

PATRONATO DEL ALCÁZAR DE SEGOVIA

LAS EMPRESAS NAVALES DEL REINO DE CASTILLA

POR

JOSÉ CERVERA PERY

PRESENTACIÓN

POR

JOSÉ MARÍA SANTOS GONZÁLEZ



SEGOVIA
MMIII

**LAS EMPRESAS NAVALES
DEL REINO DE CASTILLA**

PATRONATO DEL ALCÁZAR DE SEGOVIA

LAS EMPRESAS NAVALES DEL REINO DE CASTILLA

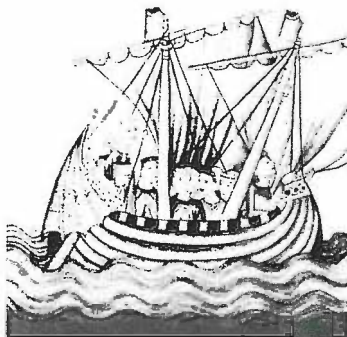
POR

JOSÉ CERVERA PERY

PRESENTACIÓN

POR

JOSÉ MARÍA SANTOS GONZÁLEZ



SEGOVIA
MMIII

*Textos correspondientes a la celebración
del XIX día del Alcázar en el Salón de Reyes
el día 21 de junio de 2002.*

Cubierta: Un antiguo grabado de la Marina alfonsí.

Depósito legal: M. - 23194-2003

Gráficas AGUIRRE CAMPANO, S. L. - Daganzo, 15 - 28002 MADRID

PRESENTACIÓN

POR

JOSÉ MARÍA SANTOS GONZÁLEZ

Día XIX del Alcázar

Excelentísimos e ilustrísimos Señores,
Dignísimas autoridades,
Señoras y Señores,

Me cabe el honor de presentar al conferenciante de hoy; el General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar, procedente del Cuerpo Jurídico de la Armada, D. José Cervera Pery.

El General Cervera pertenece a una ilustre estirpe de Marinos, nació en San Fernando (Cádiz) y de allí le viene su profunda vocación marinera. Cursó la licenciatura en Derecho en la Universidad Complutense de Madrid y la de Geografía e Historia en la Universidad de Cádiz. Además de todo ello es periodista y Diplomado en Tecnología de la Información, Derecho Internacional, Derecho Marítimo y Altos Estudios Militares.

Con esta escueta presentación de su currículum sería suficiente para justificar la presencia del General Cervera en este foro, pero su vida ha sido un continuo y prolífico quehacer en todos los campos del saber en los que ha estado inmerso y sobre todo aquellos relacionados con la mar, su profesión fundamental y su gran vocación.

Puedo decir, sin miedo a equivocarme, que el general Cervera es considerado como un especialista en Derecho del Mar con numerosas publicaciones relacionadas con el mismo, entre las que citaría

“La problemática de la Pesca en el nuevo Derecho del Mar”, “El Derecho del Mar”. En íntima relación con la mar ha sido miembro de la delegación permanente española en la Tercera Conferencia del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, tomando parte en numerosas delegaciones de organismos internacionales, siempre relacionado con sus profundos y útiles conocimientos del derecho de la mar.

A lo largo y dilatado de su carrera profesional ha desempeñado el cargo de Jefe de los Gabinetes de Prensa del Ministerio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, así como consejero legal del Estado Mayor de la Armada. También ha sido profesor de la Escuela de Guerra Naval y Auditor de la Flota. En resumen, un académico y un investigador cuyas facetas ha cultivado ininterrumpidamente a lo largo de su vida profesional.

En su faceta de historiador podemos destacar que ha sido Jefe del Servicio Histórico del Cuartel General de la Armada y del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Como especialista en Historia Naval ha publicado más de 25 libros, entre los que cabría destacar: “El poder Naval de los reinos hispánicos”, “Una luz inalcanzada”, “La estrategia Naval del Imperio”, “La Marina de la Ilustración”, “Marina y Política en la España del siglo XIX”. Además de estas obras ha publicado numerosos ensayos e impartido conferencias en los más importantes foros nacionales y extranjeros. Ha dirigido durante varios años las revistas “Proa al Mar” y el diario “Ebano” de Santa Isabel de Fernando Poo.

Entre las menciones que podemos resaltar a lo largo y ancho de su dilatada carrera se encuentran el Premio Nacional Marqués de Santa Cruz de Marcenado en 1992 y dos premios Virgen del Carmen de la Armada, así como el premio Camilo José Cela de Narrativa en 1998.

Es Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia por su ciudad natal, de la Academia de las Buenas Letras de Córdoba y de la Academia de San Romualdo de San Fernando. Es

además miembro de la Academia Nacional de Historia de la República Argentina, del Instituto Histórico-Geográfico de Uruguay, de la Academia de Historia Marítima de Chile y del Instituto Histórico-Marítimo del Perú.

Con todo este historial y la amplia carrera en sus diferentes facetas, creo que el General Cervera es la persona idónea para desarrollar este tema histórico, poco conocido, como es la Marina en Castilla, pues siempre se ha creído que este reino de España ha estado de espaldas a la mar; durante el desarrollo de su conferencia veremos la importante contribución de ésta en la consolidación de los territorios reconquistados y en la formación de España como reino unido y capaz de emprender grandes empresas así como las implicaciones de Castilla en el comercio marítimo con Inglaterra y Flandes.

Mi General, muchas gracias por aceptar la invitación del Patronato del Alcázar y hacer un hueco en tus numerosos compromisos para hablarnos sobre un tema que tú conoces como nadie y que de seguro hará las delicias de todos los aquí presentes: "Las empresas navales del Reino de Castilla (1248-1474)".

Quiero reiterar la bienvenida a este histórico Alcázar. Tiene la palabra el General Cervera Pery.

JOSÉ MARÍA SANTOS GONZÁLEZ

LAS EMPRESAS NAVALES
DEL REINO DE CASTILLA

POR

JOSÉ CERVERA PERY

UNA PUESTA EN SITUACIÓN

Mis primeras palabras tienen que ser de lógica satisfacción y gratitud por encontrarme en esta espléndida nave de piedra del Alcázar de Segovia, anclada sobre surcos de trigo y sementera, en pleno corazón de Castilla la bien lograda, y cuyas singladuras en la historia patria, también supieron de gloriosos derroteros y marcaron rumbos de universalidad y grandeza.

La capacidad de la Marina para poner en contacto los puntos más alejados de una forma mucho más rápida, segura y barata que en los desplazamientos por tierra firme, y la necesaria protección de costas y mares, la dota de un indiscutido valor estratégico a lo largo de la Historia Universal, y si en la Edad Antigua fue un factor decisivo en la historia de muchos pueblos, otro tanto sucedió durante la Edad Media, una época que contempla los balbuceos del poder naval incipiente de los reinos hispánicos. No será por tanto fácil, historiar los principios de una institución en una época particularmente complicada y en que las fuentes documentales dificultan enormemente el trabajo del historiador.

No es poco lo investigado sobre el mundo medieval y sin embargo la marina, en los comienzos de un poder marítimo en primicias, no ha gozado de un tratamiento substancial. Es cierto que grandes historiadores se han preocupado del tema –Fernández Duro, Pérez Embid, Verlinden, Salas y otros– pero al conocimiento del poder naval no se llega por intuición, sino que hay además que trabajar, comprender o estar imbuido de una mentalidad oportuna y es que el

estudio y la razón de ser de la Marina habrá de estar muy próximo a la investigación sobre el poder marítimo en sus diversas manifestaciones, (comunicación, control, comercio, defensa, etc.) del que surge el poder naval como elemento impulsor y protector de superiores intereses. Porque el poder naval es un estado de potencia militar que no puede sustraerse en su relación con las necesidades de la política exterior o del contexto de las relaciones internacionales.

