

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN

LXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



BONIFAZ Y LA MARINA DE CASTILLA

CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2022
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 85
BURGOS, 2022



MINISTERIO DE DEFENSA

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

**LXV JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**BONIFAZ Y LA MARINA
DE CASTILLA**



**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2022
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 85
BURGOS, 2022**

CUBIERTA: Panel 1 de la cantiga 271. Cantigas de Santa María de Alfonso X

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es>

EDITA:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2021
NIPO 083-22-317-7 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-726-8 (edición impresa)
Depósito legal M-31065-2022
Fecha de edición: febrero 2023
Imprime: Ministerio de Defensa

NIPO 083-22-318-2

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro, procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

SUMARIO

	Págs.
<i>El concejo de Burgos</i> , por D. Julio Pérez Celada. Profesor Titular de Historia Medieval de la Universidad de Burgos	9
<i>La estrategia naval de Fernando III y Alfonso X por el control de la Gran Mar d'España</i> , por D. Jesús Ángel Solórzano Telechea. Catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Cantabria	23
<i>El almirante Bonifaz, entre la historia y la leyenda</i> , por Don Juan Rodríguez Garat. Almirante (retirado).	43
<i>La Marina castellana en la Guerra de los 100 años</i> , por D. Pedro Perales Garat. Capitán de fragata (en la reserva)	69

BONIFAZ Y LA MARINA DE CASTILLA(*)

Desde los inicios de la Edad Media, los territorios que conformarán Castilla tienen una vasta zona costera, ampliada de forma notable en el siglo XIII. La incorporación de las tierras del Sur y de Murcia abre el reino a otros mares, y con ello también a otras empresas. La navegación atlántica y África empiezan a tener interés, a la vez que Castilla se hace presente en el Mediterráneo. Precisamente por esto, las costas del reino, que fueron objeto de ataques desde el exterior, son consideradas un área a defender y un espacio del que obtener notables ventajas económicas y políticas.

Con este cambio se transforma también la percepción del mar y de los territorios costeros, lo que, unido a la evolución social y política que tiene lugar en el siglo XIII, constituye la base de la nueva actitud de la Monarquía con respecto al mar y del nacimiento de una nueva institución que se formará progresivamente: la marina de guerra castellana.

Rodeada de enemigos y de mares, Castilla no tiene más remedio que hacerse con el control de sus aguas circundantes para afrontar con posibilidad de éxito la lucha por el dominio de las costas, los mares limítrofes y las rutas de navegación.

La creación de la marina de guerra fue, realmente, una consecuencia lógica del ensanchamiento geográfico de la corona castellana en ese siglo, auténtica centuria reconquistadora durante la cual Castilla se abre a espacios marinos hasta entonces vedados y experimenta un gran avance de sus fronteras.

El episodio legendario de Diego Gelmírez y los fallidos intentos de Alfonso VII constituyen solo los primeros pasos en el largo camino que conduce al origen documentado de la marina de guerra de Castilla. El verdadero origen de la Marina castellana se fragua en el marco de las operaciones emprendidas por el Rey Santo para la conquista de Sevilla, en cuya campaña invirtieron los cristianos mucho tiempo y numerosos medios materiales. Empresa para la que el rey Fernando III pensó en dar el mando naval al entonces alcalde de Burgos, Ramón Bonifaz, el cual recibió el encargo real de armar una flota para acudir a Sevilla.

La llegada de la flota del Cantábrico a las órdenes de Bonifaz no pasó inadvertida a los musulmanes, que le salieron al paso con una escuadra de más de treinta naves entre tunecinas y ceutíes, a las que se unieron refuerzos llegados de Sevilla. Pero, a pesar de la inferioridad numérica de los cristianos, que contaban con un total de trece «naues et galeas», Bonifaz mostró sus dotes

(*) Texto extraído y adaptado de La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248- 1474), de Francisco Javier García de Castro.

marineras consiguiendo una aplastante victoria que se saldó con la quema de una galera enemiga, el desarbolamiento de dos galeras más y la captura de otras tres.

La sola presencia en el escenario de la armada castellana de Bonifaz, bloqueando el Guadalquivir, supuso un golpe contundente a la moral de los defensores, por la inmediata y negativa repercusión para la ciudad al impedir la llegada de auxilio por esta vía, cerrando así completamente el cerco a la ciudad. Sea como fuere, debemos destacar que este capítulo sevillano sienta las bases reales para la organización de la futura marina de guerra castellana.

