillan et d'un chevalier français sur les cotes de Bretagne, Normandie et Anglaterre, an l'an de grace 1405» En *Annuaire de Morbihan pour l'anèe 1854.*

-FERRER MALLOL, Mª. T., «Els corsaris castellans i la campaña de Pero Niño al Mediterrani. Documentes sobre "El Victorial"» En *AEM*, 5, 1968, pp. 265-338.

----------Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo (1404). Documentos sobre "El Victorial" En FERRER MALLOL, M. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*. Barcelona, CSIC, 2001.

-MARTÍNEZ-VALVERDE, C., «La nota marítima en la vida de Pero Niño» En *RHN*, nº. 8, 1985, pp. 15-43.

-VARGAS PONCE, J., *Vida de Don Pero Niño, primer conde de Buelna*. Madrid, 1807.

1. 1. 4. El reinicio de la guerra contra Granada

Fuentes

-*Los Anales Breves de Vizcaya*. Edición de Aguirre Gandía. *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986.

-*BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, ms. 78, doc. 17.*

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-VALERA, D. de. *Crónica Abreviada de España*. Impresa en 1482. Edición de Sevillana, 1543.

-VILLAPLANA GISBERT, Mª. V. J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993.

Bibliografía

-LÓPEZ ESTRADA, Fco., *La toma de Antequera*. Antequera, Tipografía Vera, 1964

1. 1. 5. La conquista de Ceuta

-EANES DE ZURARA, G., *Crónica da tomada de Ceuta*. Edición de Reis Brasil Publicaciones Europa-América, 1992.

-IBN IDARI, *Al Bayan*. *Al-Bayan al-Mugrib fi Ijtisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. 3 vols. Edición de Ambrosio Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954.

1. 2. Un objetivo castellano no alcanzado: el *control del mar* en el Mediterráneo

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

1. 2. 1. Antecedentes del conflicto y primeras operaciones navales

Fuentes

-CORTADELLAS, A. (Ed. y traducción), *Crónica de Pedro IV*. Barcelona, Ediciones 62, 1995.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-TORRES FONTES, J., *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*, vol II, *Documentos del siglo XIII*, Murcia, 1969.

----------*Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia*. Vol V, *Documentos de Fernando IV*. Murcia, 1980.

Bibliografía

-BEJARANO RUBIO, A., «La frontera del Reino de Murcia en la política castellano-aragonesa del siglo XIII» En *Miscelánea Medieval Murciana*, 13, 1986, pp. 131-154

-CABEZUELA PLIEGO, J. V., *La guerra de los dos Pedros y la frontera castellano-aragonesa en el siglo XIV*. 3 vols. Tesis inédita, Universidad Complutense, ¿1940-1950?

-CAMARENA MAHIQUES, J., «La política peninsular de Pedro el Ceremonioso» En *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, II, vol. III, Valencia, 1973, pp. 9-30.

----------*La guerra de los dos Pedros en las tierras levantinas*. Alicante, Diputación Provincial, 1991.

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

-FERRER MALLOL, Mª. T., «La frontera meridional Valenciana durant la guerra amb Castella dita dels dos Peres» En Pere el Cerimoniós i la seva època. Barcelona, 1989, pp. 245-357.

----------«La organización militar en Cataluña en la Edad Media» En *Jornadas Militares de la España Medieval*. Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar, pp. 119-222.

----------*Entre la Paz y la Guerra. La Corona Catalana-Aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*. Barcelona, CSIC, 2005.

-GUTIÉRREZ DE VELASCO, A., «La contraofensiva aragonesa en la guerra de los dos Pedros. Actitud militar y diplomática de Pedro IV el Ceremonioso (años de 1358 a1362)» En *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurit*a, 14-15, Zaragoza, 1963, pp. 7-39.

-MOLINA MOLINA, A. L., «Un año de la guerra de los dos Pedros (junio 1364-junio 1365)» En Anales de la Universidad de Murcia, Filosofía y Letras, vol. XXVIII, 1-2, Murcia, 1969-1970, pp. 169-187.

-SALAS Fco. J. de, *La marina española de la Edad Media*. 2 vols. Madrid, Ministerio de Marina, 1925-1927. 1ª edición, 1860.

----------*Expediciones marítimas capitaneadas en son de guerra por los dos Pedros: Pedro I el Cruel de Castilla y Pedro IV el Ceremonioso de Aragón. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la pública recepción de Francisco Javier de Salas*. Madrid, Fortanet, 1868.