La circunstancia de que los piratas vikingos dirigieran sus ataques a mediados del siglo IX sobre las costas de Galicia evidencia un sentido inicial de autodefensa de los poblados costeros cántabros y astures que no debieron ser presas fáciles de sus rapiñas y que disponían de medios navales para defenderse de sus incursiones. Y ello se constata en el rechazo de la incursión normanda en las costas asturianas en el año 844 durante el reinado de Ramiro I. Los vikingos habían saqueado Nantes e intentaron después desembarcar en La Coruña, donde también fueron rechazados. Intentaron sin éxito poner el pie en tierra en Lisboa y se dirigieron a Cádiz; entraron por el Guadalquivir y asolaron Sevilla, si bien el emir de Córdoba logró rechazarlos e inflingirle una severa derrota. Otro segundo intento en el verano del 848 alcanzó más éxito en la costa guipuzcoana, llegando en esta ocasión hasta Pamplona y apresaron al rey García Iñiguez liberándolo bajo rescate. Intentaron repetir el desembarco en Galicia de donde salieron mal parados nuevamente, pero conscientes de la amenaza normanda Alfonso III el Magno, aprestó las naves de su reino asomado a la cornisa cantábrica para proteger los poblados y el tráfico marítimo. Esta prevención del rey astur no presupone que dispusiera de marina propia, ni mucho menos que pueda presentarse como antecedente de la castellana, sino más bien a las posibilidades de organización de una hueste naval para hacer frente a un eventual ataque marítimo. Sin embargo cuando Fernando I de Castilla (1036-1066) diera unidad al reino castellano en un mismo cetro que incorporaba todo el litoral costero cantabro-galaico, la construcción naval adquiere ya una exigencia necesaria para hacer frente a posibles incursiones normandas o sarracenas.

Se ve surgir a la vida la Marina de Castilla por el ímpetu de sus hermandades que ven en ella el vehículo para la consecución de un comercio activo, el medio o desarrollo para ejercitar la acción de expansión o –caso necesario– de combate. Así se verifican las actividades de las marinas de los grandes reinos españoles, Castilla y Aragón. Unos barcos, unos reyes y unos hombres, que hacen sin saberlo hispanidad hasta límites impuestos por la estrategia o poniendo fin al periodo, por los confines del mundo.

La influencia del poder marítimo cuando fue ejercido, dió sobre todo a Aragón, pero también a Castilla, respetabilidad internacional, comercio marítimo y extensión territorial. El dominio del mar, aunque no fue muy duradero, se hizo también presente en el estrecho de Gibraltar, cuya importancia estratégica fue también asumida por los monarcas castellanos y a lo largo del litoral oceánico. La unidad nacional y los sucesivos acontecimientos del siglo XVI ofrecerán otras perspectivas de la acción naval española. Pero ello corresponde ya a otros parámetros.

Sin embargo, con todo, la Marina de la Edad Media española es en muchos aspectos una gran desconocida.

Ocupados en la lucha por el territorio patrio, los Estados peninsulares desde su progresiva fundación a partir del siglo VIII hasta los comienzos del siglo XII, no se preocuparon demasiado de la organización de sus marinas de guerra, y no siendo de temer en principio ninguna invasión musulmana por las costas del norte –sobre todo en Galicia, Asturias y Cantabria– no prestaron especial atención en la lucha contra el invasor. Este, sin embargo, llegó a poseer un excelente dispositivo marítimo, sobre todo en la marina de Al Andalus, que tuvo que ser utilizada frecuentemente en el rechazo de proyectadas invasiones desde los imperios africanos.

Tal vez la falta de mentalidad naval en las concepciones estratégicas de la Reconquista, hizo olvidar a los Estados cristianos embrionarios de una fase inicial de desarrollo, que de haber tenido el control de las costas meridionales, se hubiesen impedido los con-

tinuos refuerzos de Africa, y la Reconquista hubiese resultado más corta.

De otra parte, el escaso comercio de los nacientes reinos y la dificultad de sus comunicaciones por mar, no animan a la puesta a punto de un dispositivo naval que no sea el puramente defensivo, cuando hay que hacer frente a las correrías de los normandos o incluso algunas incursiones árabes.

La influencia de otras naciones marítimas vecinas origina la exigencia de relaciones políticas comerciales, lo que unido a los diferentes y estratégicos enlaces matrimoniales, propician que desde los comienzos del siglo XII se adviertan en Cataluña y en Cantabria, sobre todo, los primeros síntomas de una actividad militar, y el proceso de formación y desarrollo de sus marinas se haga evidente.

NACIMIENTO DE LA MARINA DE CASTILLA

¿Cuándo nace en realidad la Marina de Castilla? En una visita que años pasados realicé al Monasterio de las Huelgas de Burgos, me detuve a contemplar la tumba de Alfonso VII el Emperador, aquel conde Alfonso Raimúndez, que tres años después de la muerte de su abuelo Alfonso VI, el que ensanchó Castilla hasta Toledo, fue ungido rey por Diego Gelmírez, el obispo marino gallego, cuando sólo contaba seis años de edad, en el año de 1112. Como ha escrito el almirante Núñez Iglesias, una de las plumas más excelsas de la historia naval española, la época de los comienzos del reinado de Alfonso es de las más interesantes de la historia. Valencia después del luminoso destello de Mío Cid Ruiz Díaz, el buen lidiador apagado en 1099, estaba dominada otra vez por el Islam. Europa ardía de gozo ante la *Jerusalén libertada* aún no cantada por el poeta, pero ya hecha granito para afirmar a la cristiandad en los santos lugares.

Cataluña-Aragón conducido por Ramón Berenguer II había salido a la mar y conquistado Mallorca, cuestión previa imprescindible para convertirse en un pueblo marítimo, y Compostela, implantada

allí la diócesis jacobea desde 1096 era el más rico santuario europeo. *El camino de Santiago* que corría desde los Pirineos, se jalonaba de basílicas románicas, y se cubría con peregrinos de todas las lenguas que acudían a postrarse ante la milagrosa tumba del Hijo del Trueno... Pero por desgracia, Castilla y León que unió y desunió el gran Fernando I, se consumían en guerra civil; bandos y banderías de Doña Urraca y de su segundo esposo, Alfonso el Batallador; del Conde de Trava, tutor del rey niño, y de los magnates gallegos Pedro Alonso y Arias Pérez; del arzobispo Gelmírez, primero de la silla compostelana que se alzaba también de cuando en cuando cambiando de señores y de bandera. Pero a Gelmírez se debe el mérito excepcional de haber rechazado la invasión normanda, que asolaba las costas gallegas y esperaba saquear las tierras litorales y del interior y el mérito de ser de los primeros armadores navales de la cristiandad.

Gelmírez que había acudido a las repúblicas de Génova y Pisa en demanda de gente experta en la construcción de naves, que lograrían llevar al agua galeras birremes en los astilleros de Iria Flavia (hoy Padrón). Buques que una vez contruidos lograron hacer frente con éxito a los ingleses normandos y tomando la iniciativa llegaron incluso a atacar sus propias bases en Inglaterra, y librar más tarde en aguas de Salvora y Ons una batalla naval con una armada árabe extendida también por las costas gallegas.

Ésta es la grandeza del discutido arzobispo, militar, político e intrigante, al que el historiador Lafuente se refiere con estas parcas pero gráficas palabras; *Reinando Alfonso VII, cuando todavía no era emperador, fundó Diego Gelmírez la Marina de Castilla y León, y el poder naval en el Océano, el poder que sin duda alguna ha dado más días de gloria a la Patria.*

El origen de Castilla, en cuanto a su adscripción naval, tiene sin embargo matices astures y cántabros. La invasión musulmana arrinconó a algunos hispanos frente a los muros septentrionales de la Península, y la cuna de la Reconquista, el reducto de cántabros y astures, se identifica con acuerdo casi general con la montaña.

Pero en este núcleo cántabro astur, origen de la reconquista peninsular, la montaña se completa con el mar que prolonga su ladera.

