

LA GUERRA NAVAL EN CASTILLA DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA. PERSPECTIVAS HISTORIOGRÁFICAS E INVESTIGADORAS

Eduardo AZNAR VALLEJO
CEMYR (Universidad de La Laguna)

A pesar de tratarse de un Reino con gran cantidad de costa y de una potencia en el panorama europeo de la época, la actividad bélica de su flota es poco conocida. La causa principal de esta paradoja es la falta de documentación en los archivos de la Corona. Es cierto que existen datos sueltos en el Archivo General de Simancas, pero los mismos no pueden paliar la carencia de cuentas de atarazanas, gastos de flotas, percepción de quintos reales, etc. También falta la documentación generada por el Almirantazgo, por más que conozcamos los nombramientos y privilegios de sus titulares. Por ello, es necesario explotar al máximo otras fuentes, especialmente las cronísticas y legislativas.

Fruto de lo anterior es una bibliografía dominada por las obras descriptivas del siglo XIX y primera mitad del XX (1). Las mismas responden a las colecciones eruditas, que bajo el epígrafe *de marina* recogen informaciones misceláneas sobre navegación, comercio naval, pesca y otras materias (2). Entre ellas se cuenta la guerra naval, aunque normalmente desde un punto de vista político (batallas, capitanes, origen de los marinos...). Muchos de estos libros están escritos desde una perspectiva nacionalista, en la que la menor información sobre la Castilla medieval se suple por la rica documentación de la corona de Aragón. Este hecho se explica por la consideración de que ambas

(1) Destacamos FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla desde sus origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid, 1995 (2ª); SALAS, F. J. de, *Marina Española en la Edad Media*, Madrid, 1864; BALLESTEROS BERETTA, A., *La marina cántabra y Juan de la Cosa*, Santander, 1954.

(2) Colecciones formadas a partir del siglo XVIII, mediante copias realizadas en diversos archivos. Destacan las realizadas por M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, J. BAUTISTA MUÑOZ, y J. SANZ DE BARUTELL. Parte de la primera se haya impresa (*Obras de D. Martín Fernández de Navarrete*, Madrid, 1954), las otras se encuentran depositadas en La Real Academia de la Historia y en el Museo Naval de Madrid.

marinas son el precedente de una nueva y gloriosa época, instaurada por los Reyes Católicos. También existe información sobre la materia en estudios de tipo general, en los que el análisis de determinados reinados o instituciones sirven para mostrar la importancia de la guerra naval en la política nacional e internacional del Reino (3). Tales obras poseen mayor valor científico, aunque no suelen abordar las condiciones internas del proceso bélico. Quedan por último los estudios íntegramente consagrados a las contiendas navales, todavía escasos, aunque normalmente de buen nivel técnico (4).

Ante este panorama, intentaremos caracterizar la evolución de la marina de guerra castellana, ordenándola en períodos y vinculando éstos con la situación general del Reino. A continuación, insertaremos en dichos períodos los aspectos conocidos, reinterpretándolos en caso necesario; y propondremos las vías de profundización necesarias. Sus límites temporales son: mitad del siglo XIII, momento de despegue de la flota castellana; y 1504, año de la muerte de Isabel la Católica.

* * *

La flota castellana nace en el siglo XIII, en íntima conexión con la reconquista de las regiones meridionales y con el afianzamiento del poder real. Sus primeras operaciones de envergadura corresponden a la ocupación de Cartagena (1245) y Sevilla (1248), realizadas por naves y marinos procedentes del Cantábrico (5).

La eficacia de este medio movió al rey Alfonso X a dotarse de recursos propios de carácter permanente. Las vías para lograrlo fueron la construcción de arsenales (6) y la creación de un cuerpo de oficiales (*cómitres*) (7) para su

(3) Por ejemplo, SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959; y PÉREZ EMBID, F., «El almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe», *Anuario de Estudios Americanos*, 1 (Sevilla, 1944), 1-170.

(4) Por ejemplo, *Guerra marítima, corso y piratería*, nº 5 de la revista *Itsas-Memoria*, San Sebastián, 2006.

(5) Las cuestiones generales de este apartado en PÉREZ EMBID, F., «La marina real castellana en el siglo XIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 6 (1969) 141-185.

(6) TORRES BALBÁS, L., «Atarazanas hispanomusulmanas», *Al-Andalus*, nº XI (1946), 175-209; GALBIS DÍEZ, M^a. C., «Las atarazanas de Sevilla», *Archivo Hispalense* 108 (1961), 155-184; y CÓMEZ RAMOS, R., «Notas sobre las atarazanas de Sevilla», *Archivo Hispalense*, 254 (2000), 165-177. Nuevos datos en AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Sevilla-Cádiz, 2006, 323-339.

(7) Un estudio actual en BELLO LEÓN, J. M., «Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla Medieval», *Revista de Historia Naval* nº 89 (Madrid, 2005) 53-60.

dirección. El primer establecimiento construido fue el de Sevilla, erigido en el solar que habían ocupado las atarazanas almohades. Para su funcionamiento contaba con la reserva de materias primas, especialmente la madera de ciertos bosques; y con una nómina de trabajadores atraídos por beneficios fiscales (*francos*) (8).

Un año después de la construcción de los astilleros sevillanos, el rey otorgó el primer privilegio a los cómitres, consistente en tierras, dinero para ponerlas en explotación y casas en Sevilla (9). En contrapartida, los oficiales y sus sucesores se obligaban a mantener reparadas y aprovisionadas las galeas, que debían rehacer cada siete años. Además, cada cómitre estaba obligado a embarcar cinco hombres y ciertas armas. El botín se repartía a medias entre el rey y las tripulaciones. En 1254 aparece la figura del Almirante, encargado de la guerra naval, tarea que simultaneaba con el ejercicio de la jurisdicción marítima y el control del comercio por mar (10).

La creación de estos medios no supuso la renuncia a otras contribuciones. En primer lugar, las proporcionadas por las villas marineras. El Fuero de Sevilla dispuso la existencia de un *barrio de la mar*, con jueces y fiscalidad propios, a cambio de un servicio militar específico (11). Los privilegios de Alfonso X a Medina Sidonia franquearon a sus vecinos de la obligación de *hueste* «fuera ende desde el río de Guadalquivir fasta la mar» (12). Y en los que concedió a Alicante en 1258, cita los servicios que esperaba recibir de dicho puerto, «señaladamente en fecho de allent mar contra la gente pagana» (13). Además, el monarca alentó las acciones de corso de sus súbditos, exi-

(8) Así se dispuso en el *repartimiento* de la ciudad, como recoge GONZÁLEZ y GONZÁLEZ, J., *Repartimiento de Sevilla*, Madrid, 1951. La posterior evolución de dichas instalaciones en AZNAR VALLEJO, E., *La organización de la flota...* pp. 323-325.

(9) GONZÁLEZ y GONZÁLEZ, J., *Repartimiento...* p. 168.

(10) Sigue siendo de capital importancia PÉREZ EMBID, F., *El almirantazgo...*; Nuevos datos y orientaciones en CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, 2003; y AZNAR VALLEJO, E., «Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo», *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, (ed. A. Malpica), Granada, 2001, 61-95.

(11) ORTIZ DE ZÚÑIGA; D., *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble ciudad de Sevilla*, (ed. facsímil de J. Sánchez Herrero), Sevilla, 1988, vol. I, p. 52.

(12) LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., «La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer (s. XIII y XIV)», *Historia, Instituciones, Documentos* 4 (Sevilla, 1977), Apéndice nº 1.

(13) *Memorial Histórico Español* I, p. 135 (10-IV-1258). Cfr. BALLESTEROS BERETTA, A., «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio», *Al-Andalus* VIII (1943) pp. 95-96.

miéndoles o reduciéndoles el quinto sobre las presas, como recoge el fuero de Cartagena y la carta puebla del Puerto de Santa María. (14) Y no dudó en recurrir a la contratación de navíos extranjeros, especialmente genoveses (15).