Estas jornadas a celebrar en la ciudad de Burgos están, por tanto, dedicadas a la Corona de Castilla, a su marina y a la figura de Bonifaz.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Julio Antonio PÉREZ CELADA. Natural de Burgos. Licenciado en Historia y doctor en Historia Medieval por la Universidad de Valladolid. Ha sido becario del Plan de Formación del Personal Investigador del Ministerio de Educación y Ciencia y, posteriormente, profesor contratado de las Universidades de Valladolid y Burgos. En esta última es desde el año 2000 profesor titular. Sus investigaciones se han centrado en la historia social y económica de la cuenca del Duero en la Edad Media y la Moderna. Ha publicado (como autor único) tres libros y veintiséis artículos científicos, y presentado contribuciones en numerosos congresos y reuniones científicas de carácter nacional e internacional, además de participar en varios proyectos de investigación competitivos. Aunque sus trabajos se centran sobre todo en el ámbito provincial de Palencia, es también autor de estudios sobre los dominios monásticos y el comercio medieval en el territorio burgalés.

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA. Natural de Santander. Catedrático de Historia Medieval en la Universidad de Cantabria. Es investigador responsable del grupo de investigación de la Universidad de Cantabria La gobernanza de los puertos atlánticos en la Edad Media (GOBPORT); *Membre associé* del Grupo de Historia Marítima de la Universidad de La Rochela (2007), y miembro del Instituto de Estudios Medievais de la Universidad Nova de Lisboa (2013). Ha sido *Honorary Fellow* del Medieval History Research Center del Trinity College de Dublín (2013) y *Distinguished Visiting Scholar* del Center for Medieval and Renaissance Studies de la Universidad de California-Los Angeles (2015 y 2018). Ha sido decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria (2012-2017). Es presidente de la sección de historia medieval del congreso internacional bienal *European Social Science History Conference* (desde 2015) y director de «Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo». Su investigación está centrada en historia portuaria e historia sociopolítica, dentro de las cuales ha investigado el papel jugado por las sociedades portuarias en la integración económica, política y cultural de la España atlántica y Europa en la Edad Media. En la actualidad dirige el proyecto del MINECO «BARMER. Del barco al mercado. Actividad económica, relaciones sociales y conflictos armados en las ciudades y villas portuarias de la Europa atlántica bajomedieval», que integra a investigadores españoles y europeos y finalizará en 2025. Ha dirigido seis tesis doctorales. Entre sus obras cabe destacar: *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*; *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*; *Gentes de mar en la Europa atlántica en la Edad Media*; *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, o *Las sociedades portuarias en la Europa atlántica medieval*. En la actualidad prepara una monografía sobre el comercio marítimo en la Edad Media, que será publicada por la editorial Síntesis. Ha recibido el premio de investigación histórica Manuel Teira en 2000, el Premio de Excelencia Docente de la Universidad de Cantabria en 2008 y el XV Premio Diego Gutiérrez de Ceballos en 2018.

Juan RODRÍGUEZ GARAT. Almirante (retirado). Ingresó en la Armada en 1974. Desde su graduación, en 1979, permaneció en destinos a flote durante veinticuatro años. De este periodo cabe destacar sus ocho mandos de mar: patrullero *Alsedo*, corbeta *Diana*, fragata *Álvaro de Bazán*, 31.^a Escuadrilla de Escoltas, Grupo Permanente núm. 1 de la OTAN (SNMG-1), Grupo de Proyección de la Flota, Fuerza de la Unión Europea en la Operación Atalanta y Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad (SPMARFOR). En tierra, el almirante Rodríguez Garat fue profesor de organización en la Escuela de Guerra Naval y ocupó diversos puestos en el Estado Mayor de la Flota, el Gabinete del AJEMA y el Estado Mayor de la Armada, donde ejerció el mando de la División de Operaciones y de las Secciones de Planes Estratégicos y de Definición de Medios y Recursos. Diplomado de Estado Mayor en el Reino Unido, tiene un máster en Estudios de Defensa por el King's College (Universidad de Londres). Ascendido a almirante en 2015, fue jefe de personal de la Armada y, desde 2016 hasta su pase a la situación de reserva (septiembre de 2018), almirante de la Flota. En la reserva, desempeñó durante tres años el cargo de director del Instituto de Historia y Cultura Naval. Retirado desde mayo de

2021, continúa trabajando en libros, artículos y conferencias sobre temas relacionados con la defensa nacional o la historia naval.

