

LOS ALMIRANTAZGOS DE CASTILLA Y DE ARAGÓN. ANALOGÍAS Y DIFERENCIAS

José CERVERA PERY
General Auditor de la Defensa

Nuevamente el Instituto de Historia y Cultura Naval, al que tan vinculado me siento, me ofrece la oportunidad de subir a esta tribuna para participar en este seminario sobre la institución del Almirantazgo en España, cuyas ponencias han venido desarrollándose con indudable acierto. No sólo por la autoridad y solvencia de los ponentes que me han precedido, sino por los enfoques temáticos de una institución de muy diverso contenido y que en el fondo sigue siendo una gran desconocida, o al menos no divulgada con la proyección que su propia existencia exige.

He titulado la conferencia como los «Almirantazgos de Castilla y Aragón; sus analogías y diferencias», porque efectivamente existen entre uno y otro, tanto en configuración como en cometidos, aunque ambos tengan el mar en esencial protagonismo. Pero partiendo de sus propios orígenes ya pueden establecerse divergencias, puesto que los orígenes de Castilla son muy distintos a los de Aragón, los matices esenciales castellanos son astures y cántabros, acosados los últimos reductos visigodos por la invasión musulmana. Los núcleos de supervivencia se identifican con la montaña inicialmente, pero después la resistencia se prolongará hasta la búsqueda del mar. Es la Castilla de Fernán González la que encara la cornisa cantábrica y que hace del mar una exigencia circunstancial. Después la Reconquista avanza y Castilla se ensancha y adentra hasta el corazón peninsular. Cuando con Fernando I consigue la hegemonía entre los reinos cristianos de la España que va haciéndose Castilla, toma carta de naturaleza histórica y el impulso recuperador parece que la aleja del mar. Como ha escrito el almirante Álvarez Arenas, Castilla ha puesto el corazón en la meseta, en la tierra dura y ello tiene secuela decisiva. Sus reyes viven del continente y sólo para el continente y su mente estratégica queda absorbida por la Reconquista.

Aragón es distinto, pero Aragón navalmente no es nada sin el aporte de Cataluña, cuyos condes antes de la incorporación, navegan, guerrear, comercian y conjugan un ejercicio de mentalidad marítima no ya de autodefensa, sino de expansión, del que Castilla carece coyunturalmente. Así el Aragón histórico es obra de Alfonso I el Batallador y queda constituido con carta de

naturaleza en el primer cuarto del siglo XIII. Pero será el afortunado matrimonio en su visión política de doña Petronila, hija de Ramiro II con un conde de Barcelona, Ramón Berenguer IV, cuando los dos Estados ya unidos formen un ente común. Ramón Berenguer acepta el título de Príncipe de Aragón. No quiere usurpar títulos que no le pertenecen, pero el nexu catalano-aragonés no sólo no lo separa del mar sino que sale a él y uniéndose al Mediterráneo e identificándose con el mar vive del mar y deja junto al mar el centro de gravedad del reino.

Aunque el despego de Castilla del mar fue amplio y trascendente, no fue, sin embargo, absoluto y mucho menos decisivo. Porque Castilla fue desde sus comienzos un pueblo con razones suficientes para comprender su condición marítima. Es consciente de que depende del mar para gran parte de su comercio, para ayuda a la industria y para resolver ciertos problemas estratégicos. Primero fue el Cantábrico el mar castellano en exclusiva; después se asoma al Atlántico por el sudoeste peninsular, Sevilla 1248, Cádiz 1250, Tarifa 1282 y abre una ventana al Mediterráneo por el reino de Murcia, con lo que en el siglo XIII sólo el litoral del reino de Granada escapa de las manos cristianas. En este proceso reconquistador peninsular ha propiciado avances la unión aragonesa catalana, pero también la colaboración castellano-aragonesa da sus frutos confluendo en Murcia que de mutuo acuerdo queda incorporada a la corona de Castilla. Los almirantes y hombres de mar de ambos reinos han jugado en las empresas navales con castellano-aragonesas el papel que le impone sus condicionantes históricos.