No contento con todo ello, el rey creó la orden de Santa María de España «para fecho del mar» (16). Aunque dicha orden no llegó a consolidarse, es buena muestra de la preocupación por la guerra naval, especialmente la dirigida contra los musulmanes. Contra éstos proyectó la *cruzada de África*, para la que solicitó ayuda a los monarcas aragonés e inglés (17). Esta empresa tampoco obtuvo resultados, si exceptuamos la efímera ocupación de Salé (1262) (18).

La suma de estas iniciativas supuso una notable potencia guerrera, tal como atestigua la campaña contra Algeciras de 1278-1279, en la que la flota castellana estuvo compuesta por 80 galeras y 24 naves, sin contar con galeotas, leños y otros navíos menores (19).

Los sucesores de Fernando III y Alfonso X continuaron los trabajos de la guerra naval con las mismas características: contratación de galeras mediterráneas (20); suma a la flota real de las embarcaciones enviadas por los concejos del Cantábrico (21); privilegios a los oficios ligados al mantenimiento de la flota real (22) y exenciones a corsarios (23). Ahora bien,

(14) BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...* p. 92; y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y BARTOLOMÉ LÓPEZ-SOMOZA, E., *Carta-Puebla otorgada a El Gran Puerto de Santa María por Alfonso X el Sabio*, Puerto de Santa María, 1981.

(15) Raimundo Dauzia di Ventimiglia se compromete con Hugo Vento «admirato regis Castellae» a cooperar «in armamentum» del rey. Apud PÉREZ EMBID, F., *La marina real...* p. 175.

(16) TORRES FONTES, J., «La Orden de Santa María de España», *Anuario de Estudios Medievales* 11 (Barcelona, 1981) 795-821.

(17) FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (años 1254, 1258); *Memorial Histórico español*, I pp. 155-156 (6 y 12-IV-1260). Apud BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...* p. 99.

(18) Vid. Nota nº 15.

(19) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso X», cap. LXIX, *Crónicas de los Reyes de Castilla: desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, 1953, I, p. 53.

(20) Por ejemplo, ROSSELL, C., «Crónica de Sancho IV», cap. IX, *Crónicas de los Reyes...*, I, p.86.

(21) Por ejemplo, FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1285: privilegios de Sancho IV a Castro de Urdiales «señaladamente por el muy gran servicio que ficieron agora a nos con una nave e una galea».

(22) Por ejemplo, Fernando IV confirma los privilegios de los cómitres. Vid. FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1288).

(23) Caso de la carta puebla de Gibraltar (1310), que regula las *presas* y recoge la presencia de *almogávares*. Vid. BENAVIDES, A., *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, II apéndice nº CCCXCV; LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *La población en la frontera...*, Apéndice nº 14.

el enfrentamiento con los musulmanes dejó de ser exclusivo y se fue extendiendo a otros enemigos, caso de portugueses y aragoneses. Contra los primeros se guerrea desde finales del siglo XIII, y contra los segundos a mediados del siglo siguiente, tras una larga colaboración en el Estrecho. La razón de tal cambio hay que buscarla en la pugna de estos reinos por la hegemonía peninsular.

La culminación de la primera etapa corresponde a la llamada *Batalla del Estrecho*, que buscaba asegurar la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico para las flotas comerciales cristianas e impedir el desembarco de refuerzos musulmanes para el reino de Granada. Para lograr dichos objetivos, Alfonso XI ordenó la construcción de nuevos navíos y empleó la marina en la conquista de las plazas que controlaban el Estrecho (24). En estas labores contó con el auxilio de las galeras aragonesas, presentes desde el cerco de Algeciras (25). Dicha ayuda se incrementó tras la derrota castellana ante la escuadra de los benimerines, ampliándose a portugueses y genoveses (26). Dichas colaboraciones respondían tanto al interés de estas potencias en la apertura de la vía comercial como al hecho de tratarse de un servicio remunerado. La constitución de la flota seguía siendo mixta: galeras, mayoritariamente meridionales y de titularidad real; y naves, habitualmente septentrionales y aportadas por las villas del Cantábrico.

El resultado final de esta política marinera y del poderío creciente de Castilla fue la creación de una importante flota, que al final de esta primera etapa fue capaz de enfrentarse con la otrora todopoderosa escuadra aragonesa en sus propias costas. Lo novedoso de esta situación queda resumido en la siguiente frase de Zurita: «en los tiempos pasados nunca los reyes de Castilla fueron tan señores por la mar que por si emprendiesen de hacer guerra sino a los moros, y esto con la ayuda de los reyes de Aragón y de genoveses» (27).

La información sobre los aspectos técnicos de este período se concentra en los dos extremos del mismo: la época fundacional y la batalla del Estrecho.

(24) «Ordenanzas reales de Castilla» Título XII, ley V (1386), *Los Códigos españoles: concordados y anotados*, VI, Madrid, 1847-1851 ; ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CXIX: cerco de Gibraltar, *Crónicas de los Reyes...*, I p. 252.

(25) Vid notas 39 a 51

(26) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CCXI, CCXII, CCXIII, CCLIX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 308, 309.

(27) ZURITA, J., *Anales de la Corona de Aragón* (ed. A. Canellas), Zaragoza, 1967-1990, Vol. 4º, IX, XXII (1359), p. 374

La fuente primordial para el estudio de la primera es el código de *Las Partidas*, que contiene un amplio panorama sobre las condiciones de la guerra naval, al que no se ha prestado toda la atención que merece (28).

Establece en primer lugar la diferencia entre *flota*, conjunto de galeras y naves que sirven al rey con gran cantidad de gente, y *armada*, corto número de embarcaciones aprestadas para la ocasión. Se ocupa a continuación de los hombres necesarios para el combate. A las órdenes de los ya citados almirante y cómitres se encontraban los tripulantes, entre los que distingue a *naocheiros* o pilotos y los *sobresalientes* u hombres de armas. Por debajo de ellos se encontraban los *galeotes*, remeros y, llegado el caso, soldados. Le siguen los tipos de embarcación., que se ordenan dos bloques: veleros propios del Atlántico y embarcaciones mixtas de tradición mediterránea. También dedica un amplio apartado a las armas. En unos casos se trata de objetos arrojados, tanto a mano como mediante propulsores. En otros son armas blancas. En la relación no faltan medios singulares: cal, para cegar a los enemigos; jabón, para hacerlos caer; fuego de alquitrán, para quemar los navíos; y *trancas* con cadenas, para prenderlos. A todas ellas hay que unir los elementos de protección.

La obra no olvida citar los alimentos cargados. Son éstos: *bizcocho*, carne salada, legumbres y queso, a los que se añaden ajos para evitar su corrupción. Las bebidas mencionadas son: agua, sidra y vino, aunque las dos últimas eran desaconsejadas porque podían afectar al buen seso del combatiente. El vinagre se empleaba para condimentar los alimentos y para mejorar el agua en caso de necesidad.

En otro título, *Las Partidas* se ocupan del reparto de los beneficios de la guerra, tomando en cuenta la aportación de cuatro elementos: navíos, soldadas, armamento y alimentos. Si el rey los pone todos, recibe la ganancia completa. En caso contrario, la reparte por cuartos con los contribuyentes. De los beneficios de los particulares, el rey lleva el quinto, como corresponde a botines o bienes sin dueño; y su almirante el séptimo.

Otras fuentes coetáneas completan o matizan la información de *Las Partidas*. Los contratos suscritos por los cómitres nos informan de sus aportaciones en cada galera: 100 hombres guarnecidos de hierro, 4 ballestas de

(28) *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio*, Madrid, R. Academia de la Historia, 1807, Segunda Partida, Título IX, ley XXIV; Título XXIV, leyes I a IX; Título XXVI, leyes XXIX y XXX.

estribera y 2 de dos pies, 1000 cuadrillos (saetas de madera tostada), 50 lanzas, 10 *guardabrazos*, 10 escudos y 10 *capillos de hierro*. En contraprestación, las ganancias obtenidas en el mar las repartían a medias con el rey (29).

