

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 118

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 118



CONSEJO RECTOR:

*Presidente:* José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Vicepresidente y Director:* Pedro José Giner Lara, capitán de navío.

*Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Historia; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Emilio Ramírez de Aguilera Paz, capitán de navío, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

*Administración:* Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 312 44 27.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2012.  
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.  
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 083-12-037-5 (edición en papel).  
NIPO: 083-12-038-0 (edición en línea).

*Impreso en España. - Printed in Spain.*

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

## SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i> .....	5
<i>El bergantín Galveztown. Reconstitución del barco de 1781</i> , por Francisco Fernández González .....	9
<i>El despertar de las Armadas Peninsulares. La proyección marítima de los reinos ibéricos en la Baja Edad Media</i> , por Pablo Martín Prieto .....	43
<i>La peripecia de los papeles y materiales de la expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794) durante dos centurias</i> , por María Dolores Higuera Rodríguez .....	57
<i>La influencia de la meteorología en la historia del Mediterráneo</i> , por José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán .....	83
<i>Don Gaspar Pellicer, médico y cirujano de la Armada, víctima política de don Pedro Virgili y Ensenada</i> , por Francisco J. Pallarés Machuca .....	93
<i>Un navío que nunca existió: El Castilla construido en Esteiro en 1751</i> , por Alejandro Anca Alamillo .....	111
<i>La historia vivida: En recuerdo del cañonero General Concha</i> , por José Antonio Ocampo .....	121
<i>Documento: A propósito de Federico Gravina</i> .....	125
<i>La Historia Marítima en el mundo: Retazos epistolares para una biografía del contador don Tadeo Álvarez de Ocampo</i> , por José Antonio Ocampo .....	129
<i>Noticias generales</i> .....	137
<i>Recensiones</i> .....	143

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Francisco Fernández González** es doctor en Ingeniería Naval y catedrático de Construcciones Navales en la Escuela Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) (UPM). Ha impartido cursos y seminarios en las universidades de Cal-Berkeley, Texas A&M, T.U. Berlín y Caracas y dirigido asimismo proyectos de investigación de la Unión Europea y en la NATO, colaborando con centros de investigación de numerosos países. Organizó y dirigió el Congreso Internacional sobre la Tecnología de los Barcos de Trafalgar (2005) y actualmente dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales que ha creado en la UPM en colaboración con el Museo Naval de Madrid. Ha introducido y promovido en la ETSINavales (UPM) los estudios de la Historia de la Arquitectura y la Construcción Navales, sobre los que ha dirigido varias tesis doctorales. Entre otros trabajos históricos de la tecnología naval, ha publicado el estudio del Arte de Fabricar Reales de A. de Gaztañeta (1993), *El Galeón Español*, (también en Francia) y, más recientemente, *Structures under sail and under gunfire* (2006), *España cara al Mar: Ingenieros y técnicos de Marina en el siglo XIX* (IFC, 2007), *Aportación de Cataluña a la Arquitectura Naval* (MMB, 2008), *Spanish Regulations for Shipbuilding of the 17th century* (NHS'09) y *La Arquitectura Naval en el Examen Marítimo* (RAI, 2010).

**Pablo Martín Prieto** (Guadalajara, 1975) es profesor de Historia Medieval en la Universidad Complutense de Madrid. Entre sus líneas de investigación, materializadas en numerosos trabajos divulgados tanto en publicaciones nacionales como extranjeras, destacan: estudios sobre monarquía, nobleza y formación de señoríos en la Corona de Castilla; aspectos de la implantación y evolución de las órdenes mendicantes; temas variados de historiografía, sociedad y cultura en la España medieval (crónicas, molinos, viajes y alojamientos, cuestiones de historia intelectual e historia del Derecho, etc.). Premio «Provincia de Guadalajara» de Investigación Histórica, concedido por la Diputación Provincial de Guadalajara, en dos ocasiones, por sus libros *El monasterio de Santa Clara de Alcocer en la Edad Media* (2005), y *Los fueros de Guadalajara* (2010).

**María Dolores Higuera Rodríguez** es americanista por la Universidad Complutense. En 1970 gana por oposición, la plaza de Jefe de Investigación del Museo Naval. Se forma como buceadora profesional para atender las responsabilidades que la Armada Española ejercía respecto al patrimonio sumergido. Así desde muy pronto puede simultanear el buceo, la investigación americanista y naval y la docencia. Preside y participa en más de 70 congresos en todo el mundo, dedicándose de forma particular al estudio y difusión de la historia de la Marina ilustrada española, a la que ha dedicado más de 65 publicaciones. Se jubila en 2005 siendo directora técnica del Museo Naval. María Dolores Higuera pertenece a numerosas sociedades e instituciones profesionales y ha recibido importantes distinciones y condecoraciones. En 2005 fue nombrada patrona del Real Patronato del Museo Naval.

**José Manuel Gutiérrez de la Cámara Seán** es capitán de navío, (R). Fue secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval. Es autor de varios artículos, tanto de carácter general como relacionados con su especialidad. Colaborador de la *Revista General de Marina* desde el año 1966. Destacamos sus artículos: «¿Es posible la existencia de corsarios de superficie en una futura conflagración mundial?» y «¿Queda todavía lugar para los buques de guerra en superficie en la lucha contra el tráfico marítimo?». En las páginas de esta misma REVISTA ha publicado: «De la primitiva fragata al crucero de combate» y «Los cruceros post-Jutlandia». Es asimismo autor de la monografía «Cruceros del combate en acción» del Instituto de Historia y Cultura Naval.