La función orgánica o militar del Almirantazgo, de donde pueden surgir las analogías y diferencias entre castellanos y aragoneses tienen que surgir precisamente de lo dispuesto o reglado en el ordenamiento marítimo de ambos reinos. Es decir, Las Partidas en Castilla y las Ordenanzas de Aragón. Las famosas leyes promulgadas por Alfonso el Sabio constituyen una auténtica primera ordenanza militar en la Armada y que tiene en Aragón su réplica en el libro de Feys de Jaime I o en las Ordenanzas sobre los *feytos* del mar de Bernardo de Cabrera redactadas por encargo de Pedro IV el Ceremonioso.

La polivalencia exigible a una fuerza naval no se da en la Edad Media, donde no es posible una conjunción orgánica entre los buques que componen una armada, ya que existen diferentes factores de identidad por lo que la táctica o estrategia han de aplicarse en acciones más o menos individualizadas y sus resultados estarán también en función de la red de bases logísticas o puertos de concentración y espera de que se disponga, y puedan constituirse en los sistemas de apoyo operativo de las distintas flotas. Y aquí puede jugar un papel decisivo la capacidad operativa de los distintos almirantes, quizás más acusadamente en Aragón que en Castilla por la índole de las operaciones navales que desde uno u otro reino se proyectan y acometen.

Es difícil por tanto concretar el poderío y alcance de la marina militar durante los siglos de la Edad Media dado que las armadas se constituían en gran parte con naos y galeras requisadas, asentadas o sometidas a embargo y muy pocas construidas expresamente a expensas de la corona. Lo que pudiera considerarse como núcleo permanente de la flota era muy variable y en general muy reducido con respecto a las concentraciones logradas al formar armada. En un momento en que todavía no existen fuerzas navales permanentes, la entidad y frecuencia de los armamentos es lo que mejor define y compendia el poder naval.

Sobre la marina de Castilla creada por Fernando III el Santo van a fundamentarse las primeras Ordenanzas de la Armada, ya que lo son en muy importante parte el Código de las Partidas, atribuidas a Alfonso el Sabio, pero comenzadas según asegura la Crónica General de España durante el reinado de su padre «por un consejo de doce personas de letras muy señaladas en diversas ciencias encaminadas a ordenar las leyes del reino». Cuando la muerte le sorprende al rey santo y le obliga a dejar inacabada su tarea es su hijo, Alfonso X de Castilla y León, el encargado de completar y perfeccionar la realización de la idea fernandina.

A grandes rasgos, las Partidas contienen un código militar completo con aportaciones substanciales para la orgánica naval. Véase sin ir más lejos la Partida II en su artículo 30. «La guerra por mar es cosa desesperada y de mas grande peligro que la guerra en tierra y aquellos que la quieran hacer deben: 1.º conocer bien la mar y los vientos (lo que exige una buena preparación náutica del conductor de las operaciones). 2.º tener los navíos suficientes bien provistos de hombres y víveres (lo que implica una buena atención logística). 3.º No acordarse demasiado tarde de lo que debe hacerse y aprovechar el tiempo y viento sin demora ni espera. 4.º Estar bien mandados y disciplinados, pero si las tropas de tierra deben ser fuertes, mucho mar las de mar que tienen los vientos por frenos y no pueden descender de su caballo para huir. Que cada uno sepa lo que tiene y debe hacer para que no haya que recordar que la pena de la desobediencia es la muerte. (Idea premonitoria que más tarde recogerán los códigos de justicia militar de las principales naciones del mundo).

Sobre las naves, son precisos hombres con diferentes cometidos y responsabilidades y las Partidas se encargan de situarlos y definirlos. Y aquí aparece la figura del almirante «que es el guía de la Armada y ha de ser cuidadosamente elegido «porque ha de ser el caudillo de todos los navíos que son para guerrear» y siendo el cargo tan «poderoso y honrado» el designado debe tener «todas las bondades», máxime al gozar de plena autoridad en los puertos, en los que ejerce incluso jurisdicción penal) y ser sus órdenes fielmente

obedecidas «en las cosas que pertenecen en todo hecho de mar, como si el rey mismo las hiciera». Lo elevado del cargo y su gran autoridad explica la exigencia –tanto en Castilla como en Aragón– de que el almirante sea persona de buen linaje y que sea «sabidor de fechos de la mar et de la tierra, porque sepa lo que hay que hacer en cada una de ellas».