En el acuerdo del rey y el maestre de Santiago para armar una galera las condiciones son diferentes. La orden militar se obligaba a servir tres meses al año, proporcionando 200 hombres. De éstos, 30 estarían armados de hierro; 10 serían ballesteros, armados de hojas de hierro y provistos de 20 ballestas; y el resto estarían equipados de escudos y capillos de hierro «como es costumbre de los galeotes» (30).

Resulta difícil explicar esta notable diferencia de efectivos. La solución más fácil es suponer que en el primer caso sólo se computan los militares y en el segundo se suman éstos y los marineros, pero tal interpretación choca con los supuestos 160 galeotes de la embarcación armada por los santiaguistas. Este dato crea, además, otra incertidumbre, ya que el número de remeros de la galera de Benedetto Zaccaria, considerada en la época como extraordinaria, era de 140 (31). La respuesta a este nuevo interrogante resulta igualmente inviable por falta de datos comparativos. Al respecto, sólo sabemos que en una galera construida por orden de Sancho IV se hizo un gasto de 130 remos (32), aunque ello no significa idéntico número de remeros, ya que era habitual la proporción de dos e, incluso, tres hombres por remo (33).

La *Crónica General* aporta algunos datos sobre los combates de la flota instalada en el río Guadalquivir durante el asedio de Sevilla (34). El más conocido y el de mayor repercusión fue el realizado por dos naves norteñas, convenientemente reforzadas, contra el puente de barcas que unía Sevilla y Triana; cuyo éxito permitió completar el cerco de la ciudad. Otros muchos tuvieron por objetivo defender las embarcaciones situadas en medio del río,

(29) nota 11.

(30) *Ibidem*

(31) En *Anales Januenses (M. G. H. Scriptores, XVIII)*, p. 312. Apud GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV*, Madrid, 1928, II, p. 121.

(32) GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV...I* p. XXIV. Cfr. GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, 1949.

(33) MONTEIRO, S., *Batalhas e combate da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1989, I, p. 51.

(34) *Primera crónica general de España* (ed. Menéndez Pidal), Madrid, 1977, cap. 1073 y ss (p. 748 y ss.). Comentarios sobre ella en MARTÍNEZ-VALVERDE, C., «La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III», *Revista de Historia Militar*, XXII (1978), 7-43; y en GARCÍA FITZ, F., «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: la marina y la guerra», *Santander y Cantabria en el 750 aniversario de la conquista de Sevilla*, Sevilla, 1998, 9-28.

tanto de los proyectiles enviados desde tierra como de las aproximaciones de embarcaciones ligeras (*zambras*) y de balsas con *fuego griego*. La defensa se realizó en ocasiones de manera estática, al instalar grandes maderos en el cauce; y en ocasiones de forma activa, por medio de bateles ocultos en la orilla, que presionaban la retaguardia de los navíos atacantes.

La iconografía contenida en las *Cantigas de Santa María* ayuda a imaginar algunas de las características de estas embarcaciones (35). A través de las mismas podemos analizar el número de mástiles, la utilización de timones de codaste y de espadilla, la aparición de alcázares en las naves, la diferente silueta de galeras y naves, etc.

El período de la *batalla del Estrecho* también cuenta con estimable información técnica, aunque de diferente origen. En este caso, a las tradicionales fuentes cronísticas castellanas se une la documentación de archivo de procedencia aragonesa. Las primeras son poco prolijas, aunque permiten extraer algunos datos, como los contenidos en la Crónica de Alfonso XI (36) relativos al hundimiento de viejos barcos en la entrada de un puerto para cerrar a las galeras musulmanas. O los recogidos por la misma crónica sobre el funcionamiento de la guarda del Estrecho, en el que las galeras de vigilancia transmitían señales de humo a las atalayas costeras; sobre la *estacada* colocada por los moros en el puerto de Gibraltar para proteger sus galeras o la utilización de este tipo de navíos como puentes en la campaña del Algarbe. Las fuentes aragonesas son más numerosas y ricas, lo que nos permite conocer la aportación de dicha corona a la defensa del citado ámbito geográfico y suplir las deficiencias de las primeras sobre embarcaciones, tripulaciones, vituallas y otros extremos (37).

Los archivos de la Corona de Aragón nos informan, en primer lugar, de los detalles del acuerdo entre los dos reinos para hacer guerra a los reyes de Marruecos y Granada (38). El pacto establecía que Castilla aportaría 20 gale-

(35) Una aproximación al tema en el capítulo «Arquitectura naval» de GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico...*

(36) ROSSELL, C., «Crónica de Alfonso XI», cap. CXIX, CLXXXIII, CCCIV, CCCXX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 252, 290, 374 y 377.

(37) La documentación se encuentra en el MUSEO NAVAL de Madrid, Colección Sanz Barutell (Corona de Aragón). Una pequeña parte fue editada por BOFARULL y MASCARÓ, P., en el apéndice del tomo VII de *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, Barcelona, 1851.

(38) MUSEO NAVAL, Colección Sanz de Barutell (Corona de Aragón), Artículo 13, nº 68 (2-V-1339)

ras durante el período de mayor actividad enemiga (mayo-septiembre) y 8 durante el resto del año, mientras que Aragón contribuiría con 10 y 4 respectivamente. En caso de que acordasen incrementar dichos efectivos, lo harían manteniendo la misma proporción. Lo anterior no era óbice para que Aragón pudiese enviar más galeras a su costa (39).

Tal vez, el aspecto más destacado de los relativos al citado acuerdo es el de su costo. La cuenta que debió satisfacer el monarca castellano se divide en dos tramos: junio de 1339 a mayo de 1342; y junio de 1342 a 23 de abril de 1344 (40). Durante el primero, costó 10 galeras durante 14 meses y 4 galeras durante 21 meses. Durante el segundo cubrió 10 galeras durante 9 meses y 4 durante 13 meses y 23 días, a razón, en ambos casos, de 9.000 *morabetinos* mensuales por cada una. Además, hubo de abonar el precio de 8 galeras, cuatro nuevas y cuatro usadas, a 4.000 libras de Barcelona por unidad; y más de mil quintales de bizcocho, a un precio medio próximo a libra por quintal.

Los datos del citado archivo nos informan también de otros extremos, comenzando por el inventario de las galeras y otras embarcaciones (41).

El último testimonio digno de reseñar es el relativo al corso castellano y su posible repercusión sobre el comercio catalán con el Magreb. Su origen se encuentra en la carta del cónsul de dicha *nación* en Sevilla, en la que informa a Pedro IV que el rey castellano ha dado permiso a 12 patrones para armar contra los moros y contra quienes vengan o vayan de sus estados (42). La noticia añade que el monarca castellano auxilia a los armadores con pan y armas, a cambio de un cuarto de las presas, y que cada nave debe llevar 80 combatientes.

* * *

(39) Ídem, Artículo 7, nº 93: 20 galeras catalanas en el Estrecho, 10 a sueldo de Castilla y 10 a sueldo de Aragón (1-IX-1340)

(40) Ídem, Artículo 7, nº 106 (22-IV-1336).

(41) Ídem, Artículo 3 nº 130 a 148 (16-IV-1354). Su información se puede completar con la coetánea publicada por SALAS, F. J. de, *Marina Española...*II, apéndice nº VI; y con la algo posterior recogida en Museo Naval, Colección Vargas Ponce, Tomo IX, nº 1: relación de las tripulaciones de las galeras santa Clara y santa Eulalia, que iban a ser enviadas al rey de Castilla (1366). Ambas galeras llevaban cómitre, sota-cómitre, 2 consejeros a popa, 8 naocheros, 8 proeles, 16 curelleres, 27 ballesteros, 122 remeros, 18 espalderes, 6 alieres. Éstos últimos sumaban 146 bogadores, que a razón de 3 hombres por remo, suponían 24 bancos por banda.