# EL DESPERTAR DE LAS ARMADAS PENINSULARES. LA PROYECCIÓN MARÍTIMA DE LOS REINOS IBÉRICOS EN LA BAJA EDAD MEDIA

Pablo MARTÍN PRIETO (\*)  
Universidad Complutense de Madrid

Uno de los factores decisivos sin cuya comprensión es difícil explicar la evolución de los reinos ibéricos en la Baja Edad Media es, sin duda, su proyección marítima, que adquiere en esos tiempos un desarrollo considerable y contribuye decisivamente a la forja del protagonismo geoestratégico que le corresponderá a la península ibérica al alba de la Modernidad. El ascenso de la España de los Reyes Católicos y de los primeros Austrias a una posición hegemónica entre las naciones de la Europa occidental vino preparado y fundado, en buena medida, por el extraordinario desarrollo de la potencia naval de los reinos peninsulares en los siglos inmediatamente precedentes. La acumulación de experiencia y capacidad marítima es un proceso que desde mediados del siglo XIII va a desempeñar un papel creciente en el desarrollo socioeconómico y el fortalecimiento político de las monarquías ibéricas en la escena europea, al tiempo que les abrirá, hacia el final de los tiempos medievales, las puertas para su gran expansión atlántica, empresa que como es sabido llevará a portugueses y castellanos a protagonizar gestas navales hasta entonces sin precedentes en el marco de la civilización occidental con sus navegaciones y descubrimientos en torno a la costa africana, en la ruta de la India, y hacia el Nuevo Mundo.

Pero, para llegar hasta ese punto de tan memorable brillantez, el desarrollo del potencial naval de los reinos peninsulares hubo de recorrer un largo camino, jalonado de dificultades y conquistas que sin duda llaman poderosamente la atención del historiador. Cuando se introduce, como en el título de este

---

(\*) El presente texto tiene origen en la conferencia del mismo título pronunciada el 22 de noviembre de 2011 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, dentro del ciclo «Mares y armadas en la Historia», organizado por el Seminario Complutense de Historia Militar, con la colaboración del Órgano de Historia y Cultura Naval del Ministerio de Defensa español. Asimismo se enmarca dentro del proyecto de investigación «Prácticas de consenso y de pacto e instrumentos de representación en la cultura política castellana (siglos XIII al XV)», con referencia HAR2010-16762.

trabajo, el concepto de «despertar de las armadas peninsulares», la atención se dirige de manera natural hacia la Baja Edad Media. Hablar de dicho «despertar» supone, en primer lugar, reconocer que hubo un período anterior durante el cual la navegación no desempeñó en el desarrollo de los acontecimientos políticos generales de la historia peninsular un papel comparable al que más tarde iba a alcanzar. Y, en segundo lugar, ese despertar debe ser entendido como aquel momento crítico en que toma su arranque definitivo e irreversible la línea que conduce directamente al fortalecimiento y enriquecimiento de la proyección marítima de las monarquías ibéricas, proceso que sin solución de continuidad se prolonga hasta su gran poderío naval de la primera edad moderna, que acabamos de evocar y, en el contexto de nuestra presente atención, constituye un punto de llegada. Teniendo en cuenta estos postulados, no cabe duda de que el punto de arranque decisivo para ese despertar ha de situarse en algún momento del siglo XIII, y su evolución se prosigue ya ganando relieve con claridad durante los siglos XIV y XV. La necesidad de evocar este largo proceso en un breve espacio nos excusa de entrar en mucho detalle, y nos invita a simplificar toda una evolución riquísima en pormenores del máximo interés en unas pocas líneas, esquemáticas pero suficientes para obtener una imagen general de lo principal de este despertar, de este desarrollo, en el que intervienen, por añadidura, los distintos ámbitos geográficos del litoral peninsular, cada uno con su propia contribución y características específicas.

Los antecedentes históricos de este importante desarrollo que aquí centra nuestra atención son, por demás, tal como nos es dado conocerlos, modestos e inconexos. El reino visigótico de Toledo mantuvo escuadras, y se tienen noticias de operaciones navales de esa época, especialmente relacionadas con la toma del sureste bizantino y el control de la piratería en el entorno del estrecho de Gibraltar. Precisamente en el Estrecho, con ocasión de la invasión musulmana a partir de 711, la marina tuvo un papel decisivo en el traslado de efectivos desde el norte de África, pero la imagen que tenemos de la conquista islámica de la península ibérica es, ante todo, la de una ocupación de territorio apoyada de preferencia en batallas terrestres. Parejamente, no parece, fuera de algunos hitos especialmente recordados, que la marina haya desempeñado un papel consistentemente relevante en la primera organización de los núcleos de resistencia anti islámica del norte peninsular, esto es, en los orígenes de la llamada Reconquista. Incluso en al-Ándalus, la España musulmana, puede afirmarse que corresponde a la época omeya, y muy especialmente a la califal, el máximo reforzamiento del arma naval, pudiéndose observar, tras este episodio de especial brillantez en el desarrollo marítimo, una posterior decadencia del poderío naval en las etapas subsiguientes de la evolución andalusí.

Ya en la plena Edad Media pueden mencionarse algunos episodios más o menos aislados de ocasional brillantez, pero mal conocidos en sus detalles, en el desarrollo naval de los reinos cristianos peninsulares: momentos clave que ya en su tiempo aparecieron como especialmente memorables y en consecuencia se destacan con una huella más clara, tales como la escuadra organizada

por el arzobispo Diego Gelmírez para hacer frente a las incursiones sobre la costa gallega de los piratas normandos y sarracenos de que nos habla la *Historia Compostellana*, o los episodios vinculados a la participación en hechos de armas de la Reconquista de cruzados venidos de allende los Pirineos, como los que en 1147 pasaron del Mediterráneo al Atlántico con ocasión de la conquista de Lisboa, o los que tomaron parte por mar en la famosa empresa que culminó en la (efímera) conquista cristiana de Almería.