Tanto en Castilla como en Aragón, con pequeñas diferencias protocolarias, pero con la influencia propia del feudalismo de la época, el almirante tras su elección debía pasar la noche en vela (vegilía) en la iglesia como si fuese a ser armado caballero, y a la mañana siguiente dignamente ataviado (vestido de ricos paños de seda), comparecer ante el Rey para recibir ante la Corte la sortija en el dedo anular de la mano derecha, «por señal de la honra que le face» y una espada desnuda «por el poder que le dá», y en la mano izquierda un estandarte con las armas del reino por señal de acaudillamiento que otorga». Finalmente debía jurar el nombrado que no huiría jamás de la muerte en las luchas para defender la fe o «para acrecentar la honra et el derecho de su señor et pro comunal de su tierra».

Toda esta parafernalia tan de la época no implicaba el conocimiento y técnicas navales que debían ser propias del empleo de almirante y que tantas veces se echaba en falta a la hora del planteamiento estratégico o táctico del combate naval. Esta connotación podía ser más fácilmente advertida cuando el cargo recaía en señor linajudo y no en un auténtico hombre de mar.

No entraremos en detalle de todas las disposiciones de las Partidas referentes al «hecho naval» (cómitres, pilotos, marineros, vida a bordo, disciplina) que alargaría esta conferencia e incluso caería fuera de contexto. Centrémonos, sin embargo, en este juego de analogías y diferencias en el componente histórico de la marina aragonesa.

En Aragón la orgánica naval tiene especiales peculiaridades, habida cuenta que su potencialidad marítima encubre un amplio espectro de actividades mercantiles. Pero con referencia a su marina militar es de resaltar el esfuerzo legislativo en los tiempos de Pedro III el Grande y Pedro IV el Ceremonioso traducido en diferentes *Ordinations* de prolongada vigencia (1). Toda escuadra llevaba almirante que como en Castilla era oficio implantado por la Corona o bien estaba al mando de un capitán general, que era el rango supremo temporal por nombramiento del Rey y a veces por elección de la Corte. Este cargo recaía siempre en capitanes experimentados para que pudieran mandar en persona las flotas en tiempos de guerra sin sujeción al almirante que como se ha dicho entraña a menudo una dignidad más nominal que efectiva. Aragón, sin embargo, hiló mucho más fino que Castilla en la designación de su almi-

(1) Sobre todo en las Ordenanzas Militares de la Corona de Aragón.

rantazgo, muchos de cuyos titulares de acreditada pericia marinera sirvieron también en Castilla.

La mentalidad marinera de Aragón se evidencia en que directamente subordinados al almirante o capitán general figuran los vicealmirantes –cargos no previstos en la marina de Castilla– y que eran los oficiales mayores jefes de las divisiones de una armada real. Tres fueron estos vicealmirantes; el de Cataluña, el de Mallorca y el de Valencia. Ello implica no sólo una descarga de funciones del almirante que pudiéramos llamar general en sus más directos subordinados, sino que ofrece la perspectiva de una mayor amplitud en los teatros de operaciones navales aragonesas (Nápoles, Sicilia, Cerdeña, Grecia). No estará de más recordar en este orden de cosas que el Almirantazgo en la Corona de Aragón es anterior a la creación del oficio en Castilla, aunque paradójicamente no haya tenido la proyección del castellano, que ha sido generalmente el más utilizado por los tratadistas.

Como el caso de las Partidas, tampoco entraremos muy a fondo en el análisis de las Ordenanzas Navales (Ordinations), que tendrían ser objeto de otra ponencia. Junto al cómitre castellano está el patrón aragonés –podría decirse mejor catalán– o capitán militar de cada galera. Aparece sin embargo el sotacómitre como segundo de a bordo, y los «not sers, aliers y prohers para el desempeño de las faenas técnicas y subalternas son la réplica a los naucheres proeres, alieres y remeros de la marina castellana.