El mar empieza a estar ahí aunque no se alcance o calibre en su verdadera dimensión, y Castilla, la de Fernán González, a la que se incorpora Cantabria, nace en principio entre la montaña y el mar. cántabros y astures del siglo VIII serán hombres de mar por exigencia circunstancial y en realidad debieron ser marinos sin proyección lejana. Construyeron sus buques y ejercieron en principio el cabotaje.

Más tarde se asomarán al océano y entablan relaciones con Francia e Inglaterra. Se habla hoy con frecuencia de *marinas* de Castilla en los siglos XI y XII, y cierto que al hacerlo se prestan más oídos a la leyenda que al rigor histórico. Pero no es lícito dudar de un contacto original de los precursores de Castilla con la mar, sus beneficios y sus azares.

Fue Castilla, casi desde el principio, pueblo con razones suficientes para comprender su condición marítima. A partir de 1230 en que Fernando III el Santo une definitivamente los reinos de Castilla y León, heredados de su madre doña Berenguela y de su padre Alfonso IX respectivamente, y que ya no volverán a separarse, la proyección naval se acentúa. Si no con caracteres decisivos terminantes, Castilla dependía del mar para gran parte de su comercio, para ayudar a su industria y para resolver ciertos problemas estratégicos.

Durante el reinado de Fernando III en el que ya Castilla y León no volverán a separarse, los señoríos vascos se unieron voluntariamente al reino de Castilla, con lo que se propició el tráfico mercantil en el ámbito del mar del Norte. La importancia de esta actividad exportadora, que coloca a la incipiente marina castellana en un posición privilegiada del comercio marítimo despierta los recelos de Inglaterra, cuyo rey Enrique II prohíbe la entrada de la lana castellana en su reino. Pero Fernando III se valió también de otros medios para fomentar el naciente poder marítimo castellano, ordenando la

construcción de naves en los astilleros vascos y en las atarazanas de Santander, que las haría preferentes a otras construidas en otros lugares del ámbito marítimo europeo del Cantábrico y Mar del Norte. La repoblación humana de las villas marineras norteñas, la explotación de la madera de los bosques de Álava y la riqueza de minerales férricos de Vizcaya permitió al monarca disponer del potencial marítimo capaz de oponerse a las escuadras musulmanas en el estrecho de Gibraltar y proceder a la conquista de Sevilla. Tras ella se crearía una hermandad o universidad de cómitres, a cuyo amparo se fomentaron y desarrollaron las actividades marítimas de Castilla en aguas del sur de la Península.

Primero fue el Cantábrico, el mar castellano en exclusiva; más tarde la Castilla de Sancho IV llega a Tarifa y poco antes se asoma al Atlántico por el sudoeste peninsular (Sevilla 1248, Cádiz 1250) y al Mediterráneo por el reino de Murcia, con lo que en el siglo XIII sólo el litoral del reino de Granada escapa a manos cristianas, y a excepción de la costa de Portugal y de la del reino de Aragón, de Alicante a Perpiñán, las riberas hispanas forman para Castilla, aunque con solución de continuidad, una franca salida al mar.

Por ese mar van a comerciar los castellanos con Francia, Flandes e Inglaterra desde finales del siglo XII, comercio que se mantiene floreciente sin que resulte seriamente dañado por las a veces airadas relaciones entre esos países y la corona de Castilla, pero fue quizá el cariz estratégico de esta crítica fase de la historia medieval hispana el que hizo brotar con más ímpetu la comprensión poco afortunada que los monarcas castellanos tuvieron del mar como factor bélico, y que pone de relieve la tendencia de Castilla a la mentalidad continental.

Sin embargo el extraordinario desarrollo de la lana bajo el control de la mesta tuvo enormes consecuencias en la vida social, política y económica de Castilla y puso a los castellanos en íntimo contacto con el exterior y en especial con Flandes, el mercado más importante para sus lanas.

Como ha escrito Elliot, este comercio con el norte estimuló a su vez toda la actividad mercantil a lo largo de la costa cántabra, transformando las ciudades del norte de Castilla como Burgos en importantes centros comerciales y motivando una notable expansión de la marina cántabra.

No debe descartarse tampoco en la salida al mar castellano la pesca y la navegación costera, en la que tan diestras se mostraban las naves vizcaínas incorporadas a la corona de Castilla, pero el componente bélico o simplemente aventurero, contará también en la balanza.

Como resultado de las Navas de Tolosa (1212) –magnífico exponente de la utilidad de la unión cuando se supeditan a un interés común superior; diversos intereses de partido–, cae de parte castellana el valle del Guadalquivir y con ello Castilla se enfrenta en serio con el mar, y los ejércitos castellanos llegan hasta el estrecho de Gibraltar, cuya importancia estratégica y de posesión se pone de manifiesto, ya que es a través del estrecho el paso de los moros de Africa a la Península, circunscrito y en esas fechas al apoyo del bastión granadino y su refuerzo logístico.

Convertida ya Castilla en nación marítima con intereses políticos y económicos en dos diferentes ámbitos, el cantábrico-nórdico y el andaluz mediterráneo, Alfonso X el Sabio consolidó la conquista territorial de su padre, incorporando a su reino las villas de las costas de Andalucía Occidental, Cádiz, Puerto de Santa María y Cartagena en el Mediterráneo, repoblándolas con gente marinera del Cantábrico. Conforme a su costumbre de hermanamiento para ayuda mutua en el entorno gaditano, se instituye el Colegio de Pilotos de Cádiz (que incorporaba el título de “Vizcaíno”), y cuyas ordenanzas ratificarían los Reyes Católicos en 1500.

No es dudar que Castilla, en sus reyes e incluso en sus pueblos, desconociera la importancia del problema, pero la realidad histórica es que debieron considerarse impotentes para afrontarlo como empresa naval de primera magnitud.

Después de las conquistas territoriales de Fernando III y Alfonso X la presencia musulmana en España quedaba reducida al reino de Granada que pervivió desde 1238 a 1492. Reino que estaba integrado por las provincias de Granada, Málaga y Almería y las comarcas de Tarifa, Algeciras y Gibraltar, plazas cuya posesión era fundamental para Castilla ya que desde ellas podía cerrarse el paso a las flotas de los países del norte de África cuyos refuerzos humanos y de armas podían robustecer el reino granadino, proclives en algunos momentos a emprender la guerra santa contra los reinos de Castilla y Aragón. La lucha por tanto entre las armadas cristianas y musulmanas en aguas del estrecho fue tenaz y mantenida y si se mostró indecisa durante décadas al final se decidió por los reinos cristianos, sobre todo tras la conquista de Tarifa en la que tuvo participación directa el almirante castellano Benito Zacarías eficazmente ayudado por las galeras aragonesas de Berenguer de Montoliú.

La colaboración naval aragonesa fue también intensa en vida de Jaime II de Aragón en el reinado de Alfonso XI de Castilla logrando importantes victorias frente a los musulmanes en 1315 y 1325, pero estos éxitos no evitaron la recuperación de Gibraltar en 1332 por las galeras del rey de Granada coaligadas con las del sultán benimerin Abul Hassan. La situación se agravó con la derrota de la armada de Jofre Tenorio en 1340 y si se estabilizó más tarde a consecuencia de la victoria marítimo terrestre del Salado no se pudo recuperar la roca que permaneció en poder de los moros hasta 1492. La rivalidad con Portugal por cuestiones dinásticas también comportó serias dificultades al poder naval castellano y Jofre Tenorio al mando de la misma armada que había sucumbido ante la de Hassan derrotó en 1337 a la del portugués Manuel Pezzano en aguas del Cabo San Vicente.

En el Cantábrico y en el canal de la Mancha el poder marítimo castellano fue entendido como factor de equilibrio en la rivalidad entre Inglaterra y Francia, sobre todo desde que las cuatro villas de la costa, San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales, constituyeron la Hermandad de las Villas de Castilla con fines de apoyo mutuo y con ello el comercio castellano logró un notable incremento a la vez que reforzó su capacidad de defensa en

la mar. La Hermandad de las Marismas, surgida tras la incorporación de los mareantes vascos potenció su predominio marítimo en el Cantábrico y Canal de la Mancha, en reñida competencia con las marinas extranjeras y su facultad de reclamar privilegios a la Corona cuando el Rey recababa la colaboración de la Hermandad para fines políticos.