Con todo, el verdadero punto de arranque del despertar de las armadas peninsulares puede fijarse en torno a un hecho fundamental cuya importancia geoestratégica difícilmente cabe exagerar: la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana (vale decir europea) en el siglo XIII (consolidada hacia el final de dicha centuria). En 1248, en el curso de la Reconquista de la Andalucía occidental, Fernando III el Santo ordenó a su almirante Ramón Bonifaz que bloqueara la desembocadura del Guadalquivir y asaltara Sevilla remontando el río, con una escuadra armada en los puertos del Cantábrico. El recuerdo de esta acción decisiva para la conquista de Sevilla quedó inmortalizado en el primer sello del cabildo catedralicio hispalense, donde se representa la nave de Bonifaz con una imagen de la Virgen. A partir de su conquista cristiana, Sevilla se convierte en una importante base fluvial con salida marítima, en la que se emprenderán programas sistemáticos de construcción naval por cuenta de la corona castellana: las reales atarazanas, los famosos astilleros de Sevilla, están llamados a aportar una contribución importante a la creación y sostenimiento de armadas para el control y defensa de la costa andaluza occidental, y desde ella, para intentar ganar el control del Estrecho. En tiempos de Alfonso X (1252-1284), la promoción de estos programas de construcción naval centrados en Sevilla gana en importancia, y con ellos se fortalece el poderío atlántico de Castilla frente a los musulmanes. Bajo Sancho IV, contando con ayuda genovesa, una gran escuadra castellana les toma Jerez y, en 1291, Tarifa. Reinando Fernando IV, los castellanos tomarán en 1309 Gibraltar, si bien esta importante plaza se perderá nuevamente en 1331.

Así, desde finales del siglo XIII queda el estrecho de Gibraltar abierto a la navegación castellana y, en consecuencia, europea. Aún en el siglo XIII quedan anudadas importantes relaciones comerciales por mar de los principales puertos de la Andalucía occidental (como Sevilla, Huelva, Cádiz, Jerez de la Frontera, por citar solo algunos) con los puertos del norte de África, con los del Cantábrico y, desde estos, con los de la fachada atlántica francesa e Inglaterra. Asimismo, por primera vez líneas marítimas regulares conectan Italia y Flandes, los dos ámbitos comercialmente más dinámicos en la Europa occidental de aquel tiempo: esta ruta marítima que pasa por el estrecho de Gibraltar es más larga, pero también más barata y atractiva que las terrestres (debido a los fuertes peajes y derechos de paso que afectaban a estas), lo que determinará importantes transformaciones en la estructura y distribución de los intercambios comerciales, simbolizadas por la ruina de las famosas ferias de Champaña. Desde un punto de vista geoestratégico, la importancia de la apertura definitiva del Estrecho va más allá: por primera vez en mucho tiempo, Occidente

se asoma decididamente al Atlántico, y en los siglos siguientes el centro de gravedad de la historia europea se va a ir desplazando, irreversiblemente, del Mediterráneo al Atlántico.

Como de inmediato se comprende, la empresa castellana (con apoyo genovés) que culmina en la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación europea traerá consecuencias decisivas para Portugal, que con este motivo aprovechamos para introducir en nuestro esquema. Cuando en 1143 Alfonso VII consintió en reconocer Portugal como reino, este país comprendía las tierras entre el Miño y el Mondego, y en general se podría decir que vivía más bien de espaldas a la costa. Sus dos núcleos urbanos principales, en torno a los que se articulaba el poder, eran de interior: Guimarães y Coímbra. La costa portuguesa era un área peligrosa, a merced como estaba de los piratas musulmanes cuyas bases radicaban en el sur peninsular aún no conquistado por los cristianos, y en el norte de África. La conquista de Lisboa no dejaba de ser un hecho excepcional en este respecto, pues para ella había sido necesario formar una importante concentración de fuerza militar, incluyendo refuerzos de procedencia extra peninsular. Pues bien, a raíz de la conquista castellana de Sevilla en 1248, se opera un cambio crucial en la situación portuguesa. En 1249, Portugal termina su Reconquista con la toma del país del Alentejo y el Algarve. Se completa así una línea de costa de unos 850 kilómetros, aún desaprovechados en su mayor parte, pero con una extraordinaria potencialidad de desarrollo marítimo, vocación que pronto comenzará a ser propia del vecino reino. A finales del siglo XIII, con la definitiva apertura castellana del Estrecho a la navegación europea, Portugal, estimulada por la llegada de genoveses, comienza a asomarse al Atlántico, al tiempo que con ella empieza a hacerlo toda Europa. Puede afirmarse que la especialización marinera de Portugal comienza en esta época. Entre otras cosas, la identidad de Portugal se definirá por su condición de gran región litoral atlántica de la península ibérica. A partir de este momento, en la costa portuguesa irá ganando progresiva importancia una verdadera constelación de puertos marítimos y marítimo-fluviales (Lisboa, Santarén, Alcácer do Sal, Faro, Silves, Caminha, Aveiro, Setúbal, entre otros) en torno a los cuales se articula una geografía de recursos dependientes de la economía comercial marinera, tales como el comercio y la construcción naval, la pesca, o el aprovechamiento de salinas.