Los almirantes y hombres de mar –tanto castellanos como aragoneses–, a los que debo contraerme en un breve itinerario de hechos y actitudes, están siempre en función a los reyes a los que sirven, y de su diferente mentalidad y capacidades saldrán los resultados que a veces no son los previstos. Y a este respecto será bueno recordar que mientras que todos los reyes aragoneses embarcaron, los castellanos, a excepción de Pedro I el Cruel o Justiciero, no pisaron la cubierta de una nave. De aquí que fuera Aragón quien viera en la Marina el instrumento fundamental de su política que sólo así pudo tener ambiciones de verdadera altura y que contaría con los hombres de mar adecuados para realizarla.

Puede decirse que los momentos de mayor armonía conocidos por los reinos hispánicos fueron los del siglo XIII. En Castilla de 1230 a 1252 reina San Fernando, no menos cristiano que su primo San Luis de Francia, pero más realista porque limita la idea de cruzada al horizonte español –y la toma de Sevilla por la incipiente marina castellana y su primer almirante es buena prueba de ello–. En Aragón reina el vigoroso catalán –en expresión de Pierre Vilar– En Jaume el Conqueridor, batallador y poeta, brutal y galante (le llaman Homs de fembres por las numerosas amantes que mantuvo). No obstante mantiene un elevado espíritu religioso y está rodeado de santos. Raimundo de Peñafort, Pedro Nolasco y el extraordinario Raimundo Lulio. El islam retro-

cede y las catedrales se alzan, y los almirantes tanto castellanos como aragoneses tienen ya como escenarios de sus hazañas de uno y otro signo los mares que circundan la península, aunque Aragón tenga mucha más ambiciones hegemónicas que Castilla y pretenda hacer del Mediterráneo un lago de su propiedad.

Porque Aragón con sus reyes catalanes pone en juego el poderío de sus puertos, el comercio de Levante ampliamente desarrollado en el siglo XIII y la buena suerte de la dinastía. De 1276 a 1410 siete reyes no exentos de valor se suceden sin dificultad, elevan al reino al nivel de gran potencia mediterránea, y sus almirantes son los más directos colaboradores de sus empresas. Sus reyes atacan Túnez en 1280, intervienen en Sicilia, obtienen derechos sobre Cerdeña y Córcega, luchan al lado de Venecia contra Pisa y Génova, establecen numerosas factorías en Levante y heredan la Morea y el ducado de Atenas que los aventureros catalanes arrebataron a Bizancio. En la expansión aragonesa se encuentra también el origen de los intereses españoles en Nápoles y en Italia. Todo ello le comporta un dominio del mar que no admite parangón con el que puede ofrecer el castellano más ocupado en una política naval de autodefensa.

Aunque hay un evidente paralelismo en la acción reconquistadora de Castilla y Aragón donde los hechos de mar son de algún modo inherentes a las conquistas en tierra, hay un notable retroceso, ya que desde los últimos años del siglo XIII hasta los finales del siglo XV, la Reconquista se paraliza. Portugal vuelve sus ojos al Océano Atlántico, Aragón los tiene puestos en el Mediterráneo. Castilla se desgasta en luchas intestinas y afronta compromisos exteriores, aunque no deja de enfrentarse en el mar a los moros de Granada y África sin lograr éxitos decisivos, aunque el mar sea en no pocas ocasiones componente decisivo en la lucha contra el invasor.

Tras la jefatura de hecho de Ramón de Bonifaz, el primer castellano que ostenta el título de almirante mayor de la Mar, aunque Pérez Embid exprese sus reservas. Le sigue Ruy López de Mendoza cabeza de un poderoso linaje de tierras alavesas que desempeña el cargo entre 1254 y 1260. Le sucede como Adelantado Mayor de la Mar, la otra versión almirantal –Juan García de Villamayor–. Todavía durante el largo reinado de Alfonso el Sabio otros personajes desempeñan el oficio de almirante Ferrán Gutiérrez, Pedro Laso de la Vega y Pedro Martínez de Fé, pero habrá que esperar hasta el reinado de Sancho IV para que se consolide la institución en la figura de Payo Gómez Chariño, poeta y ayo del propio Monarca, pero hombre de mar en muy brillantes campañas, en la que alcanzará la muerte a consecuencias de una flecha enemiga.