(42) Ídem, Artículo 19, nº 53 (12-XII-1340).

El poderío de la flota castellana se consolidó durante la Guerra de los Cien Años, período en el que actuó como baluarte del reino de Francia frente a los ingleses (43).

El punto de partida era desfavorable a los castellanos, que debía hacer frente a las poderosas escuadras portuguesa e inglesa. A pesar de ello, lograron derrotar a los lusitanos en Sanlúcar (1370) (44) y a los ingleses en La Rochelle (1372). Ambas victorias convirtieron a Castilla en dueña del Atlántico, lo que se tradujo pocos años después en el inicio de los ataques franco-castellanos contra las costas insulares.

En la década siguiente, las empresas marítimas de Castilla volvieron a dirigirse contra Portugal, a la que derrotaron en Saltes (1381). Esta victoria permitió a sus galeras y naos emprender el cerco de Lisboa. Ante la buena marcha de las operaciones, los castellanos enviaron tropas para contribuir a dominar la revuelta de Flandes, pero la situación se volvió pronto contra ellos. La ruptura ocasional del cerco a la capital lusitana y, sobre todo, la decisiva derrota terrestre de Aljubarrota (1385), impidieron la incorporación del territorio portugués al reino de Castilla y abrieron nuevos campos al enfrentamiento naval, ahora dominado por las operaciones de corso.

La respuesta a la nueva situación fue la organización de convoyes y la búsqueda de acuerdos políticos. Estos últimos desembocaron en las treguas de Leulinghan (1389), que supusieron, gracias a sus sucesivas prórrogas, un largo período de paz en el canal de la Mancha. El cese oficial de hostilidades no supuso, sin embargo, la total desaparición de la violencia, pues siguieron menudeando los episodios piráticos.

La paz en la ruta del Canal llevó de nuevo la tensión a las relaciones entre Castilla y Portugal, con algunos enfrentamientos entre sus respectivas escuadras. Al final de la centuria se acordaron paces, pero la hostilidad siguió latente y constituyó el prelude del enfrentamiento entre ambas potencias durante el siglo xv.

En el Mar del Norte la guerra naval reapareció en el siglo xv. Aunque los castellanos siguieron apoyando a Francia, su objetivo fundamental era la ruina de La Hansa Teutónica, aliada de los ingleses. Conseguido este fin, las relaciones franco-castellanas se fueron enfriando.

(43) Los acontecimientos del período pueden seguirse en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio...*

(44) ROSSELL, C., «Crónica de Enrique II» año 5º (1370), cap. IV, *Crónicas de los Reyes...*, II, p 6.

A las consabidas fuentes cronísticas, se suma en este período la biografía de un marino, don Pero Niño, que aporta interesantes datos sobre aspectos técnicos y humanos de la guerra en el mar (45).

El primer aspecto recogido en el texto es el de los ámbitos de actuación y sus peculiaridades. Las acciones de Pero Niño comenzaron en el Mediterráneo, a donde fue enviado con dos galeras y una nao de apoyo para combatir a corsarios castellanos, que atacaban tanto a marinos extranjeros como a naturales del Reino. Esta misión se explica por los intereses mercantiles y políticos de la monarquía castellana en la región. En el primer caso, hay que tener en cuenta el papel creciente de transportistas y mercaderes castellanos en dicho mar. Así lo atestigua, entre otros ejemplos, la creación de consulados (46). En el segundo frente, no podemos olvidar los planes de Enrique III para establecer relaciones con los poderes de Oriente, tal como evidencia la embajada a Tamerlán; y su deseo de mantener los equilibrios políticos que aseguraban los intercambios mercantiles en el Mediterráneo (47).

El encargo era difícil de cumplir por la indefinición de las acciones a reprimir. Oficialmente, la guerra corsaria exigía autorización regia e iba dirigida contra los países de infieles, con quienes existía un estado de beligerancia permanente, y contra aquellos otros con quienes existían enfrentamientos a causa de guerras o de reclamaciones económicas. La aplicación de tales preceptos resultaba, si embargo, difícil. La situación de los infieles podía cambiar por la existencia de paces, propias o de terceros, y resultaba difícil separar la nacionalidad del navío del origen de los mercaderes, así como hacer respetar los límites cronológicos, geográficos o de cantidad expresados en las licencias monárquicas. La piratería nacía del incumplimiento de dichas limitaciones o de puros actos de fuerza; y se ejercía tanto contra extranjeros como contra connaturales.

(45) La vida de don Pero está recogida en una crónica de Gutierre Díez de Games de la que existen diversas ediciones, entre las que destacamos: *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño ...* (ed. Conde A de Circourt y conde de Puymaigre), Paris, 1867; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño* (ed. J. M. CARRIAZO Y ARROQUIA, Madrid, 1940; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño* (ed. J. Sanz), Madrid, 1989.

(46) FERREIRA PRIEGUE, E., «Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el mediterráneo Bajomedieval», *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI* (ed. H. Casado), Burgos, 1995, 191-239.

(47) Síntesis de la política de Enrique III en este ámbito en LADERO QUESADA, M. A., «Jean De Béthencourt, Sevilla y Enrique III», *Le Canarien, retrato de dos mundos. II Contextos*, San Cristóbal de La Laguna, 2006, pp. 24-27.

Las campañas de Pero Niño evidencian esta compleja situación. Las realizadas en el Mediterráneo estuvieron dirigidas contra corsarios cristianos y embarcaciones musulmanas. La crónica sitúa en el primer grupo a Nicolás Jiménez de Cádiz y a un grupo de castellanos y aragoneses al servicio del antipapa Benedicto XIII; al tiempo que afirma que otros cristianos «que no les hacían mal ninguno» eran respetados. De esta gracia se excluían quienes se hubiesen apoderado de bienes de castellanos e, incluso, de musulmanes, lo que les confería un amplio poder de intervención (48). Frente a los sarracenos no existía ningún tipo de restricción, por lo que las operaciones descritas abarcan un amplio abanico: combate y persecución de galeras; interceptación de navíos menores; y desembarcos contra campamentos nómadas (*aduares*).

Como hemos dicho, la organización de esta campaña corrió a cargo del monarca, que aportó las embarcaciones, parte de las armas y las pagas de los marinos y militares (49). A esta contribución hay que sumar la proveniente del botín, que se repartía entre el rey y los participantes en proporción no señalada. Su alto valor explica el interés de otros navíos por sumarse a la empresa, incluido uno de la Corona de Aragón.

Las operaciones de Pero Niño en el Atlántico forman parte de la ayuda a la monarquía francesa. La misión confiada a sus tres galeras, armadas en Santander, era claramente ofensiva. Esto la distinguía de la encomendada a las 40 naos de Martín Ruiz de Avendaño, que era proteger el tráfico marítimo. Al tratarse en este caso de un servicio a un país extranjero, eran las autoridades del mismo las encargadas de pagar los gastos.

Los ataques contra los ingleses se desarrollaron en el mar y, sobre todo, en la tierra, con una virulencia igual o superior a la empleada contra los musulmanes. La razón de este encono hay que buscarlo en la generalización durante la Guerra de los Cien Años de la táctica de *tierra quemada*. Aunque, según el biógrafo del capitán castellano, dicha estrategia estaba excluida de la *guerra justa* entre cristianos, la crónica la recoge en diversos pasajes. Se empleó en los ataques contra Burdeos, Saint Ives y, especialmente, contra Poole, posesión de Harry Paye. En este caso se justificó por el hecho de que

(48) La «aplicación práctica» de dichos límites, en esta y en otras campañas, en FERRER I MALLOL, M^a. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2000

(49) El armamento cuenta con un estudio de M. de RIQUER. Vid «Las armas en *El Victorial* », *Serta Philologica F. Lázaro Carreter*, Madrid, 1983, I, 159-177.

el corsario inglés había quemado Gijón y Finisterre. No se usó, en cambio, contra Portland y las Islas del Canal alegándose que se trataba de gente pobre.