La ulterior historia de la proyección marítima portuguesa puede resumirse en tres épocas sucesivas: 1) desde el final de la Reconquista portuguesa (1249) hasta el final del reinado de Dionís (1325), un periodo inicial de organización y puesta en pie de iniciativas para aprovechar el potencial económico del litoral, bajo tutela de la corona; 2) desde el reinado de Alfonso IV hasta la conquista de Ceuta en 1415, un enriquecimiento progresivo de los grandes puertos atlánticos, singularmente Lisboa y Oporto, que con el importante concurso de comerciantes europeos conocen un desarrollo urbano y económico sin precedentes, debido fundamentalmente al auge de la navegación; y 3) como resultado de esta fenomenal acumulación de experiencia marinera y proyección naval, desde la toma de Ceuta hasta el final de la Edad Media Portugal se embarca en

la gran aventura atlántica de la ampliación de las rutas y espacios de su navegación, empresa que consolida su papel histórico llevando sus intereses hasta África, por el camino (portugués) de las Indias (orientales).

Si dirigimos nuestra atención más allá del confín septentrional de Portugal, hallamos las tierras de la cornisa cantábrica, región que completa la proyección atlántica de la península ibérica, orientada de preferencia hacia el norte, esta vez. Pues bien, la apertura definitiva del Estrecho, de un lado, y de otro la unificación de toda la costa cantábrica en el seno de la Corona de Castilla, suponen un punto de despegue y de partida decisivo para el pleno desarrollo de las potencialidades marineras de la región. Sin duda, los puertos cantábricos ya gozaban de una relevante tradición marinera desde antes del siglo XIII, pero se podría afirmar que, con estos dos procesos recién evocados, la cornisa cantábrica pasará de ser región marinera a escala comarcal a serlo a escala propiamente internacional. En gran medida, el desarrollo económico de esta región dependía del mar: la pobreza agrícola del país, tierra sin pan, abocaba estructuralmente a sus moradores a poblar la costa, donde el aprovechamiento de los recursos marineros era generalmente practicado y considerado fuente principal de la prosperidad. La pesca y las salinas, con el complemento de la dedicación comercial y la construcción naval, sirvieron como sustento de un intenso fenómeno de urbanización y repoblación de la línea de la costa fomentado desde el poder (con las concesiones de fueros, etc).

Llegados al siglo XIII, como hemos recordado, las operaciones que dieron a Castilla el control del Estrecho se hicieron en buena parte con naves construidas en astilleros de los puertos cantábricos. La apertura definitiva del Estrecho y la intensificación subsiguiente de la navegación atlántica, con la progresiva penetración de intereses comerciales europeos en la región, facilita aquí también el gran despegue del desarrollo de los puertos cantábricos, cuya red se adensa y gana en importancia. Estos puertos que de siempre fueron pesqueros, irán convirtiéndose, con la llegada de capitales extranjeros y el gran aumento del tráfico marítimo, en verdaderos emporios navales media y larga distancia (San Sebastián, Bilbao, Bermeo, Castro Urdiales, Avilés, Laredo, Santander, La Coruña, Pontevedra, entre los más destacados). Aun antes del final del siglo XIII, era ya muy importante el comercio que unía estos puertos de la costa cantábrica con la Francia atlántica, Flandes e Inglaterra (adonde se llevaba la lana castellana y se traficaba con los vinos de la Gascuña, entre otros tráficos especialmente significativos), como también lo era la presencia de comerciantes ingleses, flamencos y franceses en dichos puertos cantábricos. En 1282, en el contexto de los graves desórdenes que vivió Castilla al final del reinado de Alfonso X, con un auge circunstancial de lo que podríamos llamar «asociacionismo» (el de las hermandades), tiene lugar en la región la fundación de la llamada Hermandad de la Marisma de Castilla, liga de villas cantábricas coligadas en defensa de sus intereses comunes, verdadera «Hansa castellana» como no sin razón se la ha considerado, asociación amplísima de todos los puertos entre Santander y Fuenterrabía, llamada a ejercer un notable protagonismo durante el conflictivo siglo XIV que se avecinaba.

Comienza este con la debilidad castellana asociada a los períodos de minorías regias de Fernando IV y Alfonso XI. De forma progresiva e insoslayable, durante la primera mitad de la centuria asistiremos, desde la región cantábrica, al fortalecimiento castellano en el Atlántico, desplazando paulatinamente a los genoveses en el control de las rutas de la lana y el vino. Durante su reinado personal, Alfonso XI practica una política de firmeza interior y mantiene una neutralidad exterior difícil pero provechosa, en equilibrio entre los dos bandos contendientes en la Guerra de los Cien Años. En 1348, fruto de esta política, tanto como reconocimiento del incesante reforzamiento de la presencia de los navíos y comerciantes cantábricos en las rutas del Atlántico, el conde de Flandes concede a Castilla el estatuto de nación comercial privilegiada, con derechos análogos a los que por entonces disfrutaban ya en su territorio los marinos de la Hansa.