En aras de una necesaria brevedad pasaremos por alto toda la saga de almirantes castellanos o «importados» –Zacarías, los Bocanegra, Mathe de

Luna, Pérez Maimón, don Juan Manuel, Jofre Tenorio— hasta que el cargo se vincule a los Enríquez. Ciertamente hay un paralelismo con los almirantes de Aragón con el infante Pedro Ferrando, hijo natural de Jaime el Conquistador, Pedro La Bisbal, Conrado Lanza, Pedro de Queralt, el infante Jaime Pérez hijo natural de Pedro III el Grande; el más que famoso Roger de Lauria, Bernardo de Peratallada Bernardo de Sarriá, Francisco Carroz, Bernaldo de Boxador, Gilberto de Cruilles, Pedro de Moncada, Poncio de Santapau, Bernardo de Cabrera y Hugo de Cardona, a partir del cual se vincula el oficio y dignidad a los Folch de Cardona con el último entroque actual de los Artega. Marinos en su generalidad los que ostentan el cargo durante los siglos XII, XIII y aun parte del XIV; expertos políticos y hábiles diplomáticos cuando el cargo se convierte en hereditario. Y una curiosa circunstancia: Don Juan Ramón Folch de Cardona y Urgel, casó con doña Aldonza Enríquez, hija de don Fadrique, almirante de Castilla, y su hijo Juan Ramón Folch de Cardona Enríquez, ya une en sus apellidos los blasones de ambos almirantazgos. Su nombramiento como almirante de Aragón tiene fecha de 4 de octubre de 1493.

Veamos pues, a grandes rasgos, las empresas navales de la Corona de Aragón que a través de sus reyes y hombres de mar alcanzan muy elevadas cotas y cuyos aspectos han permanecido hasta ahora inéditos en las anteriores ponencias del seminario.

Las navegaciones catalanas se habían extendido a principios del siglo XIII a las costas de Marruecos, Túnez y Tremecén y el aumento de quillas y el desarrollo del comercio llegó a convertir a la marina en el elemento preponderante de la recién nacida corona de Aragón. A mediados de la centuria los catalano-aragoneses podían competir sin demérito con las poderosas marinas de Venecia y Pisa, alguna de las cuales llegó a ser feudataria de Barcelona, centro y emporio de las mercaderías de Oriente para el interior de España.

Pero para un mayor y más efectivo dominio del Mediterráneo, faltaban las islas Baleares, posición de geoestratégica nuevamente en posesión musulmana y nido de piratas y corsarios sarracenos con amenaza directa al comercio catalán. Su necesaria conquista no fue abordada ni por Alfonso II, primer rey de Aragón y Cataluña unidas, que aunque prosiguió la reconquista expulsando a los musulmanes del sur aragonés, no participó en hecho naval alguno, ni por su hijo Pedro II el Católico que tampoco pudo conservar los dominios que desde antiguo tenían los condes de Barcelona en los países occitanos del sur de Francia, perdiéndolos junto a su propia vida en la batalla de Muret. La importante hazaña del no menos importante «fet naval» estaría reservada a Jaime I, su hijo, que durante su reinado, el más dilatado de toda la dinastía, llevó a cabo empresas trascendentales para el destino de la corona de Aragón.

Jaime I que se sintió catalán ante todo, hasta el extremo de que fue la

lengua catalana la que habló durante toda su vida, y en la que todos los documentos de su reinado y época están redactados, escogió precisamente a Tarragona como punto de partida de su protagonismo marítimo. En 1227, con veinte años recién cumplidos, visitó esta ciudad y aquí Pere Martell, conde de Salsas y marino experto, le hizo ver las ventajas que para la religión, el comercio y la marina representarían la conquista de las Baleares. Las continuas piraterías mallorquinas en las costas catalanas justificaban la insistencia de Martell que hizo ver al Rey los beneficios que habría de reportar la empresa, que, aunque arriesgada, era fundamental y de cuyo éxito o fracaso podría depender el porvenir de su reino. Jaime I en plena y fogosa juventud necesitaba bien poco para dejarse convencer, sin embargo procedió con prudencia pidiendo al rey moro de Mallorca la devolución de dos embarcaciones de comercio apresadas, pero el desdén en la respuesta del musulmán, inclinado hacia la guerra el ánimo de Jaime que juró «asir por la barba al infiel que lo había insultado».