Aparentemente aquella Castilla no asimiló el sentido estratégico del paso de Gibraltar hasta que Alfonso XI se preocupe seriamente tras la toma de Algeciras de su neutralización. Y hasta es necesario consignarlo, pues a raíz de la muerte de Fernando III, la defensa del estrecho es para algunos autores la aislada actividad castellana en la empresa reivindicatoria.

Razones de espacio y tiempo no permiten obviamente la profundización en esta conferencia de los distintos comportamientos estratégicos, sociológicos y políticos, que determinan la trayectoria histórica de la Marina de Castilla en toda su dimensión y posicionamiento. Fijaremos sin embargo la atención en la actitud naval de cuatro de sus reyes: Fernando III el Santo, Alfonso X, Alfonso XI y Pedro I, que conjugan diversas formas de mentalidad marítima, sin entrar en el estudio del almirantazgo, que sería un tema para destacar en toda su evolución y alcance.

Fernando III y Alfonso XI son reyes que conceden especial importancia al ejercicio del poder naval, sabedores que sin su dominio no podrán asentarse o consolidarse operaciones en tierra. Alfonso X es un rey legislador, que sabe la importancia de un mar regulado y controlado y Pedro I, el Cruel o el Justiciero, a voluntad, es un monarca de clara mentalidad marítima.

No quiere decirse que no se contabilicen episodios marítimos en los reinados de Sancho IV el Bravo o de Fernando IV el Emplazado, magníficamente estudiados por Javier de Salas, en su *Marina española de la Edad Media* –y que es un historiador naval olvidado al que hay que dar el realce que se merece–. Pero los reyes de la dinastía Trastámara, Enrique II, Juan I, Enrique III, Juan II y Enrique IV, no

alcanzan una proyección naval externa, ni en la casi adormecida reconquista (los pleitos de familia parecen más importantes) ni a través de las alianzas matrimoniales, objeto de una mayor atención por parte de sus antecesores. ¿Comprende Castilla este quehacer naval en el siglo XV, en la antesala de la unidad? Lo que en Castilla aparece y consolida como potencia en tierra no parece pronta a salir de su solar, y no se proyecta más que sobre sí misma.

Será más tarde, cuando la unión de todas las tierras y pueblos de España, canalice ya las inquietudes marítimas de un Aragón mediterráneo, cuando busque en la expansión oceánica una razón de ser naval que la conduzca a su destino histórico.

LA CONQUISTA DE SEVILLA. EMPRESA NAVAL

La idea de Fernando III el Santo al apoderarse de Sevilla, cuya importancia estratégica no desconocía, era la de dar acceso a Castilla a la fachada sur del litoral atlántico, consolidando así las conquistas de Córdoba, Murcia y Jaén.

La empresa no era fácil, dada la situación de la plaza sobre el Guadalquivir cuya entrada defendían numerosas saetías, zabras, cárabos y otras embarcaciones mahometanas. Se imponía por tanto el contar con una fuerza naval eficiente para obtener el éxito deseado y Fernando llamó en su auxilio a Ramón Bonifaz, singular almirante nombrado de la Marina de Castilla para que en el menor tiempo posible reuniese una armada de capacidad operativa para la acción.

Bonifaz cumplió los deseos del rey y ayudado por los Concejos de la Costa en poco tiempo tuvo aparejadas a sus órdenes trece naos y cinco galeras, que a expensas de las arcas reales se construyeron en Santander, y dirigiéndose con ellas contra las naves berberiscas las derrotó antes de remontar el Guadalquivir a pesar de ser éstas superiores en número a las cristianas. No vamos a pormenorizar en los detalles del combate, que ha sido minuciosamente estudiado por

diferentes autores, entre ellos por el contralmirante Martínez Valverde, en una serie de interesantes aportaciones. Varios encuentros tendrían aún ambas armadas, hasta que, gracias a las naves que incomunicaron a Sevilla con el mar y con el barrio de Triana, en una bien planeada maniobra estratégica, y destruido el puente de barcas, causa de la embestida que intencionadamente dieron las naos de Bonifaz, logró don Fernando apoderarse de aquella plaza mediante la rendición.

Tal conquista hizo ver al rey Fernando la necesidad de contar con una adecuada fuerza naval para proseguir en su labor de limpieza y protección de las costas del sur atlántico, y fundó bajo la dirección del propio Bonifaz en la Sevilla conquistada, un astillero.

A la conquista de Sevilla, franqueado el Guadalquivir, y como más directa consecuencia, siguieron las rendiciones de Sanlúcar, Rota, Jerez, Cádiz, Arcos, Lebrija y el Puerto de Santa María, si bien el dominio en muchos puntos fue solo nominal y obligó a realizar nuevamente su conquista.

Preparaba el rey santo una gran expedición a Africa, en un intento de cortar el paso de tropas y suministros a los moros de la Península, cuando le sobrevino la muerte.

ALFONSO X EL SABIO Y LOS *FECHOS DEL MAR*

La marina militar de Castilla sin embargo quedaba fundada, y sería su hijo y sucesor Alfonso X el encargado de dotarla de un dispositivo legal acorde con su contenido.

Hay varias fechas muy significativas en la vida de Alfonso X, sucedidas siempre curiosamente tras intervalos de diez años, y que repercuten en su mentalización por las cosas o *fechos del mar*.

En 1242 siendo todavía príncipe inicia una campaña que culminará en la conquista de Cartagena para la doble Corona de Castilla y

León. El hecho en sí se registra por todos los historiadores como un paso más de la Reconquista, pero hay algo más importante; es el año que llega Castilla al Mediterráneo, mar que va a influir poderosamente en su porvenir.

Diez años más tarde, en 1252 el príncipe Alfonso es proclamado rey y se dispone a continuar el pensamiento naval de su padre. Funda las atarazanas de Sevilla y organiza la escuadra real para la proyectada expedición de Africa, pero fracasado el intento por desavenencias de los Reyes de Portugal y Navarra, cambia de ruta y les ordena dirigirse a Cádiz, a la que conquista el almirante Pedro Martínez de la Fe con treinta y cinco buques bien armados y equipados. Estamos en 1262 –otra vez la década por medio– y el hecho que para la mayoría de los historiadores no es más que una simple operación de policía para asegurar la posesión de Sevilla, significa nada menos que la llegada de Castilla al mar del Estrecho de Gibraltar.

En 1282, con la sublevación del príncipe Don Sancho termina prácticamente el reinado de este rey al que le cupo la gloria de convertir la Castilla continental en Castilla peninsular; la Castilla bañada por el duro Cantábrico, en la Castilla de los tres mares; de la mar Océano que la une al *más allá* ignoto entonces; de la mar de Alborán que la une al peligro perenne de invasión, y de la mar mediterránea que la une a las empresas de las cruzadas, o lo que es decir, que la vincula Europa.

Alfonso X realizó reformas en los diferentes cargos marítimos. Así como en el reino anterior existía sólo en Castilla un Almirante, Alfonso X dividió este cargo en dos; uno que ejercía la jurisdicción en las aguas de Andalucía y que fue encomendado a Pedro Martínez de la Fe, y otro para los mares del Oeste que lo inauguró Ruy López de Mendoza. El primero debía residir en Sevilla, consolidada como capital marítima de Castilla y el segundo en Burgos, como punto céntrico con relación a la costa de Cantabria y por estar su atarazana en Castro Urdiales. Creó también dicho rey la dignidad de Adelantado Mayor de la Mar, cargo que confirió a su primer mayordomo, el vallisoletano Juan García de Villamayor.