En 1350, Alfonso XI muere, víctima con toda probabilidad de la pandemia de la Peste Negra, precisamente cuando tenía cercado Gibraltar. El advenimiento al trono castellano de su hijo el rey Pedro, prácticamente menor, a quien sus primeros consejeros (señaladamente el noble portugués Juan Alfonso de Alburquerque) recomendaron un viraje diplomático pro francés, vino a quebrar el equilibrio de neutralidad mantenido hasta entonces por la corte castellana en relación con el gran conflicto europeo. La consecuencia inmediata de esta variación temporal en la línea de la política exterior castellana fue el desastre de Winchelsea, donde el mismo monarca inglés Eduardo III, al frente de su armada, salió al encuentro de la escuadra castellana que, acabado el verano, se disponía a regresar de Flandes, y le infligió una grave derrota. Ante la eventualidad de una alianza privilegiada entre Castilla y Francia, el monarca inglés temía que el ya considerable poderío naval castellano viniera a desequilibrar de manera decisiva la guerra a favor de Francia. Tal es el sentido de la que podríamos denominar «acción preventiva» de Winchelsea, y en último término, la demostración de hasta qué punto el reforzamiento naval castellano en las rutas del Atlántico constituía, a estas alturas del siglo XIV, un factor de peso en las relaciones entre las potencias occidentales; de tanto peso como para que el rey de Inglaterra se tomara muy en serio la necesidad de neutralizarlo como una amenaza a sus intereses vitales en la zona.

Diversos factores persuadieron al rey Pedro de dar por terminado el acercamiento a Francia y concluir una alianza con Inglaterra. En el contexto de este nuevo viraje de la política exterior castellana, una manifestación que debe tenerse muy en cuenta es el acuerdo alcanzado, actuando jurídicamente como actor independiente en estos acontecimientos, por la Hermandad de la Marisma de Castilla cuando en 1353 sus representantes fueron recibidos por el rey inglés Eduardo III, y acordaron una paz por veinte años, así como un mecanismo permanente para su salvaguarda en ese tiempo mediante la creación de un tribunal conjunto anglo-castellano para dirimir los eventuales conflictos marítimos (que se preveían inevitables) entre navíos de ambas naciones.

Todo parece indicar, pues, que durante el reinado de Pedro I (1350-1369) Castilla se había convertido ya en una de las grandes potencias navales del

Occidente europeo, y los acontecimientos marítimos van a tener una gran relevancia en el desarrollo político del periodo: el *casus belli* de la llamada Guerra de los Dos Pedros entre Castilla y Aragón será precisamente un incidente naval, y en el curso de esta contienda el rey Pedro lanzará con devastadores efectos una escuadra sobre las costas aragonesas, pudiéndose afirmar que a partir de los años sesenta del siglo XIV Castilla se hallaba ya en disposición de mantener una considerable capacidad operativa en el Mediterráneo, capaz de hacerle eficazmente frente a la Corona de Aragón, cuya ventaja tradicional en este escenario no requiere mayor justificación, teniendo en cuenta elementales factores geográficos. No es tanto que Castilla tuviera ya en su mano el disputarle a Aragón el dominio del Mediterráneo, pero sí podía y estaba llamada a representar un papel mucho más destacado en los tráficos marítimos de este antiguo mar interior de la romanidad.

En el fondo, la llamada Guerra de los Dos Pedros puede concebirse y explicarse como un episodio más de la contienda europea más amplia que conocemos como Guerra de los Cien Años: la Castilla de Pedro I contaba con el apoyo de Inglaterra, y Pedro IV de Aragón se servía de una alianza con Francia. La derivada de este conflicto de dimensiones propiamente internacionales en la política interna castellana fue el apoyo aragonés al partido rebelde encabezado por el pretendiente bastardo al trono castellano, Enrique de Trastámara. No sorprende, pues, que en su encarnizado enfrentamiento con el rey legítimo, el de Trastámara optara por una alianza con Francia, plena de sentido en el contexto de la época, toda vez que los ingleses respaldaban a su enemigo Pedro I. El llamado Tratado de Toledo, acordado por Enrique de Trastámara, que ya se titulaba rey de Castilla, con Francia, viene a sentar la principal base de la política exterior del nuevo poder Trastámara en gestación. Este pacto militar y político contemplaba entre sus capítulos la formación de una escuadra común franco castellana para la defensa mutua y singularmente orientada a oponerse a los intereses ingleses en el Atlántico. Muerto en 1369 el rey Pedro, el Trastámara trabaja por la consolidación de su poder como nuevo rey castellano Enrique II. En el contexto inicial de esta difícil operación, por un tiempo pareció que el rey Fernando I de Portugal se hallaba resuelto a tomar el testigo del proyecto atlántico del fallecido Pedro I de Castilla, aliándose a los ingleses para neutralizar el bloque formado por el primer monarca Trastámara con Francia. Planteado en estos términos, se avizoraba un periodo de tensión y conflicto diplomático entre el nuevo poder Trastámara, apoyado por Francia, contra Portugal y los legitimistas castellanos fieles a la memoria del rey Pedro, apoyados externamente por Inglaterra. Inevitablemente, dada la naturaleza de los intereses en juego, la dimensión militar de este conflicto iba a dirimirse en el mar. Y será, precisamente, el crecimiento del poderío naval castellano durante todo el siglo XIV, proceso que había tomado cuerpo especialmente durante el reinado de Pedro I, el que acabará dando la primacía estratégica en el Atlántico a la Castilla Trastámara en perjuicio del bando anglo-portugués.