-SITGES, J. B., *La muerte de Don Bernardo de Cabrera, consejero del Rey D. Pedro IV de Aragón (1364)*. Madrid, Sucesores de Ribadeneyra, 1911

1. 2. 2. Los primeros intentos de paz y la segunda fase del conflicto

Fuentes

-CORTADELLAS, A. (Ed. y traducción), *Crónica de Pedro IV*. Barcelona, Ediciones 62, 1995.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991

Bibliografía

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, Fco. J., *Una familia genovesa al servicio de los reyes de Castilla. Egidio y Ambrosio Bocanegra, almirantes de Castilla.* Valladolid, Universidad de Valladolid, 2002.

1. 2. 3. La respuesta aragonesa y la paz de Terrer

-CORTADELLAS, A. (Ed. y traducción), *Crónica de Pedro IV*. Barcelona, Ediciones 62, 1995.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

1. 2. 4. El final del conflicto

Fuentes

-BENITO RUANO, E., *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1992.

-CORTADELLAS, A. (Ed. y traducción), *Crónica de Pedro IV*. Barcelona, Ediciones 62, 1995.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-MOLINA MOLINA, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VII, *Documentos de Pedro I*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1978.

Bibliografía

-VALDEÓN BARUQUE, J., *Pedro I el Cruel y Enrique de Trastámara ¿La primera guerra civil española?* Madrid, Aguilar, 2002.

1. 2. 5. Nuevos intentos de presencia castellana en el Mediterráneo.

-RUÍZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental» En *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, 11, 2000, pp. 41-66.

2. El marco atlántico

2. 1. El primer conflicto naval contra Portugal

Fuentes

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

Bibliografía

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

2. 2. La Guerra de los Cien Años

Fuentes

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

Bibliografía

-BLANCO NÚÑEZ, J. Mª.,«Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años» En *XXII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar*. Actas, *De Crecy a Mohács. Guerra y arte militar en la Baja Edad Media (1346-1526)*. Viena, Heeresgechichtches Museum, 1997, pp. 269-280.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición facsímil por la misma editorial en 1996.

2. 1. 1. La guerra contra Portugal

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991

-PASCUAL MARTÍNEZ, L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983.

2. 1. 2. La guerra contra Inglaterra

Fuentes

-FAUCON, J.-C., (Ed.) *La Chauson de Bertran du Guesclin de Cuvelier*. 3 vols. Tolouse, Èditions Universitaires du Sud, 1990-1991

-FROISSART, J., *Crónicas*. Edición de Victoria Cirlos y J. E. Ruiz Jiménez. *Jean Froissart. Crónicas*. Madrid, Siruela, 1988.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-PASCUAL MARTÍNEZ, L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983.

Bibliografía

-BEEVOR, A., *El Día D. la batalla de Normandía*. Barcelona, Crítica, 2009.

-BUSTAMENTE BRINGAS, J., «La marina de Castilla y el centenario de la victoria de La Rochela» En *RGM*, 1972, junio, pp. 639-650.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chatham Publishing, 1897. Reedición Facsímil por la misma editorial en 1996.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-ROSE, S., *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. Londres y Nueva York, Routledge, 2002.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Historia y reinado de Juan I de Castilla* 2 vols. Madrid, 1977-1982.

2. 3. La guerra por el dominio de Portugal

Fuentes

-DÍEZ MARTÍNEZ, J. M., BEJARANO RUBIO, A. y MOLINA MOLINA, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XI, *Documentos de Juan I.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2001.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-VEAS ARTESEROS, Fco. De A., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XII, *Documentos del siglo XIV -3-*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1990.

Bibliografía

-BAUTISTA GONZÁLEZ, J., *España Estratégica. Guerra y Diplomacia en la Historia de España*. Madrid, Sílex, 2007.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chatham Publishing, 1897. Reedición Facsímil por la misma editorial en 1996.

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Historia y reinado de Juan I de Castilla* 2 vols. Madrid, 1977-1982.

CAPÍTULO IX. EL DOMINIO DE LOS MARES

-CERVERA PERY, J., *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

1. El marco Mediterráneo

Fuentes

-BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1, ms. 375.

Bibliografía

-FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. 1825-1837.

-PÉREZ EMBID, F., *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1944.

1. 1. La lucha contra el Islam

Fuentes

-ABELLÁN PÉREZ, J., Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia. Vol. XVI, Documentos de Juan II. Murcia-Cádiz, 1984.

-CARRILLO DE HUETE, P. *Crónica del Halconero*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, Madrid, Espasa-Calpe, 1946.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

Bibliografía

-VIGUERA MOLINS, Mª. J., «La organización militar en Al-Andalus» En *Jornadas Militares de la España Medieval*. Revista de Historia Militar, año XLV, 2001, nº extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar, pp. 17-60.