Fernando III al morir, había dicho a su hijo y heredero Alfonso; *Señor, te dejo toda la tierra de la mar acá que los moros del Rey Rodrigo de España ganaron e ovieron; en tu señorío finca toda, la una conquistada, la otra tributada. Si es ese mismo estado que te la dexo la sopieras guardar, eres tam buen rey como yo; si ganares por ti más; eres mejor que yo, y si de esto menguas, non eres tan bueno como yo.* El Rey Alfonso, para ser mejor que el Rey San Fernando, para ganar por sí más, pensó en la mar... y ponderó a la mar, a los hombres de mar y a la guerra de mar en la II Partida: *Maravillosas cosas son los fechos de mar (Ley XXIV, título IX). Mar es logar señalado en que pueden los homes guerrear a su enemigos (Título XXVI).* El conocía por intuición la estrategia marítima fomentaba la construcción naval, concedía privilegios y franquicias a los puertos y a los navegantes, protegía la inmigración de marinos catalanes e italianos que enseñaran a vencer los peligros del *agua et de los vientos.* (Ley X, título XXIV).

Antonio Maura dijo que no era la inteligencia sino el corazón, el único manantial copioso de las grandes obras, porque en él reside el talismán que mueve y sojuzga las voluntades. A Alfonso X le sobraba inteligencia, pero le faltó corazón. Comprendiendo al mar, sintiendo al mar, para ser mejor que su padre, deseó la Corona imperial de Alemania que legítimamente le correspondía por ser nieto del emperador fallecido.

En el momento culminante de la reconquista de Cádiz, cuando quedó abierto el camino para la expedición ultramarina, que evitase el peligro de nuevas invasiones, muere Felipe de Suabia y España tendrá que esperar más de dos siglos para que Isabel clave la bandera en Melilla y Cisneros en Mazalquivir, mientras se ensancha Castilla por Oriente con el Gran Capitán y por Occidente con las navegaciones de los descubridores.

ALFONSO XI. EL ALMIRANTAZGO DE JOFRE TENORIO

Con Alfonso XI la marina de Castilla representa una fuerza respetable, pero los moros granadinos aprovechando el estado interior del reino no habían cesado de hostilizar las fronteras y el almirante Jofre Tenorio que estaba encargado de guardar el Estrecho con seis galeras,

ocho naos y otras embarcaciones menores, se había visto obligado a atacar a una armada granadina muy superior a la que logra derrotar.

Los árabes africanos sin embargo acoplan enormes efectivos que hacen presagiar en breve otra nueva invasión.

El peligro esta vez va a ser conjurado por una alianza conjunta entre Castilla y Aragón, con ochenta naos de Cantabria reunidas en apoyo de las galeras que disponía su almirante, a las que se sumaron otras doce bien armadas al mando del almirante aragonés Gilaberto de Crilles.

Una serie de vicisitudes, entre ellas la muerte de dicho almirante por un flechazo, dejan a Castilla sola en el estrecho para su guarda, y Jofre Tenorio se ve obligado a dirigirse a Sanlúcar con el fin de apresurar el armamento de los navíos que pudiesen ser lanzados al agua, pero a pesar de la actividad del rey y del celo de Tenorio, no pudieron impedir un nuevo asalto peninsular de los benimerines africanos, que amparados en las sombras de la noche pasaron el estrecho con sesenta galeras, escoltando a 140 naves que quedaron al amparo de las murallas de Algeciras y Gibraltar.

Un nuevo cambio de actitud de los reyes de Portugal y de Aragón, temerosos de que los pujantes moros amenazasen también sus Estados, propició una nueva ayuda naval a Don Alfonso, que pudo dirigirse hacia Tarifa. A orillas del Río Salado tuvo lugar la cruenta batalla que compensó con creces las penalidades anteriormente sufridas por los cristianos, pues el resultado fue obligar a los benimerines a regresar a Africa y al rey de Granada a volver a su reino, deteniendo en consecuencias esta derrota, un nuevo avance musulmán en la Península.

POLÍTICA DE ALIANZAS

Esta política de alianzas de Castilla con sus vecinos peninsulares y con los países europeos de clara influencia marítima dio excelentes resultados. En 1343 Eduardo III de Inglaterra envió a

dos de sus más distinguidos nobles, los Condes de Derby y Salisbury en ayuda de Alfonso XI de Castilla en el cerco de Algeciras y Gibraltar en poder de los moros. Los dos capitanes ingleses lucharon bravamente hasta el extremo de que el Conde de Derby resultó herido por una saeta. Cooperaron con la flota real del almirante Edigio Bocanegra en sus ataques contra los navíos moros, y obtuvieron de Alfonso XI el compromiso de casar al Infante Don Pedro, su primogénito con Juana, hija de Eduardo III, lo que hubiese dado origen a una fuerte alianza entre Castilla e Inglaterra.

Desgraciadamente no fue así, por el imprevisto fallecimiento de la princesa inglesa en Burgos en 1348 cuando se dirigía a la Corte castellana para casarse. Pocos años después Don Pedro lo haría con Doña Blanca de Navarra y sería Francia la favorecida con la alianza, pero no hay duda de que Inglaterra había buscado con insistencia la amistad de Castilla consciente de que su poderosa marina podía ser un factor importante en el resultado de la larga guerra iniciada de los Cien Años.

LA MARINA DE CASTILLA Y LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS

La primera intervención de la marina castellana en la llamada guerra de los cien años inclinó la superioridad naval a favor de Francia frente a las naves adversarias obligadas a recluirse en sus puertos, pero más tarde fueron los ingleses los que tomaron la iniciativa y pudieron derrotar a los franceses en la Esclusa en 1340. Dos años después, reactivada la alianza franco-castellana, una armada al mando de Luis de la Cerda –Luis de España, nieto de Alfonso X el Sabio–, venció a la armada de Eduardo III(1342) a la altura de la isla de Guernsey. Sin embargo Eduardo III logró el desquite en 1350 con una victoria sobre las naves castellanas en Wilsechea. Pero a pesar de este éxito era tal el respeto que inspiraba el poder naval de Castilla en los mares nórdicos europeos, que al año siguiente, ya en el reinado de Pedro I (1350-1369), Eduardo III pactó con la Hermandad una tregua de veinte años y abrió de nuevo los puertos de

Inglaterra y Bretaña al tráfico de las naves cántabras. En el Tratado de Londres, ratificado ya por Pedro I de Castilla en las Cortes de Valladolid, Eduardo III concedió a los súbditos castellanos plena libertad de pesca y comercio en las costas y puertos ingleses.

PEDRO I, UN REY CON MENTALIDAD NAVAL

El turbulento reinado de Pedro I, hijo y sucesor de Alfonso XI, y uno de los reyes más controvertidos de la historia patria, no será obstáculo para entenderlo como uno de los más fecundos en hechos marítimos que registra los anales de la Marina castellana.

En un apéndice sobre el mismo, con los datos recogidos en el depósito Hidrográfico, se escribe de Pedro I, *que lejos de ver cómo sus predecesores en la ribera del mar un obstáculo a la consecución de sus miras, hizo de este elemento y de sus naves, teatro de empresas trascendentales y deponiendo toda molición aventuróse a capitanearlas sin dar oídos a lo consejos de sus cortesanos, que para disuadirlo de sus propósitos cohonestaban con excusas incongruentes la repugnancia que sentían hacia las molestias propias de la vida en las galeras.*

Pedro I se encontró frente a un amplio teatro de operaciones en su actitud naval. Sostuvo guerras marítimas con Aragón e Inglaterra, pero tuvo escasa participación en las tareas de la reconquista, neutralizadas las flotas musulmanas con el dominio del Estrecho obtenido por su padre. Con Aragón, sin embargo, el pleito fue totalmente naval. El almirante catalán Francisco Perellós había capturado en el puerto de Sanlúcar dos navíos genoveses. Pedro I pretendió que el culpable de la infracción fuese entregado de inmediato y descontento de la respuesta evasiva del rey de Aragón le declaró la guerra. Las hostilidades comenzaron en el verano de 1336 y fueron posteriormente suspendidas a ruegos de la Santa Sede, pero se reanudan de nuevo en 1338 y la Marina no queda inactiva.