Ya en 1370, el almirante castellano, genovés de nación, Ambrosio Bocanegra, logró romper con una escuadra el bloqueo naval que los portugueses mantenían sobre la desembocadura del Guadalquivir, entrada natural al gran puerto sevillano, clave en la salida sur de Castilla al Atlántico. Por entonces, los ingleses concedieron un trato de privilegio a los portugueses que operaban en el Atlántico, y los franceses hicieron lo propio con los castellanos, reforzando así ambos bandos sus respectivas alianzas estratégicas con vistas a un enfrentamiento abierto que no tardaría en llegar. En cuanto a Flandes, la vacilación, la indecisión presiden su política exterior: inclinados a la alianza castellana (por la lana), no declaran los flamencos abiertamente esta opción, temerosos del efecto sobre sus intereses comerciales de la piratería inglesa. En 1371 estalla la guerra abierta entre los bandos opuestos. El miembro de la familia real inglesa Juan de Gante, duque de Lancaster, se casa con Constanza de Castilla, hija del desaparecido Pedro I, y reivindicando la sucesión del rey legítimo frente a Enrique II se titula rey de Castilla, al tiempo que se alía con Génova para reforzar sus opciones contra los castellanos en la guerra marítima abierta que se avecina. La Rochela era una villa inglesa en la costa atlántica francesa, puerto de salida de los vinos gascones y factoría comercial de los marinos de la Hansa en su proyección hacia los mercados del sur de Europa. El rey Carlos V de Francia la asedió y, con la inestimable ayuda naval castellana, se consiguió allí en 1372 la derrota de la escuadra inglesa. La participación castellana en este hecho de armas fue decisiva. La de la Rochela, gran victoria naval castellana, se ha considerado tradicionalmente la gran revancha de la de Winchelsea, y lo cierto es que, a partir de este momento, Castilla gana definitivamente el dominio naval del Atlántico, imponiendo su hegemonía marítima incuestionable en el entorno del golfo de Vizcaya. El hecho da idea de la extraordinaria relevancia del poderío naval alcanzado por Castilla en el Atlántico en la época. Entre los contendientes principales de la Guerra de los Cien Años, Francia e Inglaterra, la fuerza naval de Castilla en el Atlántico era un elemento desequilibrante, capaz de oponerse eficazmente a la potencia marítima inglesa o aun anglo portuguesa, para ganar y retener el dominio de las principales rutas de navegación que conectaban la cornisa cantábrica con la Gascuña, Flandes y el sur de Inglaterra. La Rochela es la mejor demostración de la madurez alcanzada por el desarrollo naval de los castellanos a la altura del último cuarto del siglo XIV en un escenario tan competitivo como el Atlántico sur, donde se jugaba lo esencial de los destinos comerciales y geoestratégicos de las principales monarquías del Occidente europeo.

Desde el último cuarto del siglo XIV, el dominio castellano del Atlántico es incuestionable, pese al estado casi permanente de tensión entre los dos bandos, que se mantiene hasta los comienzos del siglo XV, con numerosas escaramuzas de franceses y castellanos con ingleses y portugueses, ya en episodios de guerra abierta, ya en otros de hostilidades encubiertas bajo la forma de la piratería pura y dura, y aquella otra piratería «legalizada» a priori o a posteriori por las coronas interesadas: el corso. Pese a los numerosos esfuerzos de piratería, corso y episodios de hostilidades abiertas de portu-  
gue-

ses e ingleses coligados, el poderío marítimo castellano en el Atlántico sur se asienta en las últimas décadas del siglo XIV y a comienzos del XV sobre una línea ininterrumpida de brillantes victorias navales cuyos pormenores serían largos de referir aquí. El resultado es claro: desde los finales del siglo XIV y a comienzos del XV, las escuadras cantábricas y andaluzas dominan sólidamente el Atlántico meridional europeo y se hallan en disposición de penetrar, desde él, en otros horizontes vecinos: entran los navíos castellanos a comerciar con plazas del norte de África (las primeras expediciones a las Canarias datan de esta época) y entran también en el Mediterráneo.

En algún sentido, pues, podría entenderse que el papel naval emergente de los castellanos en el Mediterráneo, tradicionalmente dominado en lo que a los reinos ibéricos se refiere por la Corona de Aragón, es un resultado más de la hegemonía alcanzada y consolidada previamente en el Atlántico, como si la proyección marítima procediera en este caso a la inversa: ganado el dominio del Atlántico a través del Estrecho, también controlado por castellanos, todo les invitaba en consecuencia a penetrar decididamente en el Mediterráneo. Una de las puntas de lanza de esta penetración naval en el Mediterráneo la constituye la creciente actuación en dicho escenario de piratas y corsarios castellanos. Desde mediados del siglo XIII, Aragón se enfrentaba a Génova por la hegemonía en el Mediterráneo occidental, y en este contexto los castellanos, enemigos de los genoveses desde la entronización de la casa de Trastámara, estaban dispuestos a echar una mano a los aragoneses para el afianzamiento del control de las principales rutas navales y la expansión política de la corona aragonesa en Italia. La ayuda castellana a los aragoneses contra los genoveses en el Mediterráneo se prestará, sobre todo, en la larga duración, como una guerra de desgaste confiada a piratas y corsarios. Incluso durante los periodos de paz formal, cuando Castilla oficialmente no tenía corsarios y los castellanos que operaban contra los intereses genoveses en el Mediterráneo debían considerarse pura y simplemente como piratas, sus actividades parecían útiles a los intereses castellanos en aquel escenario y eran toleradas desde el poder, sobre todo porque estos piratas constituían una suerte de reserva permanente estratégica de naves y hombres de mar preparados para retomar la guerra abierta tan pronto fuera necesario: movilizados de hecho, estos piratas nada costaban a las arcas públicas y permitían mantener la presencia y la operatividad navales de Castilla en aguas del Mediterráneo occidental.