El Monarca encontró la entusiasta colaboración de nobles, próceres, preladados y pueblos que rivalizaron en aportaciones. El arzobispo de Tarragona, obispo de Gerona, el conde Nuño Sánchez, nieto de Ramón Berenguer IV y Petronila de Aragón, la familia Moncada, con el jefe de la Casa, en Guillén, conde Bearne, y hasta un destacado miembro de mi dinastía familiar, Guillén de Cervera, facilitaron grandes recursos al Rey. El real astillero barcelonés tuvo febril actividad y Ramón de Plegamans, uno de los hombres de mayor experiencia en los asuntos marítimos fue nombrado proveedor general de toda la Armada. Los nombres lo dicen todo. El conde Nuño Sánchez intentó disuadir al Rey de que encabezara la empresa por ser preciosa su vida para los intereses del reino pero la fogosidad de don Jaime no admitía imposiciones. Pidió subsidios a sus vasallos aragoneses, pero éstos se inclinaban claramente a la conquista de Valencia, que no de Mallorca y aconsejaron al Rey pronunciar-se en este sentido.

La negativa aragonesa produjo gran disgusto en el sentir real, pero a su llegada a Barcelona tuvo la alegría de ver la actividad naval desplegada. Cataluña sí colaboraba. Plegamans había trabajado bien y rápido y se contaba con una poderosa armada de 25 naves gruesas, 12 galeras y 18 táridas para el transporte de los caballos. Algunas naves habían sido construidas a expensas de la Corona, pero la mayor parte eran aportaciones particulares llegando a reunirse hasta 150 galeas, lenys, corces, jurcias, naus y xelandrys, todas ellas –salvo los transportes– poco conocidas entonces en los reinos peninsulares. Los barcos se congregaron en Salou. Pere Martell fue designado para dirigir la flota y En Guillén de Moncada hacía las veces de lugarteniente del Rey en la expedición, aunque era el propio Rey quien personificaba la unidad del mando.

La nave real patroneada por Nicolás Bonet se puso a la cabeza de la flota, siguiendo en orden las de Martell, Bearne y Carroz. Al día siguiente de la partida se desató un fuerte temporal y aunque los más experimentados opinaron arribar al primer puerto cercano y abrigado de la costa, el Rey se negó a ello insistiendo en aguantar sobre el mar a todo trance «mostrando –como dice Javier de Salas– su determinación más sabiduría política de la que podía suponerse en un soberano de la Edad Media».

Los contratiempos no hicieron decaer los ánimos y al cambiar el viento en giro favorable arribaron con felicidad al puerto de Palomera. Por increíble que parezca llegaron todos los barcos incluidas las táridas que soportaban mal los embates del mar. Se hizo un reconocimiento de la playa a cargo del conde de Rosellón y Ramón Cardona, y se esperó la mañana para lanzar el ataque. La prudencia de no comenzar por la noche se vio recompensada con el éxito a pesar de la resistencia del fuerte ejército oponente (42.000 hombres). Por la rada de Santa Ponza ganaron tierra los cristianos atacantes saltando a ella los primeros, Bernardo de Argentona y el maestre del Temple Bernardo de Santaeugenia, Gilberto de Cruilles, Ramón de Moncada, el anciano conde don Nuño y el propio Rey, compartiendo además del triunfo otros adalides catalanes como los Sanmartín, Rocaverti, Cervelón, Claramunt y Hugo de Mataplana.

Derrotados los musulmanes en Porto Pi y obligados a encerrarse dentro de las murallas, batidas éstas y asaltadas por diferentes brechas el último día del año 1229 fue al fin tomada la ciudad. Los derrotados forzados de retirada en retirada y desplazados de sus fortificaciones fueron obligados a dejar las armas. La empresa fue desde luego un éxito militar en toda regla pero no hubiera podido llevarse a cabo sin el fundamental concurso de la marina castellana. Las viejas crónicas dicen que el rey Jaime pudo cumplir su juramento de mesar las barbas al desconsiderado rey moro. Años más tarde Ibiza es sometida por el belicoso obispo de Tarragona Guillén de Mongré auxiliado por los condes de Urgel y Rosellón con lo que se completa la ocupación de las Baleares.