Pedro PERALES GARAT. Capitán de fragata del Cuerpo General de la Armada, activo entre 1980 y 1995. Entre sus varios destinos de mar y tierra se cuentan las fragatas *Extremadura*, *Asturias* y *Numancia*, el dragaminas *Tajo* (como comandante) y la Escuela de Armas de la Armada, donde ejerció como profesor. Actualmente es asesor-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval. Licenciado en Geografía e Historia (UNED, 1999), con diploma de Estudios Avanzados en Arqueología y Prehistoria (UNED, 2003), ha sido arqueólogo en el equipo del Proyecto Artabria (excavación y consolidación del castro de Elviña) en 2005 y 2006. Profesor de Historia y Geografía de España en el CHA de Ferrol y de Historia de la Armada española en la ENM, es ponente en el curso Historia de la Armada española de la Universidad Complutense de Madrid y el Instituto de Historia y Cultura Naval. Ha participado en dos libros colectivos de temática histórica (*Historia de la Armada española* y *El tiempo de las colonias*) y publicado artículos en *Columba*, *Glyphos*, la *Revista General de Marina* o la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Asimismo, ha impartido conferencias sobre historia y arqueología en la Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada (Avilés), la Asociación de Defensa del Patrimonio de Ferrolterra (PAFERR) y la Universidad Senior (ambas de Ferrol) y la Universidad de Oviedo. En 2021 se le concedió el Diploma de Honor de los Premios Virgen del Carmen.

EL CONCEJO DE BURGOS

Julio A. PÉREZ CELADA
Profesor titular de Historia Medieval
Universidad de Burgos

Burgos tuvo un papel de relevancia en la Castilla de la Edad Media y la Moderna, una circunstancia que se explica, en primer lugar, por su condición de nudo de comunicaciones. En efecto, a la ciudad se accede por la ruta de Bayona a través de Vitoria y Pancorbo; por las rutas de Cantabria y Vizcaya, que la vinculan con sus puertos marítimos; asimismo, constituye una etapa principal del Camino francés o Camino de Santiago; y desde Burgos también se accede a Palencia y al interior de la Meseta. Cuando, en 884, el conde Diego Porcelos «puebla» en nombre del rey de León el cerro del castillo de Burgos, lo que está haciendo es establecer un enclave militar estratégico situado sobre la antigua Vía Aquitana, que viene a coincidir en ese tramo con el Camino de Santiago.

El Camino de Santiago constituirá un factor de gran importancia en el desarrollo inicial de la ciudad, sobre todo desde que Fernando I, hijo de Sancho Garcés III, rey de Navarra, se convierte en conde de Castilla (1029) y después en rey de León (1037). A partir de ese momento, la ciudad juega un papel destacado no solo como etapa del itinerario místico que conduce al supuesto sepulcro de Santiago el Mayor, sino también como un núcleo de población de la principal ruta vertebradora de la Meseta norte en sentido este-oeste. A la incipiente ciudad de Burgos, como a otras del Camino, afluyen desde ese momento elementos *francos* venidos de más allá de los Pirineos, atraídos por el dinamismo que le otorga al territorio esa ruta por la que circulan hombres, ideas y mercancías. Los francos proceden no solo de los territorios franceses, sino también de Italia, Inglaterra, Alemania e incluso de otras zonas peninsulares, como Navarra, Aragón y Cataluña. Estos francos, dedicados al comercio, a la artesanía y, ya desde el siglo XII, pero sobre todo a partir del XIII, a las actividades cambiarias y financieras, se instalan en las ciudades que jalonan el Camino insuflándoles vitalidad socio-económica. La llegada de elementos foráneos en el siglo XI responde, por lo demás, a una circunstancia que se suele pasar por alto: en un momento en el que la circulación de moneda cristiana es ciertamente anémica, al Camino afluye, hasta fines de esta centuria, una importante cantidad de dinares y dirhems musulmanes, procedentes de los pagos o *parias* que los reinos de taifa, surgidos tras el desmembramiento del califato de Córdoba, hacen efectivos en concepto de impuestos de

guerra a los poderes cristianos del Norte. Y estos agentes económicos, en efecto, acuden a las ciudades del Camino atraídos por la abundancia monetaria con la intención de ofertar sus mercancías a los elementos encumbrados de la sociedad. Como indica la *Crónica anónima de Sahagún*, de principios del siglo XII, los francos asentados en dicha villa «traían de todas las partes mercadurías, así de oro como de plata, e aun de muchas bestiduras de diuersas faciones, en manera que los dichos burgueses e moradores eran mucho ricos». La circulación de moneda musulmana por los núcleos del Camino en el siglo XI se manifiesta a través de diversos testimonios: en 1057, por ejemplo, el conde de Carrión, don Gómez Díaz, se hace mediante compra con un amplio conjunto de tierras de regadío y molinos, propiedad hasta el momento de un numeroso grupo de campesinos, en las proximidades de la villa mencionada, desembolsando una importante cantidad de monedas de plata musulmanas.