En este breve panorama que venimos trazando de la proyección marítima de los reinos ibéricos en los últimos siglos medievales, este último episodio del corso y la piratería castellanos en el Mediterráneo nos invitan a considerar, por último, el tema fundamental de la gran expansión mediterránea de la Corona de Aragón, fenómeno con el que completaremos nuestra visión de conjunto. Como es bien sabido, la vocación mediterránea de los catalanes constituye el primer fundamento de esta proyección naval de la Corona de Aragón. Se tiene noticia de colonias de comerciantes catalanes tempranamente establecidas un poco por doquier en algunos puertos significativos del Mediterráneo, desplegando una participación activa y creciente en los flujos e

intercambios del floreciente comercio definitivamente activado a partir de las Cruzadas. En particular, destaca la actividad de colonias de comerciantes catalanes en el Próximo Oriente (establecidas en Alejandría y Tiro, entre otras posiciones, desde la segunda mitad del siglo XII), así como en los principales puertos del norte de África (donde los catalanes se abastecían de trigo desde la primera mitad del siglo XIII). Naturalmente, la necesidad de defender los intereses de aquellos mercaderes afincados en el exterior obligó desde fecha temprana a asegurar una cierta presencia diplomática y política, que sirvió como preparación para asumir luego compromisos más intensos en aquellos países.

Con todo, el primer paso, o presupuesto fundamental necesario y previo, que posibilita y explica el inicio de la expansión propiamente territorial y política de la Corona de Aragón en el Mediterráneo, no hemos de buscarlo lejos, sino en el mismo proceso de ampliación territorial representado por las conquistas de Jaime I (1213-1276). De una parte, la incorporación de las Baleares (conquista de Mallorca en 1229 y de Ibiza en 1235, sometimiento de Menorca como tributaria en 1231) constituye una primera experiencia de integración y asimilación de nuevos territorios mediterráneos, cuya resolución será de utilidad, como referente, para posteriores procesos de expansión. De otra, la conquista de Valencia (1233-1245), por la indudable proyección mediterránea del país levantino, contribuye a afianzar la orientación que en adelante va a presidir la evolución histórica de la Corona de Aragón. El siguiente paso decisivo de esta penetración se dará en Sicilia. Su entronque familiar con la dinastía siciliana de los Hohenstaufen, descendientes del emperador Federico II, complicó a la casa real aragonesa en la lucha por la corona de Sicilia, en competencia con los angevinos: en particular, Pedro III el Grande de Aragón (1276-1285), al estar casado con Constanza, la hija de Manfredo, pudo reivindicar con justo título su derecho a la corona de Sicilia, como pariente más próximo, cuando en 1268 Conrado V –el llamado Conradino, (1254-1268)– fue derrotado en Tagliacozzo y ejecutado por los angevinos, sin dejar heredero. Sin embargo, el reconocimiento de Pedro el Grande de Aragón como rey por los sicilianos tuvo que esperar al famoso levantamiento anti-angevino llamado de las «Vísperas Sicilianas», que a partir de la jornada decisiva del 30 de marzo de 1282 acabó franqueando a las armas aragonesas la entrada en Sicilia.

Durante los primeros años de su lucha contra los angevinos por la conquista de Sicilia, el poderío naval de la Corona de Aragón se revelaría decisivo. Destaca en esta hora la brillantez del almirante de origen italiano Roger de Lauria (o Lloria), muñidor de sonadas victorias, como la toma de Malta y Gozzo en 1283, y de Ischia en 1284, donde hizo preso a su rival Carlos el Cojo, príncipe de Salerno (el futuro Carlos II), a quien su padre Carlos I de Anjou tenía confiado el mando de las operaciones en la zona. Las importantes victorias conseguidas por Roger de Lauria decidieron a la postre la permanencia de Sicilia en manos aragonesas. Ante su impotencia en este frente, el partido angevino decidió abrir otro, dirigido esta vez contra los mismos estados

patrimoniales del rey de Aragón, cuya investidura el Papado le había concedido, desde febrero de 1284, a Carlos de Valois, hijo del monarca francés Felipe III el Audaz. El mismo Felipe III encabezó una invasión terrestre sobre Cataluña, que sin embargo perdió gran parte de su inicial fuerza ofensiva en el sitio de Gerona, ciudad que opuso una resistencia tenaz, asistida por el refuerzo marítimo de galeras barcelonesas. El oportuno retraso de las fuerzas francesas concentradas en torno a Gerona ofreció el tiempo preciso para la llegada de los importantes refuerzos sicilianos encabezados por Roger de Lauria, cuya intervención precipitó la importante victoria naval del golfo de Rosas (septiembre de 1285), completada por tierra con la liquidación de los restos de las fuerzas francesas en Besalú (octubre del mismo año).

Como se aprecia, la potencia naval de las escuadras aragonesas constituyó la mejor salvaguardia de la integridad territorial de la Corona de Aragón, así como el instrumento y refuerzo indispensable de su conquista de Sicilia. La presencia aragonesa en Sicilia no es sino preludio de una dedicación mucho más amplia, con la que al mismo tiempo se expresa y consolida su papel naval en el Mediterráneo. Unos veteranos de las guerras contra los angevinos de Sicilia, la compañía de los famosos almogávares, bajo el mando de Roger de Flor, fueron contratados en 1303 como fuerza mercenaria por el poder bizantino y el conocido resultado de esta intervención fue la toma por ellos de los ducados de Atenas y Neopatria, sin duda el episodio más exótico y colorido de la presencia catalano-aragonesa en el Mediterráneo. A partir de 1323 comienza la intervención aragonesa en Cerdeña, donde colisiona una vez más con los intereses de Génova. Se inicia así una larga guerra de desgaste entre aragoneses y genoveses en torno a Cerdeña, complicada con acciones de corso, incluidos los asaltos a poblaciones costeras. Esta guerra constituye un episodio más en la larga rivalidad de fondo entre aragoneses y genoveses por el control naval y la hegemonía comercial en el Mediterráneo occidental; y, como vimos, la Castilla Trastámara intervino en ella mediante operaciones de corso y piratería. Más o menos un siglo más tarde, hacia 1420, el dominio aragonés sobre Cerdeña se hallaba sólidamente consolidado, y Alfonso V el Magnánimo pudo utilizarla como base para una incursión sobre Córcega (1420-1421) en perjuicio de los genoveses. Asimismo, este monarca aragonés, verdadero caudillo italiano, protagonizó entre 1436 y 1446 la invasión y conquista del reino de Nápoles. Como es sabido, toda esta historia desembocará, al final del siglo xv, en las famosas guerras italianas de los Reyes Católicos. Pero lo que aquí nos interesa es comprobar la centralidad del factor naval en todo el proceso: de un lado, la constante ampliación de los intereses estratégicos de la Corona de Aragón en el Mediterráneo fue consecuencia de una proyección marítima arraigada y fuerte; de otro, este mismo poderío naval aragonés hizo posible desarrollar una política exterior en el Mediterráneo tan osada y exitosa. Se mire como se mire, el factor naval constituye el nervio y la clave explicativa última de toda esta extraordinaria expansión.