La mentalidad marinera de Jaime I quedó reflejada al margen de sus triunfos y conquistas en la actividad legislativa que despliega. Favoreció con todo su poder el comercio y la navegación concertando en 1250 beneficiosos tratados con el sultán de Egipto y el emir de Marruecos permitiendo en 1266 elegir sus cónsules de «ultramar» con entera jurisdicción sobre navegantes. Promulga en 1268 una cédula por la que los navíos extranjeros no son autorizados a introducir en los puertos catalanes otros objetos que los manufacturados provenientes del país mismo del pabellón, y esta disposición anterior en 383 años al «acta de navegación» de Inglaterra, contribuye notablemente al desarrollo

de la marina mercante y a convertir a Barcelona en el primer puerto comercial de los reinos cristianos peninsulares. Es evidente por tanto que con Jaime I como con el resto de los monarcas aragoneses, Aragón unida a Cataluña pone en práctica su política mediterránea de expansión y juega un papel en el orden internacional superior al de Castilla durante los tres últimos siglos de la Edad Media.

Mucho podríamos seguir hablando de Jaime I de Aragón, auténtico impulsor de la acción naval mediterránea, que también sometió a Valencia, y llegó incluso a proyectar una cruzada marítima en rescate de los Santos Lugares; pero si hemos de ser fieles al enunciado de esta conferencia, hay que abarcar otras direcciones y otros momentos de esta proyección catalana en el Mediterráneo. Y si Jaime I había agrandado Aragón y acabado la conquista interior, Pedro I el Grande, su hijo y sucesor, la llevará fuera de sus fronteras acrecentando con ello el prestigio y consideración de la marina catalano-aragonesa.

Pedro III tendrá barcos y hombres. La honra o el honor para los mismos habrá que buscarla sobre el mar y apoyado por el espléndido plantel de marinos con que contaba. Cerrado el camino de la expansión por tierra tras los tratados de Almizra y Corbeil firmados por su padre con Fernando III de Castilla y Luis IX de Francia, no quedan otras rutas para la expansión que las marítimas. La circunstancia matrimonial va a permitirle afrontar la gran empresa de su vida: la cuestión siciliana.

La trama es complicada y no podemos seguirla sino en sus principales trazos, ya que entran en juego muy distintos intereses. Pero las campañas navales de Pedro III contra las armadas francesas desde 1276 a 1285 y de Carlos de Anjou rey de las Dos Sicilias a partir de 1282, dirigidas por el almirante Jaime Pérez, hijo natural del Rey y llevando a sus órdenes marinos tan avezados como Guillermo Roca, Berenguer Mallol, Pedro Queralt y el veterano Pedro Marquet, campañas que culminaron con la incorporación de la isla de Sicilia a la corona aragonesa, tras las llamadas vísperas sicilianas.

Expulsados los franceses de Sicilia, las victoriosas campañas navales del gran almirante Roger de Lauria en el Tirreno y aguas calabresas afirman la presencia marítima del Reino de Aragón en el Mediterráneo central, como ampliación del dominio que en el occidental y gracias al esfuerzo de los marinos catalanes ejercía de antiguo. El concurso de la armada de Roger de Lauria a la campaña naval en aguas catalanas acaba con la destrucción del poder naval francés en el Mediterráneo, y con él se incrementa la supremacía de la armada aragonesa. Con sus reiteradas victorias en aguas de África, Sicilia, Provenza, Calabria, Malta, Corfú, etc., la armada catalano-aragonesa salva la

seguridad territorial y la independencia del reino, frente al gran aparato bélico puesto en juego por Felipe III de Francia, y del no menos poderoso instrumento coercitivo como era en la Edad Media la excomunión que había recaído en el rey aragonés.

La pujanza económica alcanzada por las ciudades costeras catalanas se manifiesta también —como ha escrito Ricardo Cerezo— en el negocio establecido en base a la guerra del corso sostenida como pretexto de defensa de los intereses de las corporaciones marineras ante la piratería, que tanto perjudicaba las relaciones mercantiles con otros países y en consecuencia los intereses económicos propios, por lo que para controlar los armamentos de las naves de los particulares y someterlos a la autoridad del almirante de la Corona en 1314, se promulgan en Valencia —y al año siguiente en Barcelona—, propuestas de cónsules respectivos, autorizando y regulando el sostenimiento de la Armada por cuenta de los mercaderes para luchar contra la piratería en general y la berberisca en particular. Es decir, concediendo a las corporaciones originarias del poder naval la responsabilidad de defender el tráfico marítimo.