1.1.1. Las campañas de Enrique IV (1455-1459)

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

-CARRIAZO RUBIO, J. L., (Ed.) *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

-CARVAJAL, G. de, *Crónica de Enrique IV*. Edición de Juan Torres Fontes, *Estudio sobre la "Crónica de Enrique IV" del Dr. Galíndez de Carvajal*. Murcia, Instituto Jerónimo Zurita, 1946.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-MOLINA GRANDE, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-VALERA, D. de, *Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

1.1.2. La participación naval castellana con poderes foráneos

Fuentes

-BERNÁLDEZ, A., *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición de Manuel Gómez Moreno y Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

-CARVAJAL, G. de, *Crónica de Enrique IV*. Edición de Juan Torres Fontes, *Estudio sobre la "Crónica de Enrique IV" del Dr. Galíndez de Carvajal*. Murcia, Instituto Jerónimo Zurita, 1946.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-ENRÍQUEZ DEL CASTILLO, D., *Crónica de Enrique IV*. Edición de Aureliano Sánchez Martín. Valladolid, Universidad de Valladlid, 1994.

-KING, L. (Ed), ZUARA, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Lisboa, Universidad de Lisboa, 1978.

-MOLINA GRANDE, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*.

----------*Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

Bibliografía

-GUEVARA, A. L., *Arcila Durante la Ocupación Portuguesa, 1471-1549*. Tánger, Instituto General Franco para la Investigación Hispano-Árabe, 1940.

1. 2. Rivalidades con otros reinos cristianos

1. 2. 1. Juan II (1429-1430)

Fuentes

-ABELLÁN PÉREZ, J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XVI, *Documentos de Juan II.* Murcia-Cádiz, 1984.

-BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1.

-CANELLA LÓPEZ, A., *Anales de la Corona de Aragón de Jerónimo Zurita Libro 13 (1430)* Zaragoza, 1973.

-CARRILLO DE HUETE, P. *Crónica del Halconero*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, Madrid, Espasa-Calpe, 1946.

-CHACÓN G., *Crónica de Don Álvaro de Luna*. Edición de Juan de Mata Carriaza, Madrid, Espasa-Calpe, 1940.

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-PULGAR, H. De, *Claros Varones de Castilla*. Edición de Robert B. Tate. Madrid, Taurus, 1985.

Bibliografía

-AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 53-67.

1. 2. 2. Enrique IV (1462-1464)

Fuentes

-*Memorias de Don Enrique IV de* Castilla. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1835-1913.

-MOLINA GRANDE, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988.

-SOBREQUÉS CALLICÓ, J., Catálogo de la Cancillería de Enrique IV de Castilla Señor del Principado de Cataluña (Lugartenencia de Juan de Beaumont, (1462-1464). Barcelona, CSIC, 1975.

Bibliografía

-JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. Fco., «La Murcia Medieval Cristiana: Vanguardia Mediterránea de Castilla» En *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar. V Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Sevilla, 1997, pp. 275-293.

2. El marco Atlántico

Fuentes

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-VILLAPLANA GISBERT, Mª. V. J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993.

Bibliografía

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959.

2. 1. La Guerra de los Cien Años y el *dominio del mar* en el Golfo de Vizcaya

2. 1. 1. El reinició de las hostilidades contra Inglaterra

Fuentes

-*Los Anales Breves de Vizcaya*. Edición de Aguirre Gandía. *Las dos primeras Crónicas de Vizcaya*. Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína, 1986.

-ABELLÁN PÉREZ, J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XVI, *Documentos de Juan II.* Murcia-Cádiz, 1984.

-BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1.

-*Le Canarien*. SERRA E., y CIONRANESCU, A. (Ed.). Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e indice*.

-CHACÓN G., *Crónica de Don Álvaro de Luna*. Edición de Juan de Mata Carriaza, Madrid, Espasa-Calpe, 1940.

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-*La Doncella de Francia*. Edición de Victoria Campo y Víctor Infantes, *La doncella de Francia. La historia castellana de Juana de Arco*. Frankfurt del Main-Madrid, Vervuet-Iberoamericana, 1997.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-*Miscelánea histórico-geográfica*, manuscrito M-I-16 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Edición del padre Minguélez, *La Ciudad de Dios*, 1921.

-VILLAPLANA GISBERT, Mª. V. J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993.

Bibliografía

-CERVERA PERY, J., *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición facsímil por la misma editorial en 1996.

-GARCÍA, M., «Jeanne d'Arc d'après les chroniques castellanes du XVe siècle» En *Bulletin dela Societé des Amis du Vieux Chinon*, VIII, pp. 1031-1038.