En los combates terrestres de ambos escenarios, la táctica empleada era básicamente la misma. Consistía en separar a los combatientes en dos cuerpos. En la vanguardia se encontraban los galeotes, los ballesteros y otra gente armada de forma ligera, que efectuaban los primeros ataques por sorpresa o mediante *pavesadas* (cobertura de escudos largos). En la retaguardia se encontraba la *gente de armas*, equipados de forma pesada. Su misión era impedir la llegada de refuerzos enemigos y apoyar a los primeros en caso de necesidad. En los ataques contra el Norte de África solía añadirse *adalides*, cuyo conocimiento del terreno servía para preparar los asaltos.

Los combates propiamente navales solían efectuarse próximos a la costa, por lo que una parte de los mismos consistía en el intercambio de proyectiles con las tropas terrestres. El objetivo fundamental de los mismos era *aferrar* las naves contrarias para permitir el abordaje. Para lograr este fin, además de utilizar los recursos de navegación, solían emplearse los mismos proyectiles que se disparaban contra tierra, a fin de romper o quemar las velas, mástiles y otros elementos del navío.

Sólo en un caso asistimos a una auténtica batalla naval. Se trata del enfrentamiento entre una escuadra inglesa y las galeras franco-castellanas. La información es particularmente interesante al tratarse de un enfrentamiento entre veleros y navíos mixtos. Al comenzar el combate, la ausencia de viento concedió ventaja a las galeras, por lo que los ingleses adoptaron una posición defensiva, formando un semicírculo con los balleneres mayores (en cuyo centro se encontraban los balleneres menores) y reforzando su retaguardia con dos naos grandes y una coca. Dicha disposición se consiguió mediante el empleo de bateles, que colocaban los navíos en posición, aunque algunos balleneres no lo necesitaron al contar con sus propios remos. En esta primera fase, don Pero Niño intentó, sin éxito, quemar los buques enemigos mediante un *cópano* cargado de alquitrán. Al comenzar a soplar el viento, la ventaja correspondió a los navíos ingleses, que hicieron huir apuradamente al capitán castellano.

En el capítulo de fuentes hay que volver a mencionar a las aragonesas. Más que la *Crónica de Pedro I*, son los fondos del Archivo de la Corona de

Aragón y los *Anales* de Zurita los que nos proporcionan detalles acerca de las campañas de dicho rey en la «guerra de los dos Pedros» (50).

Los episodios de tales campañas son bien conocidos, no así sus aspectos militares. Sin duda, los más interesantes son los relativos al ataque contra Barcelona. La inferioridad numérica de los aragoneses les obligó a mantenerse a la defensiva dentro de las *tascas* (bajíos que impedían la aproximación a tierra salvo por determinados canales). En la parte exterior de la formación se encontraba la nao gruesa, mientras que las galeras se disponían de forma oblicua a tierra y muy próximas a ésta, para poder ser defendidas desde la costa. La seguridad de la flota se veía reforzada por 4 *ingenios* para batir murallas, ballesteros dispuestos en navíos auxiliares y anclas depositadas en los canales de entrada.

Aunque los castellanos consiguieron entrar dos veces en las *tascas*, no pudieron derrotar a sus oponentes. A favor de éstos contaba, además de su privilegiada posición, la fuerza de su artillería. Frente a los *trabucos* de las naos *gruesas* castellanas, que lanzaban piedras con escasa precisión, se encontraba la *lombarda* de la nao grande del rey de Aragón, de mayor potencia y precisión (51).

Los siguientes lances militares ofrecen menor información técnica, aunque existen algunos datos que se pueden reseñar. Es el caso, por ejemplo, de la descripción de la gran galera o *uxer* (52) utilizada por Pedro I cuando era acosado por la reorganizada escuadra aragonesa. Se trataba de una embarcación musulmana, capturada en tiempos de Alfonso XI, cuyas grandes dimensiones permitían embarcar 40 caballos. Al convertirse en refugio del monarca castellano, se embarcaron en ella 160 hombres de armas y 120

(50) Los capítulos de la *Crónica de Pedro I* son los comprendidos entre el VII y el XX y recogen una sucinta narración de los hechos (ROSELL, C., *Crónicas de los Reyes...*, II). La colección Sanz Barutell recoge, en numerosos números del artículo 2 y en algunos del artículo 7, aspectos relativos a la movilización. Los *Anales...* de J. ZURITA (Vol. 4, IX, I, p. 292 y ss.) ofrecen el análisis pormenorizado de los acontecimientos, por lo que son la base de nuestro análisis.

(51) Se trata de la primera noticia sobre artillería naval. Vid. VIGÓN, J., *Historia de la artillería española*, Madrid, 1947, I p. 84 y ss.

(52) Este término es extraño en las fuentes castellanas. Creemos correcta su definición como «medio de transporte de tropas y caballos, con castillos defensivos» (EBERENZ, R., *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Frankfurt, 1975, pp. 284-285). Esto hacía que sus dimensiones tendiesen a ser notables, pero no necesariamente mayores que la galera. Por esta causa, no puede extrañar que en los inventarios de la colección Sanz de Barutell, la galera *Santo Ángel* figure con 194 remos, mientras que el *uxer San Pedro de Roma* sólo tenga 120. (nota nº 47).

ballesteros y se armaron tres castillos con sus respectivos alcaides. La noticia tiene doble valor. En primer lugar, informa de las características de la embarcación y de sus posibilidades de adecuación. Y en segundo, muestra el papel de las actividades bélicas en el intercambio técnico entre ámbitos políticos y culturales diferentes. Otro testimonio significativo, en este caso de la crónica castellana, es la huida de las galeras aragonesas por el río de Denia, al descubrir las naos castellanas apostadas en Calpe. Esta noticia incide en la función defensiva de las aguas poco profundas para las galeras. En el mismo episodio se recoge un aspecto propio del imaginario colectivo: el rey castellano rehúsa combatir contra una escuadra en la que no se encuentra el monarca aragonés, ya que una posible victoria no serviría para aumentar su *honor*. Tal situación contrasta con la descrita para el caso de Barcelona, donde Pedro I esperaba aumentar su honra tras vencer a la flota mandada por su regio enemigo.

Tras la guerra que venimos analizando, el restablecimiento de relaciones entre ambos reinos ofrece un colofón digno de reseñar. En ese momento, Castilla pide a Aragón el envío de gente en lugar de galeras, «ya que los moros no tenían armada que fuese superior a la del rey de Castilla» (53).

La participación castellana en la Guerra de Cien Años añade testimonios de otro origen. El caso más claro es el de las crónicas, especialmente las famosas de Jean Froissart. Este autor recoge un relato del combate naval de La Rochelle, que, paradójicamente, tiene pocos visos de verosimilitud (54). Las galeras castellanas son transformadas en embarcaciones de alto bordo, que arrojan desde arriba piedras, barras de hierro y plomo para hundir a las embarcaciones inglesas. Su número pasa de 12 galeras a 40 grandes naves y 13 barcas, sin duda por confusión de la armada de Ruy Díaz de Rojas, también enviada a La Rochelle pero que no mantuvo combate naval. Este hecho, permite al cronista hablar de la superioridad numérica de los castellanos. Además, al transformar sus navíos en veleros, éstos pueden *barloventar* y navegar viento en popa para rodear a los buques ingleses.

* * *

(53) ZURITA, J., *Anales...*, Vol. 4º, IX, XXXVII, p. 430.

(54) FROISSART, J., *Chroniques* (ed. K. Lettenhove), Bruselas, 1867-1877, 26 vols. Antología en castellano, editada en Madrid, en 1988, por J. E. Ruiz Doménech y V. Cirlot La derrota inglesa en La Rochelle está reseñada en las páginas 275 a 282 de esta edición y puede cotejarse con la contenida en ROSELL, C., «Crónica de Enrique II» año 6º (1371), cap. X, , *Crónicas de los Reyes...*II, p.12.