Corto fue en tiempo el reinado de Alfonso III de Aragón, pero los historiadores han coincidido en señalar que aunque exiguos de resultados positivos no dejó de abonar el terreno para un desenvolvimiento posterior. Su proyectada boda con Leonor de Inglaterra, hija de Eduardo I, hubiera propiciado una excelente alianza marítima entre los dos Estados, pero la temprana muerte de Alfonso impidió el suceso. Su hermano y sucesor, Jaime II, se ve cumplido por los acuerdos con el Papa a declarar la guerra a su tercer hermano, Federico o Fadrique proclamado rey de Sicilia por los sicilianos. Ello iba a salvar del desastre la política de expansión mediterránea mantenida con tanto empeño por los monarcas anteriores, pero la coronación de Fadrique significaba —por las razones antedichas— el comienzo de una nueva guerra en la que los súbditos de Aragón se combatirían entre sí, y que habrá de ser ¡cómo no!, esencialmente marítima.

Finalizada la guerra de Sicilia las aguerridas tropas almogávares parten hacia oriente al mando de otro ilustre caudillo, Roger de Flor, en ayuda del emperador Andrónico para luchar contra los otomanos en el Asia menor donde el propio Roger de Flor, Berenguer de Entenza, Berenguer de Rocafort y las compañías almogávares obtienen los ducados de Atenas y Neopatria combatiendo a cuantos se les oponen. El largo desgaste de las campañas de Nápoles y Sicilia no fue obstáculo para que los bajeles y capitanes del reino catalano-aragonés, así como sus tropas —los famosos y temidos almogávares— permanecieran largo tiempo en reposo. Ambos ducados se mantuvieron en su poder entre 1311 y 1387.

que reflejan la agitación de las olas en un mar en calma, en la melancolía hierática del tiempo que pasa. Ésta es la grandeza del Mediterráneo

*El vent es desferma
i tot el mar canta...
mar brava, mar verda
mar escomejanga.*

Al finalizar la Edad Media tiene lugar en el interior de la Península un hecho que hará cambiar el rumbo de la Historia e influirá en los destinos de la Humanidad. En los últimos años del siglo XV Castilla y León ocupaban el 62% del territorio peninsular; la Corona de Aragón que incluía desde hacía varios siglos Cataluña, el 15%, Portugal el 20% y el resto se lo repartían Navarra y Granada. Los Reyes Católicos realizarán la unión de los diversos territorios salvo la de Portugal que tendría lugar años más tarde. España entonces quedaba constituida como un cuerpo orgánico con sus diferentes partes, con sus elementos activamente diferenciados pero trabados y conexos en un mismo espíritu y una idéntica línea de acción, Castilla asumió su parte importantísima en la unión desde sus fachadas marítimas activas cantábrica y andaluza. Aragón, cuya marina había conquistado reinos en las Baleares, Sicilia y Nápoles, y sus hombres de mar eran conocidos en todos los rincones del Mediterráneo, aporta por tanto otra parte fundamental. España conocía por tanto el mar y sus hombres tendían a él. La fusión de Castilla y Aragón convierte a España en una gran potencia europea fuerte y experta en la mar y tierra, y crea la eficaz herramienta que hizo posible las grandes empresas españolas. La España moderna unirá las tradiciones y esfuerzos de la Reconquista de Castilla a las ambiciones mediterráneas de Aragón. Y en la gran aventura colonial que va a comenzar, Portugal creará un imperio aparte. La Marina en los difíciles condicionantes de su trayectoria, habrá contribuido no poco al mantenimiento, tras la unidad, del espíritu castellano reconquistador y el ánimo emprendedor aragonés –tan profundamente opuesto a los fenómenos nacientes del capitalismo– y al que deberá el poderío español en su apogeo, su originalidad y su grandeza...