2. 1. 2. La nueva situación estratégica en Europa

Fuentes

-BMN. CSB. S. Artículo 1º, nº 1 a 82, manuscrito 371, doc. 2.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-ENRÍQUEZ DEL CASTILLO, D., *Crónica de Enrique IV*. Edición de Aureliano Sánchez Martín. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1994.

-ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, C. y MARTÍNEZ LAHIDALGA, A., *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*. San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999.

-*Memorias de Don Enrique IV de* Castilla. 2 vols. Madrid, Real Academia de la Historia, 1835-1913.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-VALERA, D. de, *Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

Bibliografía

-CLOWES, W. L., *The Royal navy. A History from the earliest times to 1900*. 2 vols. Londres, Chataham Publishing, 1897. Reedición Facsímil por la misma editorial en 1996.

2. 2. La guerra civil y la intervención de Portugal y Francia

2. 2. 1. La guerra civil

Fuentes

-CARRIAZO RUBIO, J. L., (Ed.) *Historia de los Hechos del Marqués de Cádiz*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-MORATALLA COLLADO, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XIX, *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 2003.

-VALERA, D. de, *Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

Bibliografía

-OLIVERA SERRANO, C., *Una etapa de guerras civiles*. Barcelona, Ariel, 2005.

2. 2. 2. La intervención de Portugal y Francia

Fuentes

-BERNÁLDEZ, A., *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición de Manuel Gómez Moreno y Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 1, doc. 4

-*Le Canarien*. SERRA E., y CIONRANESCU, A. (Ed.). Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e indice*.

-COUSINOT, G., *Chronique de la Pucelle*. Reedición facsímil de Françoise Michaud-Fréjaville, Caen, Paradigma, 1992. Reproduce la edición de Vallet de Viriville realizada en 1859.

-MARTÍNEZ LAHIDALGA, A., *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1474-1500).* San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1999.

-PULGAR, H. De, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. 2 vols., Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

-VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*.

----------*Epístolas,* en BALEBCHANA, J. A. (Ed.), *Epístolas de mosen Diego de Valera: enbiadas en diversos tienpos é à diversas personas*. Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878.

Bibliografía

-D'ARIENZO, L., «Le relazioni tra Genova e Cadice fra il XIII e il XV secolo» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 733-745.

3. El redescubrimiento y la conquista de las islas Canarias (1404-1496). La aplicación estratégica del *poder nava*

Fuentes

-BERNÁLDEZ, A., *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición de Manuel Gómez Moreno y Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

-*Le Canarien*. Edición de Elías SERRA y Alejandro CIONRANESCU, Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e indice*.

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993. 1ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

Bibliografía

-PÉREZ EMBID, F., *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de* Tordesillas. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1948.

3. 1. Las primeras noticias sobre las islas

Fuentes

-AL-HIMYARI, *Kitab ar-Rawd al-Mitar*. Edición de María del Pilar Mestro González. Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, 1963.

Bibliografía

-BLÁZQUEZ, J. M., «Las Islas Canarias en la Antigüedad» En *AEA*., 23, 1977, pp. 35-50.

-CABRERA PÉREZ, J. C., *El Redescubrimiento*, pp. 97-116 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV.* Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

-MARTÍNEZ, M., *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*. Tenerife, Cabildo de Tenerife, Centro de Cultura Popular Canaria, 1996.

----------*Las Islas Canarias en la antigüedad clásica. Mito, Historia, Imaginario*. Centro de la Cultura Popular Canaria, 2001.

-MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G., *Fenicios, púnicos y romanos. Descubrimiento y población de las Islas Canarias*. Tenerife, Dirección General de Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 2002.

----------«Frecuentación romana de ensenadas canarias: el Puerto de Guadamojote, Tabaida-Radazul-La Nea (El Rosario-Tenerife) » En *Cuadernos de Arqueología marítima* nº. 7, 2006, pp. 16-31.

-PHILLIPS, J. R. S., *La expansión medieval de Europa*. Fondo de Cultura Económica, 1994. Primera edición en inglés, Oxford University Press, 1988.

3. 2. El Redescubrimiento de las Canarias

Fuentes

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 1bis, doc. 3, ff. 30-31.

-LOAYSA, J. de, *Crónica de los Reyes de Castilla.* Edición de Antonio García Martínez. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

Bibliografía

-ÁLVAREZ DELGADO, J., *Episodio de Avendaño. Aurora histórica de Lanzarote*. Universidad de La Laguna, 1957.

-AZNAR VALLEJO, E., *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*. Madrid, Editorial Síntesis, 1994.

-CABRERA PÉREZ, J. C., *El Redescubrimiento*, pp. 97-116 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV.* Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

-LADERO QUESADA, M. A., *Los primeros Europeos en Canarias (siglos XIV y XV)* La Palma de Gran Canaria, 1979.