El último gran momento de la guerra naval castellana durante la Edad Media corresponde al reinado de los Reyes Católicos. Durante el mismo, la flota sirvió para consolidar los intereses del Reino en el Ultramar Oceánico y en el Estrecho, al tiempo que ayudó a implantar las nuevas alianzas políticas en el Atlántico Norte y el Mediterráneo.

La consolidación de los citados intereses tenía precedentes en los reinados de Juan II (1406-1454) (55) y Enrique IV (1454-1474) (56). Durante el primero de ellos, prosiguieron las campañas en el Estrecho para impedir la llegada de ayuda al reino de Granada, se apoyó la presencia castellana en Canarias y costa africana, y se produjeron nuevos esfuerzos para reglamentar el corso y prevenir la piratería. El reinado de su sucesor también conoció algunas intervenciones en el Estrecho, como la que acabó en la toma de Gibraltar; y en el Ultramar Atlántico. Ahora bien, los problemas internos del Reino apagaron estas iniciativas, confiriendo al período un tono de abandono que los cronistas partidarios de los Reyes Católicos se encargarán de subrayar (57).

De tales esfuerzos, los que van a tener mayor repercusión de futuro son los desarrollados en Atlántico Meridional (58). Las apetencias de los castellanos sobre este espacio geográfico arrancan del período anterior y se manifestaron inicialmente en colaboraciones con marinos mediterráneos.

Estas perspectivas se afianzaron en el siglo xv, momento en que se inicia la colonización de la región. Los castellanos tomaron la iniciativa en Canarias, al autorizar en 1402 el asentamiento de los barones franceses Bethéncourt y De La Salle; mientras que los portugueses lo hicieron en el Continente, al conquistar Ceuta en 1415.

(55) Los acontecimientos náuticos del reinado en la *Crónica de Juan II*, año 1º (1406), cap. XXV y XXVIII; año 12º (1418), cap. III; 14º (1420), cap. XXII; año 23º (1429), cap. XXXV. La documentación concerniente a los preparativos de la armada contra Aragón y Navarra fue publicada por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp.276-292. La preocupación por el corso en la disposición de las Cortes de Ocaña de 1422, luego incorporada a las «Ordenanzas Reales de Castilla» Libro VI, título VIII, ley I, *Los Códigos españoles...* VI.

(56) HERNÁNDEZ DEL PORTILLO, A., *Historia de Gibraltar* (ed. A. Torremocha), Algeciras, 1994, cap. IV, p.85 y ss.

(57) Por ejemplo, Alonso de PALENCIA, *Crónica de Enrique IV* (ed. de A. Paz y Meliá), Madrid, 1973, Vol. II, década III, libro III, cap. VII, p. 217: «la osadía de estos envalentonados marineros /portugueses/ a que dio pábulo la apatía del rey D. Enrique».

(58) Los detalles del proceso en AZNAR VALLEJO, E., «Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico», *Itinerarios Medievales e identidad hispánica*, Pamplona, 2001, 47-82.

Ambas tomas de posesión provocaron reacciones en la parte contraria. La castellana fue menor, a pesar de la teórica *intromisión* lusitana en un territorio que le había asignado el Convenio de Monteagudo (1291), al repartir el Norte de África entre Castilla y la Corona de Aragón. Ello se explica por la prioridad concedida a la reivindicación de Canarias y al efecto positivo que la ocupación portuguesa podía tener sobre el Reino de Granada, cuya conquista le estaba reservada.

La ocupación de Canarias provocó, en cambio, mayor reacción por parte de los lusitanos. Ello se explica por la importancia de este archipiélago en la navegación portuguesa hacia África y por las mayores posibilidades insulares. Todo lo cual se tradujo en intentos de ocupar algunas de las islas del archipiélago canario (Gran Canaria, La Gomera). Estas fricciones concluyeron oficialmente con el tratado de Medina del Campo-Almeirín (1431). A pesar de ello, la pugna política, apoyada en relaciones diplomáticas o en acciones militares, no cesó.

Los inicios del reinado de los Reyes Católicos están marcados por las consecuencias de la guerra sucesoria en Castilla, en la que los combates navales tuvieron un destacado papel. En primer lugar, por el enfrentamiento con Portugal. En él, las operaciones en las costas de ambos reinos se prolongaron en el ámbito del Atlántico Meridional, dando lugar a un auténtico conflicto *colonial* (59). En segundo, para repeler los ataques franceses a sus fronteras, especialmente en la de Guipúzcoa; e impedir la conjunción de ambas flotas, como sucedió en el caso del almirante Coulon. (60)

Afianzados en el trono, Fernando e Isabel siguieron utilizando los recursos navales, tanto en las empresas tradicionales de Castilla como en otras propias de los intereses mediterráneos de la Corona de Aragón. En defensa de estos últimos, en 1481 organizaron una escuadra para frenar los avances turcos, a fin de salvaguardar Sicilia y recuperar la plaza de Otranto (61). Estos objetivos se completaron a fines del siglo con la intervención en el reino de Nápoles, al comienzo de las guerras de Italia (62).

(59) *Ibidem*

(60) El episodio de Coulon está recogido en las crónicas castellanas. Vid. PALENCIA A. de, *Crónica de Enrique IV...* Década III, libro XXVII, cap. IV, II p.307 y ss; VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. Carriazo), Madrid, 1927, cap. XXI, pp. 77-78.

(61) Los acontecimientos políticos en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1965-1972. Además nota nº 77

(62) Este contexto en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel...* Novedosos aspectos de la guerra en esta zona en LADERO GALÁN, A. y LADERO QUESADA, M. A., «Ejércitos y armadas de los reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500», *Revista de Historia Militar*, nº 92 (Madrid, 2002), 43-110.

En la década de los años 80 comenzaron las operaciones para la conquista del reino de Granada, en la que la armada se empleó en mantener el tradicional bloqueo del Estrecho, en el asedio de los puertos nazaríes y en el abastecimiento de las tropas terrestres (63). Concluida dicha conquista en 1492, la guerra se trasladó al Norte de África, primero como defensa del reino de Granada y posteriormente como objetivo en sí (64). En este último caso, los resultados prácticos se dilataron en el tiempo y se limitaron a la ocupación de algunas plazas.

Este tercer período es el que cuenta con una mejor información, dada la conjunción de dos factores: el aumento general de la documentación sobre la época y el crecimiento de la administración regia.

Se trata de un momento de notables cambios en la flota real, cuyo núcleo constitutivo dejó de estar en las galeras, dotadas por la monarquía y patroneadas por los hombres del Almirante, para trasladarse a los veleros de particulares, contratados para cada ocasión (65). Tales cambios supusieron un declive de las atarazanas reales y del papel jugado por los cómitres, convertidos en cargos honoríficos. La propia figura del Almirante se vio afectada, al convertirse en patrimonio de la familia Enríquez. Otra consecuencia de esta política fueron los estímulos a la construcción de grandes navíos, cuyos propietarios se veían recompensados por la monarquía (66). Este apoyo suponía el corolario de las anteriores *Actas de Navegación*, que favorecían la formación de una poderosa flota nacional, que podía utilizarse para la guerra en caso necesario.

El primer elemento de esta mejora informativa concierne a la organización de flotas. El paso del sistema de flota real al de contratación de embar-

(63) La participación de la armada queda perfectamente analizada en RUIZ POVEDANO, J. M^a, «La fuerza naval castellana en la costa del reino de Granada (1482-1500)», *Chronica Nova* 28 (2001), pp. 401-435.

LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Granada, 1987 (2^a ed.)

(64) Estudio de estos episodios en AZNAR VALLEJO, E., «La guerra de *allende*. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera», *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental (1280-14280)*, Pamplona, 2005, 83-115.

(65) Los detalles del proceso en AZNAR VALLEJO, E., *La organización de la flota...*, donde figuran las expediciones, memoriales y otros elementos que se citan en el cuerpo del texto.