Y así, nuestro recorrido nos ha llevado a apreciar, en sus líneas más generales, la importancia de la proyección marítima de los reinos ibéricos en la

Baja Edad Media. Esta proyección, vital tanto para el desarrollo interno como para la afirmación cara al exterior de los reinos cristianos peninsulares, responde en cada caso a un esquema explicativo propio y en parte sigue un progreso distinto; pero en el fondo en todos esos ámbitos del litoral peninsular, tan ancho y tan variado, viene a representar la constante de un proceso común de expansión incesante de cuanto suponen los intereses marítimos, proceso que no va a detenerse y desembocará sin ruptura de continuidad en la extraordinaria potencia naval de la primera España moderna. Simplificando, cuatro son esas grandes áreas a las que hemos pasado veloz revista en este panorama. La cornisa cantábrica, con su larga línea de puertos concurrentes y al mismo tiempo coordinados en un proyecto asociativo tan interesante como la Hermandad: su proyección marítima, que cuenta con firmes raíces, se orienta de preferencia hacia el rico mercado de la costa atlántica francesa, los puertos de Flandes y los del sur de Inglaterra. El arrojado de los marinos cantábricos y la atención de la corona permitirán dominar este espacio holgadamente desde el final del siglo XIV. Otro ámbito es la costa portuguesa. La conquista de la región del Algarbe, cuya tradición marítima no se había interrumpido verdaderamente desde la Antigüedad, así como la apertura del estrecho de Gibraltar desde el final del siglo XIII, acaban de configurar la incipiente potencia atlántica de Portugal, un reino llamado a protagonizar extraordinarias gestas de descubrimiento al final de la Edad Media. Otro ámbito, en fin, próximo y relacionado, lo integran los puertos atlánticos de la Andalucía occidental, articulados en torno a Sevilla, cuya proyección se orientará desde la apertura del Estrecho a la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico, sin olvidar su creciente peso sobre el norte de África. Y la última gran área es la mediterránea, dominada desde antiguo por la Corona de Aragón, cuya expansión comercial y política en todo el Mediterráneo acabamos de evocar. A todos estos ámbitos, preñados de consecuencias de todo tipo, están unidos los hitos y los episodios notables de ese «despertar» naval al que al principio nos referíamos, como factor central a la evolución de las monarquías ibéricas en los dos últimos siglos medievales. Resulta una perogrullada, pero también una afirmación que permite extraer jugosas consecuencias, el decir que, sin este desarrollo naval, sin esta proyección marítima, sin el despertar de las marinas peninsulares, la historia de España no habría sido, ni mucho menos, la misma.

### Bibliografía

- ANDRADE, A.: «A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 9-24.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B.: «La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 25-43.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B. y SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. (eds.): *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Logroño, 2005.
- AZNAR VALLEJO, E.: «Curso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media», en *En la España medieval* 20 (1997) 407-418.
- «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 45-61.

- BARATA, F. T.: *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo ocidental (1385-1466)*. Lisboa, 1998.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, A. de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1961.
- CHILDS, W. R.: *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*. Manchester, 1978.
- COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A.: «Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 85-105.
- CONDEMINAS MASCARÓ, F.: *La marina militar española. Desde los orígenes hasta 1898*. Málaga, 2000.
- DIAGO HERNANDO, M.: «Relaciones comerciales de la Corona de Aragón con la Andalucía atlántica durante el siglo XIV y primera mitad del XV», en *Historia. Instituciones. Documentos* 27 (2000) 19-54.
- 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.: *Historia General de España*. Madrid 1891.
- FERREIRA PRIEGUE, E. M.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988.
- FERRER MALLOL, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, 2000.
- FINOT, J.: *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Âge*. París, 1899.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R.: «Curso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», en *La España medieval* 34 (2011) 61-95.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.): *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz, 2006.
- IGUAL LUIS, D.: *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*. Castellón, 1998.
- MONTEIRO, S.: *Batalhas e combates da marinha portuguesa, 1139-1521*. Lisboa, 1989.
- MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, 1973.
- PÉREZ EMBID, F.: *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, 1945.
- «Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», en *Las rutas del Atlántico. IX Coloquio Internacional de Historia Marítima (Sevilla, septiembre 1967)*. Sevilla, 1969, pp. 43-96.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959.
- TRILLO SAN JOSÉ, C. (ed.): *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna*. Granada, 2004.
- 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) núm. 1, pp. 52-70; núm. 2, pp. 53-79; núm. 4, pp. 64-101; núm. 5, pp. 41-105.