-LLOMPART MORAGUES, G., «Un guanche en la corte del Rey Ceremonioso y otras notas de archivos mediterráneos» En *AEA*., 33, 1987, pp. 325-334.

-MARTÍNEZ, M., *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*. Tenerife, Cabildo de Tenerife, Centro de Cultura Popular Canaria, 1996.

-MITJÁ, M., «Abandò de les Illes Canaries per Joan d'Aragó» En *AEA*, 8, 1962, pp. 325-353

-PHILLIPS, J. R. S., *La expansión medieval de Europa*. Fondo de Cultura Económica, 1994. Primera edición en inglés, Oxford University Press, 1988.

-RUMEU DE ARMAS, A., *El Obispado de Telde*. Las Palmas-Madrid, Casa de Colón, 1960. Segunda edición ampliada, *El obispado de Telde: misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico.* Madrid-Telde, 1986

-SERRA RÁFOLS, E., *El descubrimiento y los viajes medievales de los catalanes a las Islas Afortunadas*. Universidad de La Laguna, 1926.

----------«Els catalans de Mallorca a les Illes Canàries» En *Homentge a Rubió*, III, Barcelona, 1936.

----------«Los mallorquines en Canarias» En *Revista de Historia*, VII, 1941.

---------- «Más sobre los viajes catalano-mallorquines a las Canarias» En *Revista de Historia*, IX, 1943.

----------«El redescubrimiento de las Islas Canarias en el siglo XIV» En *RHC*, 1, 1961, pp. 219-234.

-SEVILLANO COLOM, F., «Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias» En *AEA*, 18, 1972, pp. 27-57

-VALDALISO CASANOVA CARRIAZO RUBIO, C., «Los pilares medievales de la expansión ultramarina: los reyes de las islas Canarias en el siglo XIV» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, pp. 703-709.

-VERLINDEN, Ch., «Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries» En *RBPh*, XXXVI, 1958, pp. 1173-1209.

-VIÑA BRITO, A., *La conquista señorial*, pp. 117-132 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

3. 3. La conquista castellana

-FERNÁNDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*. En CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. (Dir.), *Historia General de España*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1894.

-JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. J., *La conquista realenga*, pp. 165-180 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

-MARTÍNEZ, M., *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*. Tenerife, Cabildo de Tenerife, Centro de Cultura Popular Canaria, 1996.

-SERRA RÀFOLS, E., «El redescubrimiento de las Islas Canarias en el siglo XIV» En *RHC*, 1, 1961, pp. 219-234.

-VIÑA BRITO, A., *La conquista señorial*, pp. 117-132 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

3. 3. 1. La fase señorial

Fuentes

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-*Le Canarien*. Edición de Elías SERRA y Alejandro CIONRANESCU, Colección *Fontes Rerum Canariarum*. 3 vols. La Laguna, 1959, vol I, *Introducción*; 1960 vol II, *Texto de Juan V de Bethencourt* y 1965 vol. III, *Texto de Gadfier de la Salle. Apéndice e indice*.

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

Bibliografía

-LADERO QUESADA, M. A., *Los primeros Europeos en Canarias (siglos XIV y XV)* La Palma de Gran Canaria, 1979.

-LADERO QUESADA, M. A., en la obra de AZNAR VALLEJO, CORBELLA, PICO y TEJERA (Eds.), *Le Canarien. Retratos de dos mundos*. Vol II. *Contextos*. Capítulo 1, *Jean de Béthencourt, Sevilla y Enrique III*, pp. 9-49. La Laguna (Santa Cruz de Tenerife), Instituto de Estudios Canarios, 2006

-PÉREZ VOITURIEZ, A., *Problemas jurídicos internacionales de la conquista de Canarias.* La Laguna, Universidad de La Laguna, 1958.

-VIÑA BRITO, A., *La conquista señorial*, pp. 117-132 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

3. 3. 2. La tutela directa de la monarquía

Fuentes

-BERNÁLDEZ, A., *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición de Manuel Gómez Moreno y Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1962.

-JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. J., *La conquista realenga*, pp. 165-180 en MORALES PADRÓN (Dir.) *Historia de Canarias.* Vol. I. *Prehistoria-Siglo XV*. Prensa Ibérica, Valencia, 1991.

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

-PULGAR, H. De, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. 2 vols., Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

-VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*.

Bibliografía

-PINTO Y DE LA ROSA, J. Mª., *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias, 1996. La primera edición es de 1954.

3. 4. Aspectos navales de la conquista

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

CAPÍTULO X. ELEMENTOS MATERIALES DEL PODER NAVAL CASTELLANO EN LA EDAD MEDIA

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

1. Los puertos

Fuentes

-ABELLÁN PÉREZ, J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. XVI, *Documentos de Juan II*. Murcia-Cádiz, 1984.