El Camino de Santiago va a determinar el plano de la ciudad de Burgos, que además de constituir un enclave «castellero» será una población «caminera» cuya forma se adapta a esta ruta que la atraviesa en sentido este-oeste. En efecto, el poblamiento burgalés, que al principio se había desarrollado al amparo de la fortaleza cristiana emplazada de modo permanente por el conde Porcelos, comienza, especialmente desde la undécima centuria, a adquirir, gracias al Camino, una contextura urbana que se pondrá plenamente de manifiesto ya en el siglo XII.

Así, desde fines del siglo XI Burgos conoce un incipiente desarrollo urbano cuando se instala en ella, en 1074, la antigua sede episcopal de Oca y se construye la catedral románica sobre terrenos en los que se asentaba un palacio del rey Alfonso VI, en el mismo lugar que ocupa la actual gótica. A fines de esta misma centuria, el monarca traerá a la ciudad a una comunidad de monjes benedictinos procedentes de Auvernia, con Adelelmo —el futuro patrono de Burgos— a la cabeza, a los que encomienda el establecimiento de un hospital para atender a los que transitan por el Camino. Pero, lo que es aún más relevante, encargará a los monjes el inicio de la desecación y puesta en valor de la zona este de Burgos, en la que confluyen los ríos Pico, Vena y Arlanzón y que no es hasta el momento más que un cenagal improductivo y fuente de problemas sanitarios para la población. En el siglo XII veremos cómo el espacio urbano articulado por la catedral de Santa María y La Llana, inmediata al templo, se consolida como eje urbanístico de la ciudad. Ya en el XIII, la gran expansión económica y demográfica del reino y, por ende, de Burgos se convierte en un factor determinante de la erección de la gran catedral gótica, sobre la anterior románica, bajo los auspicios del rey Fernando III y el obispo franco Mauricio. También en el siglo XIII, ya durante el reinado de Alfonso X, se inicia la muralla de la ciudad, que viene a sustituir la precaria cerca anterior que apenas defendía sus barrios altos. Asimismo, veremos a principios de este siglo cómo, bajo el control de los monjes de San Juan, instalados al este de la ciudad, comienza la compactación demográfica de la zona que corresponde a las actuales calles de la Puebla y de San Juan. En fin, en esta centuria el viejo ámbito mercantil de La Llana se verá complementado por otro mucho más

Fig. 2.- BURGOS EN LOS SIGLOS XII-XIV
(a partir de H. Casado, J.A. Bonachía, C. Estepa y otros)



MONSALVO ANTÓN, J.M.^a: «Espacios y poderes en la ciudad medieval a partir de cuatro casos: León, Burgos, Ávila y Salamanca», en los espacios de poder en la España medieval XII Semana de Estudios Medievales, Nájera 2002, p. 108

amplio, el de la Glera, al este de la ciudad, entre el Arlanzón y el Vena, que se habilita en 1230 bajo los auspicios de Fernando III. Más tarde, en el siglo XIV, Burgos conocerá la concesión por Alfonso XI de una feria anual en 1339 – cuando, por cierto, el movimiento de creación de ferias por los reyes ha decaído mucho–, y más de un siglo después, en 1475, la de un mercado franco, libre de alcabala, por Fernando de Aragón, unas concesiones que testimonian la relevancia del núcleo de población en los flujos comerciales interiores.