Veinte navíos pertrechados en Sevilla cruzaron el estrecho de Gibraltar y se apoderaron de Guardamar, importante villa situada en la desembocadura del Segura. Animado por el éxito, Don Pedro da orden a Martín Yáñez de activar los armamentos marítimos en los diversos arsenales de Galicia, Vizcaya y Andalucía, y reúne en poco tiempo en Sanlúcar, un total de 80 buques.

La más grande, llamada *Uxel*, que enarbolaba el pabellón real, tenía tres castillos y 500 hombres de tripulación, y otras 19 de casi las mismas dimensiones estaban al mando de los principales caballeros de la Corte y de los marinos más experimentados como Gil de Bocanegra, Diego García de Padilla, Fernando Álvarez de Toledo, Garçijofre Tenorio, Sánchez de Tovar, Pedro de Velasco, Ambrosio Bocanegra, Pedro de Porres, López de Córdoba, Suero López de Quiñones, etc.

La flota se hizo a la vela recalando sucesivamente en Cádiz, Algeciras y Cartagena; devasta las costas de Valencia y llega a amenazar las de Barcelona.

El grueso de la Armada aragonesa estaba en Cerdeña; una veintena de galeras resguardadas al abrigo de los fondos bajos defendían la entrada del puerto, pero librada la batalla y a pesar de la desproporción evidente de las fuerzas, los catalanes, habilísimos tácticos, obligaron a sus numerosos enemigos a retirarse.

La revancha la obtuvo sin embargo en Berbería donde las galeras aragonesas de Mateo Mercer, desplazadas hasta One para ayudar al virrey de Tremecén Abu Henen, fueron apresadas por naves castellanas, y más tarde el almirante castellano Martín Yáñez derrota a las naves aragonesas que mandaba el almirante aragonés Vizconde de Cardona.

CONFRONTACIÓN NAVAL CON PORTUGAL. AMBROSIO BOCANEGRA

La confrontación naval con Portugal se resolvió con éxito por la decisión y habilidad táctica del almirante Ambrosio Bocanegra,

recomponiendo la mermada fuerza naval castellana en aguas del sur de la Península con la ayuda de naves cántabras y levantó en 1370 el bloqueo al que estaba sometido el acceso al Guadalquivir por parte de una fuerte armada lusitano-genovesa, obligándolas a regresar a Lisboa. La negativa de los capitanes vascos al servicio de Portugal a combatir contra sus compañeros castellanos de la armada de Bocanegra impidió que las armadas enfrentadas entablaran combate.

Bocanegra se apuntó nuevos éxitos con su fuerza naval en ayuda de Francia, enfrentándose en 1372 con la armada inglesa a la que destruyó, apresando las naves que lograron salvarse en el combate, entre ellas la de su almirante conde de Premboke. Una nueva intervención naval castellana propició a Carlos V de Francia la conquista de La Rochela, por lo que vencida en el mar, Inglaterra hubo que ceder a Francia la mayor parte de sus territorios en Aquitania, por lo que a la muerte de Eduardo III, solo Calais, Cherburgo, Burdeos y Bayona eran los puertos más importantes que Inglaterra conservaba en el continente. El apoyo prestado a los reyes franceses en esta larga guerra por las armadas castellanas les facilitó la recuperación de la mayor parte del país en manos de los monarcas ingleses.

Nuevamente surgió otro conflicto con Portugal por la aspiración de su rey Fernando I a ceñir la corona de Castilla, por lo que también nuevamente Bocanegra se dirigió con su armada a bloquear Lisboa, mientras las tropas de Enrique II penetraban en Portugal. Obligado a pedir la paz, el rey lusitano se avino a contribuir con cinco galeras cada vez que la armada castellana interviniese en la guerra contra Inglaterra, guerra que no se hizo esperar, ya que amenazada Castilla de una invasión por parte del ejército del Duque de Lancaster, se aprestó una armada combinada castellano-francesa al mando de los almirantes Fernando Sánchez de Tovar y Juan de Vienne respectivamente que asolaron la isla de Wight y las costas meridionales inglesas en 1375. Dos años después ante el fracaso de las conversaciones de paz se reanudaron las hostilidades y las tropas de desembarco de Tovar y Vienne tomaron y saquearon la ciudad de Walsingan, sin lograr enfrentarse con la armada inglesa como pretendían. En esta ocasión el azar jugó a favor de Castilla, pues la

armada inglesa quedó destruida por un temporal cuando se dirigía a las costas españolas para realizar actos de represalia.

Juan I (1379-1390) siguió la política de amistad con Francia, mantenidas firmemente por su padre Enrique II, por lo que se vio obligado a destacar a menudo sus armadas al canal de la Mancha para cumplir los compromisos de política exterior del rey francés y al mismo tiempo defenderse de las amenazas que gravitaban sobre su reino a consecuencia de los contenciosos políticos pendientes con Portugal e Inglaterra. De aquí que en 1381 la armada de Sánchez de Tovar destruyera a la portuguesa de Alfonso Tello, pero no pudo impedir que la armada del rey de Inglaterra aliado con Portugal se refugiara en el Tajo y que sus naves fueran varadas y desarmadas para impedir su apresamiento. Más positivos fueron los resultados de la campaña naval de Sánchez de Tovar en el año siguiente que forzó al rey lusitano a pedir la paz y a conceder la mano de su hija Beatriz a Juan I con la condición de que recaería en esta la corona portuguesa si Fernando I moría sin dejar descendientes varones.

El incumplimiento de este acuerdo por la proclamación como rey de los portugueses del maestre de Avis con el nombre de Juan I desató de nuevo la guerra entre Castilla y Portugal. Los éxitos navales de Sánchez de Tovar en aguas de Lisboa en 1358 no mermaron la capacidad defensiva de la ciudad, ni pudieron impedir que como consecuencia de la derrota del ejército castellano ese año en Aljubarrota, una armada combinada anglo portuguesa entrara en La Coruña, desembarcara tropas y se apoderara de algunas poblaciones y varias galeras. Juan I concertó la paz con Inglaterra y el matrimonio de su primogénito, el futuro Enrique III con Catalina, hija del Duque de Lancaster si bien quedó sin resolver el litigio con Portugal.

Tras unos años de paz, Enrique III (1390-1406) se vio involucrado en un nuevo conflicto con Juan I de Portugal, cuando la ciudad de Badajoz fue ocupada por tropas portuguesas. Conocedor de que la vulnerabilidad estratégica de Portugal radicaba en el mar, Enri-

que III organizó en Sevilla una gran armada reforzada con naves del Cantábrico al mando del almirante Diego Hurtado de Mendoza, que comenzó por castigar las costas del país enemigo y destruyó una escuadra portuguesa en aguas del estrecho, aunque no pudo impedir que saqueara la ciudad de Cádiz.

MÁS LUCHAS CONTRA INGLATERRA

Compromisos anteriores obligaron a Enrique III a enviar una vez más una armada en ayuda de Francia cuando en 1405 se reanudaron las hostilidades entre ese país e Inglaterra. Cuarenta naos al mando de Martín de Avendaño requeridas para proteger el tráfico marítimo y tres galeras al mando de Pero Niño zarparon hacia el canal de la Mancha. Las galeras del almirante castellano coaligadas con las francesas emprendieron una campaña de hostigamiento y saqueo de ciudades inglesas asaltando y devastando Cherbourg, Plymouth, Portland, Poole y la isla de Jersey antes de invernar en Hartfleur para preparar la campaña del año siguiente. No empezó esta con buena fortuna pues las galeras de Niño y las francesas hubieron de retirarse ante la presencia de una escuadrilla prevista de artillería, pero tuvieron ocasión de atacar de nuevo la isla de Jersey donde obtuvieron un buen botín.