Bibliografía

-BARBER, P., (Compilador), *El gran libro de los mapas*. Barcelona, Paidós, 2006.

-GUICHARD, P., «Animation maritime et développement des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc», En *Occident et Orient au IXe siècle*, actes du IXe Congrès, París, 1979, pp. 187-207.

----------«Les débuts de la piraterie andalouse en Mediterranée occidentale (798-813)» En *Revue de l'Occident musulman et de la Mediterránée*, 1983, 35, pp. 55-76.

----------«Actividad marítima y poblamiento» En *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 1995, pp. 37-46.

-LIROLA DELGADO, J., *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, Universidad de Granada, 1993.

-MOLINA LÓPEZ, E., «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el-Iqtibas al-anwar de al-Rushati. Algunos datos historiográficos» En *RCEHG*, 1987, 1, pp. 117-131.

-ORTEGA VILLOSLADA, A., «Puertos y fondeaderos en la Bahía Palmesana en la Edad Media» En *Acta Historica et Archeologica Medievalia*, 29, 2008, pp. 177-204.

-PICARD, Ch., *La mer et les musulmanes d'Occident au Moyen Age. VIIIe-XIIIe siècle*. París, Ediciones UNESCO y PUF, 1997.

-TORRES BALBAS, L., «Almería islámica» En *Al-Andalus*, 1957, 22, pp. 441-455.

-VIGUERA MOLINS, Mª. J., *Los reinos de Taifas y las invasiones africanas*. Madrid, Mapfre, 1992.

----------*Los Reinos de Taifas. Al-Andalus en el siglo XI*. En *Historia de España de Menéndez Pidal dirigida por José María Jover Zamora*, volumen I, Madrid, Espasa-Calpe, 1994.

----------*El Retroceso Territorial de Al-Andalus. Almorávides y Almohades. Siglos XI al XIII.* En *Historia de España de Menéndez Pidal dirigida por José María Jover Zamora*. Tomo VIII, volumen II, Madrid, Espasa-Calpe, 1997.

2. Los barcos

2. 1. Los tipos de embarcación.

Beato de Liébana: códice de San Andrés de Arroyo. 2 vols. Moleiro, Barcelona, 1994. *Estudio hisórico arqueológico*, vol. 2 pp. 125-126.

-CASADO SOTO, J. L. , «Los barcos de las cantigas y sus diversas funciones» En VV. AA, *Alfonso X el Sabio y las Cantigas de Santa* María. 2 vols., Madrid, Patrimonio Nacional, 2011, vol. 2, pp. 269-303

----------«Barcos y confines del mundo en los Códices del Apocalipsis Beato de Liébana» En VV.AA, *Beato de Liébana. Obras completas y complementarias*. 2 vols.BAC, 2004. Volumen 2, *Documentos de su entorno histórico y literario*.

-FOERSTER LAURES, F., «The warships of the Kings of Aragón and their fighting tactics during the 13th. and 14th. centuries AD» En. *The Internacional Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, nº. 16, primer semester, 1987, pp. 19-29.

-MOTT, L. W., «Ships of the 13th. Century Catalan Navy» En *The Internacional Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, nº. 19, Segundo semester, 1990, pp. 101-112.

-PUJOL HAMELINK, M., «La tipología naval medieval en Cataluña (siglos VIII-XV): Las fuentes de información» En *RHN*, nº. 88, año XXIII, 2005, pp. 27-56

2. 1. 1. El Siglo XIII

Fuentes

-ALFONSO X, *Cantigas de Santa* María. Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979

----------*Partida Segunda*. Prólogo de Antonio NAVARRO DE ZUVILLAGA. 2 Vols. Madrid, Publicaciones españolas, 1961.

-*Crónica de Alfonso X*. En BAE, vol. LXVI, pp. 1-66.

-*Crónica de Sancho IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 67-90.

-FRANCISCO OLMOS, J. Mª. de y NOVOA PORTELA, F., *La Colección Sigilográfica del Museo Nacional de Artes Decorativas*. Madrid, Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2002.

-GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J., *Reinado y diplomas de Fernando III*. 3 vols. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1980.

-TORRES FONTES, J., *Documentos para la Historia del Reino de Murcia*. Vol. IV. *Documentos de Sancho IV*. Murcia, 1977.

-TUY, Lucas de, *Crónica de España*. Edición de Julio Puyol, Madrid, 1926.

Bibliografía

-AZNAR VALLEJO, E., «Barcos y barqueros de Sevilla» En *HID*, 21, 1994, pp., 1-11.