Burgos fue ya desde el siglo XIII la capital comercial del norte de Castilla, una circunstancia que se vincula no solo a su carácter de etapa del Camino de Santiago, sino, sobre todo, a su papel de canalizador principal de los movimientos mercantiles que se desarrollan en sentido norte-sur, desde que Alfonso VIII abre el comercio castellano al ámbito marítimo con la potenciación de un conjunto de villas marineras en Cantabria que se convierten en puertos desde los que los comerciantes castellanos exportan e importan mercancías. En este comercio internacional, como en el que se desarrolla en el Camino de Santiago, juegan un papel protagonista esos elementos francos, esos extranjeros que desde el siglo XI, pero sobre todo en el XII y el XIII, acuden a la ciudad

para hacer sus negocios. Entre ellos jugarán un papel de gran relevancia Ramón Bonifaz, el personaje objeto de estas jornadas, y su descendencia. Desde principios del siglo XIII, y a lo largo de este y el XIV, los Bonifaz tendrán una presencia central en la vida de la ciudad.

Hay que decir que esos francos que desempeñaron un papel tan importante en el despegue económico de Burgos irán, según avance el tiempo, naturalizándose y conviviendo cada vez más con agentes mercantiles autóctonos. Pero hay un hecho a destacar: los francos asentados en la ciudad y sus descendientes mantuvieron siempre los vínculos con sus lugares de origen, una circunstancia que garantizó que la dimensión internacional del comercio que realizaban se mantuviera vigorosa a lo largo del tiempo –hasta el siglo XVI– y bajo el control de agentes locales, sin interferencias de otros particularmente activos, como los genoveses. El comercio internacional que se desarrolla en la ciudad a través de los puertos del norte peninsular constituirá, como ha señalado Jesús Crespo, el principal factor de desarrollo de la ciudad desde el siglo XIV, superponiéndose a los que habían sido principales motores de la economía burgalesa hasta ese momento: las rentas que allegaban las entidades eclesiásticas presentes en la ciudad, principalmente la catedral y el monasterio de las Huelgas, y el tráfico mercantil del Camino de Santiago. Quizá por esta circunstancia parece que la ciudad sorteó sin muchos problemas la crisis del siglo XIV.

Los adinerados comerciantes internacionales constituirán el núcleo inicial de la caballería villana de la ciudad, un contingente militar al servicio de la Corona. No obstante, en el siglo XIII encontraremos en ella a algunos elementos con dedicaciones como las de comerciante local, orfebre, jurista, arrendador de impuestos o fabricante de tejidos. Los poderosos mercaderes, en cualquier caso, forman sin discusión el grupo de poder de la ciudad y, además de su fuente de ingresos principal, tienen otras fuentes en las tierras en el entorno de la ciudad y en las casas en ella que van adquiriendo, además de en las funciones en la administración real o municipal que desempeñan. A partir de los años treinta del siglo XIV veremos cómo los caballeros villanos dedicados al comercio internacional multiplican sus fortunas por el incremento de este, que se vincula de modo relevante desde entonces a la exportación de lana, y ven reforzada la condición que les otorgaba la concesión de privilegios fiscales en 1255 y 1256, de la que hablaremos más adelante.

Pero, como lo que nos trae hoy aquí es la evolución institucional de la ciudad, trataremos algunas cuestiones al respecto. Desde el siglo X hay referencias documentales a un *Concilium* (asamblea) que debe entenderse como una comunidad rural, conocida como Burgos, que tiene un derecho consuetudinario propio: el *foro Burgensi*. En origen, este *Concilium* funcionaría como un órgano sometido a la autoridad del conde y formarían parte de él tanto este, en su condición de titular de la población, como su séquito, formado por jueces *iudices* y *seniores*, además, claro está, de los habitantes de la zona en general. Existían también en el *Concilium* oficiales como los *sayones*, con funciones ejecutivas. Desde el año 932, Burgos, que era hasta entonces cabe-

cera del condado del mismo nombre y su alfoz —el territorio sobre el que ejercía su jurisdicción—, se convierte en capital política del condado de Castilla tras la agregación de varios condados. Ya en el siglo XI, el *Concilium*, sometido hasta el momento a la autoridad condal, lo estará a la regia, y veremos en ese periodo cómo el alfoz con su capital, Burgos, cuenta con unos *iudices* que son agentes del rey y que aparecerán también en la documentación en el siglo XII. Estos *iudices* ostentan una autoridad superior sobre el Concejo. El periodo que se desarrolla entre los siglos X y XI responde a la vigencia de lo que algunos autores denominan Concejo abierto, ya que a él pueden asistir los habitantes de la ciudad, excepto moros y judíos, y eventualmente elegir o ser elegidos para cargos o funciones en el Concejo. Pero en la práctica ya existían en las ciudades como Burgos múltiples mediatizaciones en el funcionamiento y la capacidad de decisión de esa asamblea o *Concilium*, tanto por parte de los agentes del conde y, después, del rey como de los poderosos locales, laicos o eclesiásticos. Estos elementos sin duda orientaban en su favor las resoluciones del Concejo. No es, pues, correcto, ni siquiera en este momento, hablar de unos órganos de gobierno local democráticos.