LA DEFENSA DEL ESTRECHO. ALONSO ENRÍQUEZ

Durante la minoría de edad de Juan II (1406-1454) hijo y sucesor de Enrique III, el regente-infante don Fernando dio prioridad a la defensa naval del estrecho para impedir la llegada de refuerzos africanos en ayuda del rey de Granada. Confiada la acción naval al almirante Alonso Enríquez consiguió una importante victoria sobre una escuadra conjunta de los reyes de Túnez y Tremecen, recuperando el dominio del estrecho lo que permitió culminar con éxito otras operaciones militares en tierra, como la toma de Antequera, que valió al infante-regente el sobrenombre con el que se le distingue.

PARALIZACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR

La ausencia de Castilla del regente, proclamado rey de Aragón, las intrigas de la nobleza para apoderarse de las riendas del gobierno durante la minoría de edad de Juan II paralizaron la política exterior sin que la situación mejorara cuando el rey alcanzó la mayoría de edad. Las Cortes castellanas se mostraron reacias a la concesión de créditos para organizar la armada que una vez más solicitaba el rey de Francia para su dilatada lucha contra Inglaterra, aunque se mandó un refuerzo naval con una armada de cuarenta naos cántabras al mando de Fernán Pérez de Ayala y Ruy Gutiérrez de Escalante, con el fin de mantener libres las derrotas de Flandes, Escocia y Bretaña. Durante la campaña las tropas castellanas embarcadas asaltaron las plazas de Bayona, San Juan de Luz, Biarritz y Burdeos.

GUERRA ENTRE CASTILLA Y ARAGÓN: FADRIQUE ENRÍQUEZ

Suscitada la guerra entre Castilla de una parte y Navarra y Aragón de otra a causa de las intrigas de los infantes aragoneses, para hacer frente a la amenaza musulmana en 1429 se consiguió con gran esfuerzo armar en Vizcaya, Santander y Sevilla una poderosa armada al mando de Don Fadrique Enríquez destinada a operar en el Mediterráneo en la guerra contra la coalición navarro-aragonesa. Pero esta campaña naval solo le dio ocasión de atacar en algunos lugares de la costa balear con el apresamiento de algunas galeras, por lo que acordada una tregua entre las partes beligerantes el almirante Enríquez aprovechó la circunstancia de disponer de una potente armada para llevar a cabo una demostración de fuerza naval ante las costas granadinas atacando varias poblaciones con éxito y logrando el vasallaje del rey Muley Mohamed VIII a la corona de Castilla.

ÚLTIMAS EMPRESAS DE LA MARINA DE CASTILLA

La última intervención de la Marina de Castilla durante la guerra de los Cien Años tuvo lugar en las postrimerías del reinado de

Juan II cuando una potente armada facilitó gracias a una brillante campaña naval la incorporación a suelo francés de las plazas fuertes de Burdeos y Bayona. Es evidente por tanto que en el curso de más de cien años de contienda sostenida entre Inglaterra y Francia la participación de la Marina de Castilla fue en gran parte decisiva en el resultado final del conflicto.

Aunque durante el conflictivo reinado de Enrique IV (1455-1474) se renovaron los tradicionales acuerdos de amistad con Francia, en la política exterior, existía ya una creciente aproximación comercial hacia Inglaterra que condujo a la enemistad de Francia, hasta entonces tradicional aliada de Castilla. Este cambio de orientación en la política exterior y las revueltas internas favorecieron la inactividad naval. Sin embargo paradójicamente se alcanzó un importante éxito con la conquista en 1462 de Gibraltar en colaboración con una fuerte hueste armada a las órdenes del conde de Niebla.

BREVE NOTICIA DE LOS ALMIRANTES DE CASTILLA

Las empresas navales del Reino de Castilla pudieron llevarse a cabo con fortuna o desgracia bajo la dirección de sus almirantes y hombres de mar. Así la evolución del Almirantazgo será importante en el devenir histórico de la marina castellana ya que el cargo de almirante fue el de más alto rango de la dirección naval, aunque sus competencias fueran en principio más amplias que las propiamente militares ya que tenían atribuidas funciones jurisdiccionales, como la administración de justicia en sus aforados tanto en navegación como en puerto.

Prescindiendo de los antecedentes del siglo XII en el que la marina tiene un importante desarrollo a impulsos de Ramón Berenguer III y IV, y en Castilla y León la organización naval del arzobispo Gelmírez durante los reinados de Alfonso VII y Alfonso VIII en la que se gesta una incipiente marina, es evidente que los dos hechos militares que van a potenciarla, son la conquista de Mallorca en 1229 y la toma de Sevilla en 1248, hechos ambos que son el verdadero ori-

gen de las marinas aragonesa y castellana, y con ella del surgimiento de los primeros almirantes de ambas armadas.

Sabido es que la palabra almirante procede etimológicamente de la raíz árabe al-Amir que tiene un significado equivalente a jefe o caudillo, pero en este caso referido a los hechos de mar. Así pues el título prevalece para designar al más importante de los oficiales del Rey al mando de la armada, aun cuando en el reino de Castilla aparezcan otras denominaciones como la de *Adelantado Mayor de la Mar* título otorgado por Alfonso X en 1260 a Juan García de Villamayor. Sin embargo este cargo no se instituye paralelamente al del almirante, sino que fue un nombramiento político e institucional para una acción militar de un determinado momento, visto el documento constitutivo.

El título de almirante, como va a ser contemplado en Castilla y Aragón estaba ya institucionalizado en las monarquías europeas occidentales, pero es importante consignar que Aragón es una adelantada en el cargo, pues después de la conquista de Mallorca Jaime I confirió en 1230 el mando de la flota real a un almirante de Cataluña y Mallorca y en lo sucesivo siempre tuvo un Almirall o Almirante en la Corona de Aragón que con el tiempo llegaría a tener a sus órdenes a tres vicealmirantes, el de Cataluña, el de Mallorca y el de Valencia.

Hay autores que afirman que Alfonso X siendo todavía príncipe heredero, habría concertado en 1244 con el marino cántabro Ruy García de Santander la colaboración marinera necesaria para la conquista de Cartagena lograda un año más tarde, y el propio rey Fernando III preparó el plan de ataque a Sevilla en el invierno de 1246, dando instrucciones en Jaén a Ramón Bonifaz, quien regresó al norte para preparar una escuadra y acudir con ella al sitio previsto. La Crónica General de España refiere como el monarca protegió la escuadra de Bonifaz con tropas de caballería, haciéndola avanzar a través del Guadalquivir y como las dos naves más fuertes navegaron río arriba hasta romper el puente de barcas unidas con gruesas cadenas que impedían el paso a las naves, estableciendo el bloqueo

del barrio de Triana y tras la ocupación de la Torre del Oro que protegía las atarazanas sevillanas consiguieron la rendición de la ciudad.

A pesar que por esta hazaña se considera a Ramón de Bonifaz como el primer almirante de Castilla, lo cierto es que nunca recibió tal título, ya que no consta ni en la documentación oficial ni en las numerosas menciones que de él se hacen en el repartimiento de Sevilla, pero el propio hecho de la conquista de Sevilla, en la que de modo tan eficaz participó las naves de Bonifaz, hizo sentir la urgencia de un poder naval organizado y jerarquizado, aunque la muerte de Fernando III, aplazó tales propósitos que serán retomados por su hijo y sucesor Alfonso X el Sabio.

Así a poco de comenzar su largo reinado Alfonso X designaba Almirante Mayor de la Mar a Ruy López de Mendoza que ocupa el cargo entre 1253 y 1260, siendo sustituido por el Mayordomo Mayor del Rey Juan García de Villamayor a quien la propia Provisión Real de nombramiento le designa *Adelantado Mayor de la Mar*.

Todavía durante el reinado de Alfonso X otros personajes ocuparon el oficio de Almirantes como Ferrán Gutiérrez, Pedro Lasso de la Vega y Pedro Martínez de Fé, pero habrá de esperarse al reinado de Sancho IV para conocer la consolidación del oficio, en la figura de Payo Gómez Chariño, ayo del propio monarca.