-CERVERA PERY, J., *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

2. 1. 2. El siglo XIV

Fuentes

-ALFONSO X, *Cantigas de Santa* María. Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla* Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

Bibliografía

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

2. 1. 3. El siglo XV

-ALFONSO X, *Cantigas de Santa* María. Edición facsímil del códice T.I.1 de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Madrid, 1979.

-BERNIS, C (Ed.), *El caballero Cifar*. Barcelona, Moleiro, 1996.

-BMN. CSB. S., art. 3º, nº, 1.

-BMN. CVP. Vol. III, tomo 6, doc. 17

-CARVAJAL, G. de, *Crónica de Enrique IV*. Edición de Juan Torres Fontes, *Estudio sobre la "Crónica de Enrique IV" del Dr. Galíndez de Carvajal*. Murcia, Instituto Jerónimo Zurita, 1946.

-*Crónica Anónima de Enrique IV*. Edición de María Pilar Sánchez Parra. Vol. I, Estudio Crítico. Vol. II. Crónica Castellana. Madrid, Ediciones de la Torre, 1991.

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-MOLINA GRANDE, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988.

-MORALES PADRÓN, Fco., *Canarias: crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas.* 2ª edición. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

-VALERA, D. de, *Memorial de Diversas Azañas*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia, *Memorial de Diversas Azañas: Crónica de Enrique IV*. Madrid, Espasa-Calpe, 1941.

----------*Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1927. Anejo VIII de la *Revista de Filología Española*.

-VV. AA., *El Testamento de Adán. Catálogo de la Exposición*. Madrid, 1994

2. 2. La construcción

-BARTZ, G., *Biblia de Pamplona: Biblia de Pamplona del rey Sancho el Fuerte de Navarra (1153-1234)*. Eikon Editores, 2005.

-CASADO SOTO, J. L., «*Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras*» En *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. V, 1983-1986, pp. 57-84.

----------«*Algunas precisiones sobre la reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander*» En *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa.* VI, 1987-1988, pp, 197-202.

-GALBIS DÍEZ, Mª. C., *Las atarazanas de Sevilla*. Sevilla, Archivo Histórico, Literario y Artístico, 1961.

-ODRIOZOLA OYARBIDE, L., *La construcción naval en Guipuzkoa siglo XVIII.* San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 1997.

-TORRES BALBÁS, L., «*Atarazanas hispanomulsulmanas*» En *Al-Andalus,* 1946, pp. 175-209.

2. 3. El alistamiento

2. 3. 1. Embarcaciones procedentes de las atarazanas reales

-ABELLÁN PÉREZ, J., Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia. Vol. XVI, Documentos de Juan II. Murcia-Cádiz, 1984.

-BMN. CSB. ACA. Serie 13. Doc. 47

-BMN CSB. S, art. 3º. Nº. 1

-*Crónica de Alfonso X*. En BAE, vol. LXVI, pp. 1-66.

-*Crónica de Sancho IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 67-90.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

-DÍEZ DE GAMES, G., *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*. Estudio, edición crítica, anotación y glosario de Rafael Beltrán Llavador. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997.

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla* Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-PALENCIA, A. de, *Gesta Hispaniensia ex annalibus suorum dierum collecta*. Edición de Brian Tate y Jeremy Lawrence. 2 vol. Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

2. 3. 2. Solicitud de embarcaciones a personas o instituciones

Fuentes

-BENITO RUANO, E., *Colección Diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 1992.

-DÍAZ MARTÍN, L. V., *Colección Documental de Pedro I de Castilla*. 4 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1997-1999.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-MARTÍNEZ DÍEZ, G., *Libro Becerro de las Behetrías: estudio crítico*. 3 vols. León, Centro de Estudios e Investigaciones "San Isidoro", 1981.

-MIGUEL VIGIL, C., *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*. Oviedo, Ayuntamiento de Oviedo, 1899.

Bibliografía

-FERREIRA PRIEGUE, Mª. E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988.

2. 3. 3. Requisa directa de embarcaciones

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla* Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

-MOLINA GRANDE, A. L., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.* vol. XVIII, *Documentos de Enrique IV.* Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1988.

2. 3. 4. Participación de embarcaciones foráneas

Fuentes

-BMN. CSB. ACA. Ms. 363, serie 13, doc. 68.

-*Crónica de Fernando IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 91-170.

-*Crónica de Sancho IV*. En BAE, vol. LXVI, pp. 67-90.

-GARCÍA DE SANTAMARÍA, A., *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición de Juan de Mata Carriazo y Arroquia. Madrid, Real Academia de la Historia, 1982.

-GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Diplomatario Andaluz de Alfonso X*. Sevilla, El Monte, 1991.