(66) REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, Colección J. Bautista Muñoz, tomo LXXV, fol. 144: Real provisión exhortando a fabricar naos de gran porte y ofreciendo acostamiento a los que las hicieran entre 600 y 1.000 toneladas. Además, serían preferidas a la hora de la carga (20-III-1498). También en «Recopilación de las Leyes del Reino», leg 7, tit. X, lib. VII, *Códigos españoles...*VI.

caciones no supuso un menoscabo de la capacidad de acción de la monarquía, que conservó siempre medios de intervención y control. Esto no excluye las resistencias, amparadas en privilegios locales o en el agotamiento producido por la reiteración de las demandas reales. Es el caso, por ejemplo, de las producidas en los puertos vascos ante los requerimientos de Alonso de Quintanilla para la formación de la flota contra los turcos (67).

En el plano organizativo, las garantías que antiguamente otorgaba el Almirante por medio del pleito homenaje al representante regio, se exigían ahora de los capitanes (68). Es cierto que faltan las formalidades caballerescas, simbolizadas en la entrega del estandarte real, y que los representantes regios carecen de la condición nobiliar, pero las compromisos son esencialmente los mismos.

Además, en ambos sistemas el rey nombraba oficiales que garantizaban su servicio e intereses. En primer lugar los armadores, encargados de la organización de la flota. Se trataba de grandes personajes de la Corte y reemplazaban en cierta forma la figura del almirante. Actuaban mediante mandamientos de la autoridad competente y su labor era fiscalizada por los Contadores Mayores.

El segundo componente de la mejora informativa sobre la guerra naval es el relativo a las tripulaciones. En el orden jerárquico, la primera autoridad de la armada era el almirante. Durante la primera mitad del siglo xv su participación personal en la misma era habitual, desapareciendo completamente después. En tales ocasiones solía recibir el título de capitán general. En caso de ausencia se hacía representar por un lugarteniente, normalmente un familiar, que recibía el mismo título.

Los Reyes Católicos también nombraron capitanes generales. En la designación de Charles de Valera se indica que el cargo fue previamente solicitado al Almirante, pero en las siguientes concesiones no figura tal trámite,

(67) La relación de los mismos en PULGAR, H. del, *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. CARRIAZO), Madrid, 1943, I, cap. CXIX, p. 435.

(68) El modelo era el pleito homenaje tomado por el Conde de Niebla a Ferrán Sánchez de Tovar, luego repetido por el almirante don Fadrique. Su ritual giraba entorno al pendón real, velado en la iglesia mayor y conducido a las galeras para su entrega. Vid. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp. 285-286. Algo parecido se guardaba en la entrega de las galeras a los cómitres. En este caso, además de la entrega del pendón, se consigna que el Almirante los vestía con «paños bermejos», color que aludía a la sangre y al valor militar. *Las Siete Partidas...*, Segunda partida, título XXIV, ley IV.

por más que el memorial de Valera sobre la armada del Estrecho señale que representan la persona del Almirante. Teóricamente, los capitanes debían prestarle pleito homenaje. El memorial de Valera va más allá y propone que el capitán general elija a los restantes capitanes, hecho que nunca se guardó. Junto a este cargo aparece el de capitán mayor de los mares. Se trata de un oficio múltiple, vitalicio y de carácter honorífico.

La participación en las actividades de guerra naval, mediante el enrolamiento en flotas reales o a través de acciones de corso-piratería, tendió a formar grupos humanos homogéneos (69). En primer lugar, porque para muchos de ellos se trataba de una ocupación habitual. A continuación, porque el sistema de contratación de naves tendió a mantener el espíritu de grupo, a través de la relación jerarquizada de sus capitanes con parientes o convecinos. Por último, porque las relaciones con las zonas de operaciones favoreció el asentamiento en ellas y la vinculación con determinados colectivos locales.

El pago de los servicios contratados respondía a tres conceptos principales: armazón, flete y soldadas. El primero de ellos incluía alimentos, armamento y material. Los alimentos podían satisfacerse en especie o en metálico. En ambos casos las entregas respondían a un cálculo sobre necesidades diarias o mensuales. El memorial de Valera las estima en una libra de bizcocho, un azumbre de vino y dos tercios de libra de carne o pescado al día, sustituibles por queso, cebollas y legumbres; mientras que en la armada de Vizcaya se calculaban en un ducado mensual. El armamento entregado era muy variable. En la flota de Íñigo de Artieta era muy abundante, mientras que era discreto en la de Charles de Valera y nulo en las galeras de la guerra contra Portugal. En cualquier caso, la dotación de armamento nunca era completa, pues las embarcaciones y sus tripulaciones debían aportar parte del mismo. En el material proporcionado también encontramos gran fluctuación. La excepción a este principio la constituye el sebo, que figura en la inmensa mayoría de los acuerdos.

El flete de las embarcaciones guardaba relación con el tonelaje que se les hubiese asignado. Éste podía diferir de su *aforamiento* habitual, bien por las características de la expedición o bien por acuerdo entre las partes. Al mismo se le solía asignar una cantidad mensual.

(69) Un análisis de este aspecto, referido a los vascos que actúan en Andalucía, en AZNAR VALLEJO, E., «Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV», *Itsas-Memoria*, nº 5 (San Sebastián, 2006), 41-52.

Las soldadas pagadas favorecían a los marineros frente a los hombres de armas. En la armada de Vizcaya la relación entre ellos era de 6.000 maravedís frente a 5.000 y en el memorial de Valera dos tercios de la soldada del marinero. Esta última constituía la base para calcular el pago de las diversas categorías profesionales. En la flota de Charles de Valera el maestre recibía cuatro soldadas, el piloto y el contra maestre tres, y el carpintero, el calafate y el condestable dos. El memorial de Valera sostiene que a los marineros se les acostumbra a dar dos doblas por mes; a los maestros y pilotos tanto como a dos marineros; a los contra maestres tanto como a marinero y medio; y a los hombres de armas y grumetes el tercio menos que a los marineros. Completamente atípico es el caso de la flotilla de Arriarán-Lazcano, en el que se establece un pago único de 900 maravedís por hombre y mes, del que sólo se exceptúan los dos capitanes, que reciben otros mil maravedís mensuales.

Algunos miembros de la tripulación podían servir sin recibir remuneración, bien por tratarse de forzados o bien por tratarse de *ventureros*. Los primeros servían en las galeras y han dejado pocas huellas de su actuación. Lo anterior no equivale a decir que todos los galeotes tuvieran la condición de forzados ni que estos fueran los únicos tripulantes de las galeras. Los ventureros, por su parte, servían a cambio de una parte en el botín. Aunque sólo tenemos noticias suyas en la armada de Charles de Valera, es probable que participaran en otras, especialmente en las dirigidas hacia el Estrecho y el *Mediterráneo Atlántico*, donde era el principal acicate para las acciones de corso y *cabalgadas*.

Era precisamente el botín el principal reclamo de la corona a la hora de armar sus flotas de guerra, por encima de las soldadas. En la armada de Vizcaya, la distribución del mismo era de dos quintas partes para los monarcas (la primera en calidad de quinto real y la segunda en concepto de armazón) y tres quintas partes para los participantes, que lo repartían en función de su categoría militar. En las restantes flotas no consta dicho porcentaje y es posible que no fuera igual, ya que las aportaciones de la monarquía en las mismas eran menores.

También contamos con mayor cantidad de datos acerca de los navíos empleados (70). Esto es especialmente cierto en el caso de los veleros, que

(70) Aparte de los datos que se consignan a continuación, contamos con representaciones iconográficas más abundantes y de mayor precisión. Las más interesantes son las correspondientes a la toma de Orán (1509) en la Capilla Mozárabe de la Catedral de Toledo. A ellas podemos unir los tapices de la Colegial de Pastrana, que representan la toma de Arcila y Tánger por los portugueses (1471), que ilustran el empleo de medios militares tras los desembarcos, especialmente de la artillería.

irán imponiendo su supremacía en detrimento de las embarcaciones mixtas. La explicación de este proceso la encontramos en dos documentos excepcionales: el memorial de Valera sobre la flota del Estrecho y el anónimo *sobre la guerra del moro*.