De todos modos la documentación oficial y especialmente la suscripción de los almirantes en los Privilegios Rodados, permite conocer con mayor detalle el tiempo en que los Almirantes Mayores de la Mar ocupan dicho rango y desde luego sus nombres y su vinculación con los intereses generales del Reino, así como su adscripción a los grandes linajes de Castilla y León, como sería el caso de Ruy López de Mendoza, de Pedro Lasso de la Vega, de los Castañeda, Pero Nuño Díaz y Diego Gutiérrez de Cevallos entre otros, en los reinados de Alfonso X, Sancho IV y Fernando IV.

Los Mendoza proceden de un linaje alavés del que toman su apellido, habiendo participado en la toma de Toledo y la batalla de las

Navas de Tolosa, siendo Ruy López de Mendoza el primero de los Almirantes de Castilla que aparece en los documentos entre 1235 y 1260. La extensión de este linaje se produce con Pedro González de Mendoza, Mayordomo Mayor de Enrique II y de Diego Hurtado de Mendoza que le sucedió en este importante cargo y que fue también nombrado Almirante Mayor en 1394, cargo que desempeñaría hasta su fallecimiento.

Como ha escrito Rogelio Pérez-Bustamante en su magnífico estudio sobre los Almirantes de Castilla, ciertamente destacan entre los primeros almirantes la presencia de varios provenientes del Norte del Reino, Merindad de Castilla la Vieja y de Asturias y este es el caso de Pedro Lasso de la Vega confirmado como almirante en 1278 y de los hermanos Pero y Nuño Díaz de Castañeda que ocupan el oficio conjuntamente entre 1286 y 1291, así como personajes que aparecen ligados al Infante Don Pedro y que dejan todavía huella en el oficio en la figura de Diego Gómez de Castañeda, Almirante que figura en el último año del reinado de Fernando IV.

Payo Gómez Chariño es el primero de los almirantes del reinado de Sancho IV, pero ha de hacerse una mención especial en Don Juan Manuel el poderoso hijo del Infante Don Manuel, hermano del Rey sabio y de su segunda esposa Beatriz de Saboya, Don Juan Manuel sería designado Almirante Mayor de la Mar, ocupación temporal de este importante oficio que por razones políticas y quizás técnicas, pasaría un año después a Bernal de Sarriá, que inaugura el almirantazgo de la Marina castellana por parte de catalanes y genoveses.

Las a veces imperiosas necesidades del ejercicio de un mando naval obligaron a su búsqueda en personajes extranjeros. El primero de ellos sería Micer Benito Zacarías, llamado por Sancho IV para ocupar el Almirantazgo en 1292 para hacer frente a los benimerines, siendo el organizador de una flota con galeras genovesas y otras logradas en Sevilla, causante de la derrota musulmana en el estrecho. A Zacarías le seguirían los catalanes Bernal de Sarriá y Gilberto de Castelnou, y tras ellos los genoveses Micer Egidio y Micer Ambrosio Bocanegra. El primero de aquellos era hermano del Duque de Génova y entró al servicio de Alfonso XI en 1431 en el momento en

que las tropas castellanas habían sufrido varias derrotas navales en el Estrecho. La actuación de Bocanegra resultó muy positiva pues combatió brillantemente a los musulmanes impidiendo los socorros africanos a la ciudad de Algeciras, que acabaría siendo conquistada, combatiendo luego en el bloqueo marítimo de Gibraltar y pasando tras la muerte de Alfonso IX al servicio de Pedro I, organizando importantes operaciones marítimas contra Aragón, y siendo más tarde asesinado por orden del propio Rey en Sevilla en 1367, que lo acusaría de traición.

Enrique II nombraría al hijo de Egidio Bocanegra, Ambrosio, como nuevo Almirante, recibiendo de sus servicios la resonante victoria de La Rochella sobre la flota inglesa, haciendo prisionero a su almirante, conde de Pembroke y estableciendo el bloqueo de Lisboa en 1473, con derrota de los portugueses ante la misma ciudad.

Otro linaje castellano de gran abolengo, los Tovar, ocuparían después de los genoveses el Almirantazgo de Castilla, en las personas de Fernán Sánchez de Tovar y Juan Sánchez de Tovar, para pasar más tarde a los Mendoza con el breve paréntesis de los Guzmán, Alvar Pérez de Guzmán llamado el Bueno y Juan Alfonso de Guzmán, destacado en las luchas contra moros y portugueses.

Recaído el Almirantazgo nuevamente en la familia Mendoza, Diego Hurtado de Mendoza, padre del Marqués de Santillana, no pudo conseguir la pervivencia del oficio de Almirante en sus descendientes, pasando este cargo a los Enríquez vinculados por su propia sangre y lealtad a los intereses de la Corona. Estos Enríquez ocuparon toda la historia del Almirantazgo de Castilla entre 1405 en que Alonso Enríquez fue nombrado Almirante, hasta 1705 en que Juan Tomás Enríquez fue depuesto por Felipe V por haber abrazado la causa del pretendiente Carlos de Austria. Pero esto es ya otra historia.

Ofrecemos ahora la lista documental de los Almirantes de Castilla hasta el reinado de los Reyes Católicos, que consolida la unidad española.

ALMIRANTES MAYORES EN LA EPOCA MEDIEVAL

Reinado	Personaje	Años
ALFONSO X..... (1252-1284)	ROY LÓPEZ DE MENDOZA JUAN GARCÍA DE VILLAMAYOR FERRÁN GUTIÉRREZ PEDRO LASSO DE LA VEGA PEDRO MARTÍNEZ DE FÉ	1253-1260 1260 1272 1278 1279
SANCHO IV (1284-1295)	PAYO GÓMEZ CHARINO PERO Y NUÑO DÍAZ CASTAÑEDA MICER BENITO ZACARÍAS FERRÁN PÉREZ Y JUAN MATHE DE LUNA	1284-1286 1286-1291 1292-1295 1295-1300
FERNANDO III..... (1295-1313)	ALFONSO PÁEZ DE SOTOMAYOR DIEGO GUTIÉRREZ DE CEBALLOS DON JUAN MANUEL BERNAL DE SARRIÁ DIEGO GARCÍA DE TOLEDO DIEGO GÓMEZ DE CASTAÑEDA	1300-1303 1304-1305 1306 1307 1308-1311 1311
ALFONSO XI (1312-1350)	GILBERTO DE CASTELNOU ALFONSO JOFRE TENORIO	1310-1312 1312-1340
PEDRO I..... (1350-1369)	MICER EGIDIO BOCANEGRA	1341-1368
ENRIQUE II..... (1369-1379)	MICER AMBROSIO BOCANEGRA FERRÁN SÁNCHEZ DE TOVAR	1369-1373 1373-1384
JUAN I..... (1379-1390)	JUAN FERNÁNDEZ DE TOVAR JUAN HURTADO DE MENDOZA	1384-1385 1387-1389
ENRIQUE III (1390-1406)	ALVAR PÉREZ DE GUZMÁN DIEGO HURTADO DE MENDOZA	1391-1394 1392-1404
JUAN II..... (1406-1454)	ALONSO ENRÍQUEZ FADRIQUE ENRÍQUEZ	1405-1416 1416-1464
ENRIQUE IV..... (1454-1474)	ALONSO ENRÍQUEZ	1464-1490
REYES CATÓLICOS. (1474-1504)	FADRIQUE ENRÍQUEZ	1490-1517

REFLEXIÓN FINAL

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 tendrá 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 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 de Castilla en los difíciles condicionantes de su trayectoria, habrá contribuido no poco al mantenimiento, tras la unidad, del espíritu castellano reconquistador y medieval –tan profundamente opuesto a los fenómenos nacientes del capitalismo– y al que deberá el poderío español en su apogeo, su originalidad y su grandeza.