-*Gran Crónica de Alfonso XI*. Edición de Diego Catalán. 2 vols. Madrid, Gredos, Seminario Menéndez Pidal de la Universidad Complutense, 1976.

-LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónica de los Reyes de Castilla*. Edición de José Luis Martín. Barcelona, Planeta, 1991.

Bibliografía

-AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV» En *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval, La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Actas, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339.

-BALLESTEROS GAIBROIS, M., *Historia del Reinado de Sancho IV de Castilla*. 3 vols. Madrid, 1922-1928.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560).* Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

-CASADO SOTO, J. L., «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna» En *Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 2003, pp. 537-552.

-ESTOW, C., *Pedro the Cruel of Castile. 1350-1369.* Nueva York, Brill, 1995.

-MIRA CEBALLOS, E., *Las Armadas Imperiales. La Guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

3. Los hombres

3. 1. Las funciones

-MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. G., *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984.

3. 1. 1. Funciones bélicas.

-BELLO LEÓN, J. M., «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla medieval» En *RHN*, nº. 89, año XXIII, 2005, pp. 53-60.

-MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. G., *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984.

3. 1. 2. Funciones náutico-marineras

-BENITO RODRÍGUEZ, M. A., «Estructura y organización del ejército Trastámara. Aproximación a la Historia Militar castellana en la Baja Edad Media» En *RHM*, 78, 1995, pp. 13-40.

-MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. G., *Acerca de la guerra y de la paz, los ejércitos, las estrategias y las armas, según el Libro de las Siete Partidas*. Cáceres, Universidad de Extremadura, 1984.

3. 2. El alistamiento

-ALFONSO X, *Partida Segunda*. Prólogo de Antonio NAVARRO DE ZUVILLAGA. 2 Vols. Madrid, Publicaciones españolas, 1961.

-MOLINA MOLINA, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VII, *Documentos de Pedro I*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1978.

-PASCUAL MARTÍNEZ, *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. VIII, *Documentos de Enrique II*. Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1983.

-SOBREQUÉS CALLICÓ, J., Catálogo de la Cancillería de Enrique IV de Castilla Señor del Principado de Cataluña (Lugartenencia de Juan de Beaumont, (1462-1464). Barcelona, CSIC, 1975.

-SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Historia y reinado de Juan I de Castilla* 2 vols. Madrid, 1977-1982.

-VILLAPLANA GISBERT, Mª. V. J., *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, vol. XV, *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de Don Fernando de Antequera*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993.

CUARTA PARTE. CONCLUSIONES

-ARIAS BONET, J. A., «El Derecho marítimo en las Partidas.» En Revista de Derecho Mercantil, 99, 1966, pp. 91-108.

-ARIAS GUILLÉN, F., *Guerra y fortalecimiento del poder regio en Castilla. El reinado de Alfonso XI (1312-1350)*. Madrid, CSIC, 2012

-CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, Fco. J., «Los almirantes del “siglo de oro” de la marina castellana medieval», *En La España Medieval*, 24, 2001, pp. 311-364.

----------«Los Almirantes y la política Naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII. » En *Homenaje al profesor D. Luís García San Miguel*. Alcalá de Henares, 2001, pp. 103-127.

-CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560).* Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2003.

----------«La intervención de marinos vascos y cántabros en la campaña naval de 1430...» En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 5, 2006, pp. 53-67.

-FAIRÉN GUILLÉN, V., *Importancia de los tribunales consulares: el Consulado del Mar de Valencia*. Valencia, 1984.

-FLORES DÍAZ, M., *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, Asociación cultural Castellum, 1998.

----------*Vida marítima peninsular en el año 1000. Aspectos navales*. En GARROT, J. L. (Coor.), *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Madrid, Asociación Cultural Castellum, 2044. Colección «Temas Históricos» Capítulo V, pp. 95-114

-GAIER, C., *Art et organisation militaires dans la principauté de Liège et dans le comté de Looz au Moyen Age*. Bruselas, Académie Royale de Belguique, 1968.

-GARCÍA FITZ, Fco., *Castilla y León frente al Islam: estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII)*. Sevilla, 1998.

-IGLESIAS FERREIRÓS, A., «Libro do Consulado da Mar.» En *AHDE*. LVI, 1986, pp. 219-440.

-PIÑA HOMS, R., *El Consolat de Mar. Mallorca 1326-1800*. Palma de Mallorca, 1985

-ROHE, C. F., *The origins and development of the Catalan consulados Ultramarinos from the thirteenth to the fifteenth centuries*. Los Ángeles, 1966.

-SCHMITT, C., *Tierra y Mar. Consideraciones sobre la Historia Universal* Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1952.