El primero propone una escuadra formada por dos carracas de más de 500 toneles o una superior a los 600; dos naos de 250; 2 balleneres de 70 u 80; 6 carabelas latinas y, durante el verano, 4 galeotas. Añade que los reyes no deben *empacharse* de galeras, porque son muy costosas y poco provechosas en dichos mares, pues no pueden servir en invierno cuando pasan los moros. Continúa diciendo que el principal objetivo de éstos es el envío de cereal y que sus navíos son pequeños, por lo que buscan hacerlo en embarcaciones venecianas, genovesas, florentinas o portuguesas. Contra éstas deben emplearse las carracas, naos y balleneres. Por contra, si lo hacen en sus navíos deben utilizarse las carabelas en invierno y las galeotas en verano, únicas capaces de detener a barcos tan pequeños y sutiles.

El memorial sobre la guerra del moro fue redactado hacia 1505 y destinado al cardenal Cisneros. Estaba orientado a la preparación de armadas contra Berbería y se basaba en la experiencia de las cabalgadas contra dicha región. Las embarcaciones propuestas son 2 ó 3 galeras, 5 ó 6 galeotas y 6 carabelas; más 2 ó 3 fustas para servicio de la flota y 2 ó 3 tafureras para el desembarco de caballeros. Se destaca entre todas ellas a la carabela. Ésta descuella, en primer lugar, por su capacidad motora, pues puede armar mayor cantidad de velas que los barcos *sutiles*. La embarcaciones mixtas presentaban la alternativa de sus remos, aunque la misma era muy relativa, ya que nueve meses eran de mucho viento y en los otros tres (junio, julio y agosto) éste no faltaba del todo. Además, las carabelas contaban con un medio para neutralizar la inexistencia de remos, cual era la posesión de barcas. Con ellas podían embarcar y desembarcar gente, además de ser remolcadas en momentos de calmas. Su velocidad impedía huir a los enemigos, lo que unido a su armamento (50 ó 60 hombres de armas, más artillería), las convertía en invencibles. Las ventajas de las carabelas sobre las embarcaciones musulmanas no existían en los otros tipos de navíos cristianos. La razón estribaba en su mayor peso, dado el material empleado (encina, quejigo, alcornoque y pino frente a *lerce* -alerce africano-). Por ello, el memorial propone utilizar el modelo inmediatamente superior al de los musulmanes: galeras contra galeotas, galeotas contra fustas... o, simplemente, carabelas.

La suma de estos pareceres señala la ventaja motora y de manejo de los veleros, que armaban mayor cantidad de velas y éstas de diversos tipos, y que contaban con un menor peso muerto, al embarcar menor cantidad de hombres y de vituallas. A ello hay que unir que reunían mejores condiciones para ser artilladas. Tales ventajas, evidentes en el Estrecho, crecían en la navegación atlántica. No en vano, las galeras -dotadas de velas latinas- navegaban cerca de la costa para aprovechar los vientos perpendiculares a la línea de playa, pero con viento de popa dicha vela resulta inestable, además de tener menos potencia propulsora.

La información sobre la táctica militar empleada en este período carece de fuentes directas, por lo que hemos de contentarnos con noticias sueltas, indicios contenidos en los memoriales antes citados o esperar al segundo tercio del siglo XVI, cuando Alonso de Chaves redacta su *Espejo de Navegantes* (71). Antes de esta fecha, los tratadistas se limitan a reproducir las consideraciones de *Las Partidas* o a copiar el tratado de Vegetio (72). La excepción se encuentra en la ordenanza del almirante don Fadrique para el gobierno de la armada a su mando en 1430 (73). Aunque la mayoría de sus preceptos se refieren a cuestiones de procedimiento, existen en ella algunas disposiciones tocantes al combate naval. Así, se regulan las labores de vigilancia sobre flotas enemigas; del reparto del botín; del orden que se debe guardar en los ataques, de la disciplina a bordo, etc.

Durante este tercer período continuó la política monárquica de integrar a sus súbditos en el esfuerzo bélico mediante las acciones de corso. Para ello, la Corona reguló dichas actividades, tanto en lo relativo a la preceptiva autorización como a la reserva del quinto real (74).

(71) CHAVES, A. de, *Espejo de navegantes*, Madrid, 1983.

(72) Ejemplo de dichos influjos en *Doctrinal instrucción del arte de la caballería* de A. de CARTAGENA, Burgos, 1497, del que existe copia manuscrita en la Colección Sanz Barutell, art. 23, nº 16. El tratado de VEGECIO fue traducido al castellano por orden de Enrique IV. Apud CASADO SOTO, J. L., «Guerra naval, táctica, logística y estrategia», *Historia de la Ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Junta de Castilla y León, 2002, II (Edad Media), p. 578, nota 44). Una versión actual en BARRIO VEGA, M^a F. del, *Edición crítica y traducción del "Epitoma rei militaris" de Vegetius, Libros III y IV, a la luz de los manuscritos españoles y de los más antiguos testimonios europeos*, Madrid, 1981. Lo relativo a la guerra en el mar se encuentra en las páginas 227-237.

(73) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...* I, apéndice I nº 4, pp. 287-292.

(74) Panorama general en BELLO LEÓN, J. M., «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones, Documentos* 23 (Sevilla, 1996), 63-97.

En los conflictos entre cristianos, el permiso podía ligarse al cumplimiento de algún requisito que garantizase los intereses reales. Es el caso, por ejemplo, de la exigencia de fianzas a los armadores de Guipúzcoa, para asegurar el respeto a las alianzas acordadas por los reyes (75). Cuando existía guerra declarada, las licencias solían ser colectivas e, incluso, generales.

En los enfrentamientos con musulmanes, la autorización se consideraba tácita, a pesar de que conocemos algunas licencias contra moros (76). Por ello, las *presas* contra musulmanes nacían habitualmente de iniciativas particulares. Es más, constituían una forma de vida para algunas poblaciones costeras. Sirve de ejemplo el caso de Cádiz, cuyas rentas recogen dicha actividad durante 1485 (77). Entre febrero y diciembre de dicho año se hicieron 7 presas, que reportaron unos 200 cautivos, 4 embarcaciones y mercancía diversa. La tasación de seis de las presas fue 1.480.454 maravedís y el quinto señorial por 6 presas (no coincidentes con las anteriores) fue de 154.924 maravedís. Es preciso considerar que antes de quintar se deducían ciertas cantidades y que los armadores llevan un tercio del quinto. La magnitud de estas cifras queda patente si las comparamos con las rentas de la ciudad en ese año, que fueron 1.000.475 maravedís, rebajados a 914.563 a causa de la peste.

La reserva del quinto de los botines era una norma que procedía del derecho romano y se había guardado a lo largo de La Edad Media, como hemos visto. Por eso, cuando la monarquía de los Reyes Católicos tuvo que luchar contra las usurpaciones señoriales, hizo valer lo contenido en *Las Partidas* (78). El quinto real sirvió para remunerar al Almirante, que solía llevar un tercio del mismo, como recompensa vasallática y como estímulo al control de dichas operaciones (79). También se utilizó para alentar determinadas empresas, como la conquista de Canarias o la defensa del reino de Granada, consideradas de interés general (80).

(75) Provisión de 24 de julio de 1487. Apud FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1487). Cfr. GONZÁLEZ, T., *Colección de cédulas...* concernientes a las provincias vascongadas..., Madrid, 1829-1833, II, p. 97.

(76) ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Registro General del Sello, 28-VII-1481

(77) Los detalles en LADERO QUESADA, M. A., «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (1975-76) 85-120. Más datos en AZNAR VALLEJO, E., *La guerra de allende...*, p. 93 y ss.

(78) «Ordenanzas Reales de Castilla» Libro VI, título VIII, ley II, *Códigos españoles...* VI.

(79) Análisis de esta cuestión en AZNAR VALLEJO, E., *Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno...*

(80) Ídem.