Desde la conquista de Toledo (1085), las ciudades de Castilla y León disfrutaron de mucha más seguridad que antes, pero siguió existiendo una acusada dimensión militar en ellas, consolidándose un servicio de esta índole regulado por la Corona y desempeñado por la caballería villana. Esta la integran, insistamos, los elementos más ricos de la ciudad, que se diferencian con nitidez del resto de los vecinos y monopolizan el gobierno local. Primero, se apartará del Concejo a las mujeres; después, a los no vecinos; y, finalmente, se privará del derecho de participación a los vecinos que no tengan propiedades. En adelante, y a lo largo del siglo XII, veremos que las asambleas de la ciudad burgalesa, que responden a denominaciones como *totum Concilium Burgis*, están dirigidas y organizadas por un restringido número de personas que concentran el poder y a las que las fuentes llaman a menudo *boni homines*. Estos, los elementos poderosos, como señala Jean Gautier Dalché, «formaban el elemento activo del *Concilium*, contentándose la masa de los *vicini* con seguir sus consejos y aprobar lo que proponían». A mediados del siglo XII encontramos a funcionarios concejiles denominados *iudices*, a los que también se denomina alcaldes (del árabe *al-qadī*, «el juez»), que son también jueces a las órdenes del rey, ya que este es el señor de la ciudad. Estos jueces o alcaldes deben ser diferenciados de los nombrados directamente por el monarca que hemos mencionado más arriba. En efecto, estos magistrados, normalmente en número de cuatro, ostentan su cargo por su papel destacado, por su poder, en la ciudad. En este momento, la limitación del acceso a cargos concejiles a solo una minoría de la población aún no se ha impuesto del todo.

Tras la conquista de Sevilla (1247-1248), en la que participaron contingentes armados de la ciudad, el monarca Alfonso X se apoyará en la mencionada caballería villana de las ciudades castellanas frente a la alta nobleza, que protagoniza revueltas contra él ya desde 1255. El grupo de los caballeros se diferencia con claridad de otros sectores urbanos hacendados pero con menor

prestancia patrimonial que ellos. En Burgos, la expresión más contundente del estatus superior de los integrantes de la caballería villana se producirá en 1255, cuando Alfonso X les otorgue la exención de pechos regios. De este modo, los vecinos poseedores de caballo y armas van a disfrutar en adelante de una destacada posición en la ciudad. El *Fuero Real* de 1256 definirá aún más el perfil de este grupo social dominante: los caballeros villanos deberán poseer caballo apto para la guerra y armas y, al menos una vez al año, habrán de pasar revista (el «alarde», del árabe *al-ard*) ante un funcionario municipal que comprobará el correcto estado del equipo y de su dueño. Pero, además, sus propiedades quedarán desgravadas de tributos y les serán concedidos derechos de pasto para sus ganados en el entorno de la ciudad. Estas concesiones suponen en cierto modo una equiparación de los caballeros villanos con la nobleza tradicional de sangre, aunque esta no sirve en las milicias ni está sujeta a la jurisdicción del Concejo. Andando el tiempo, los matrimonios entre miembros de la caballería –que técnicamente son, pese a todo, «no nobles»– y de la nobleza de sangre serán frecuentes.

Será desde el siglo XIII cuando solo ejerzan el gobierno de Burgos los funcionarios municipales integrantes de la mencionada caballería villana, sin participación alguna en el Concejo de los vecinos, a los que incluso les será limitado sustancialmente el acceso a los bienes comunales de la ciudad. Estamos ya plenamente situados en el periodo de lo que se ha denominado «Concejo cerrado». Ahora, como en el siglo anterior, vemos actuar a los alcaldes del Concejo. Las fuentes los llaman *alcaldes foreros*, es decir, sujetos al fuero. Los alcaldes, que representan a los barrios o *collaciones* de la ciudad – en los que, significativamente, cada uno de ellos cuenta con propiedades de importancia–, ejercen la justicia, cobran las multas o *caloñas* y realizan tareas administrativas. Estos funcionarios, en número de dos a ocho, pertenecen a la caballería villana o están muy estrechamente conectados con ella. Además de los alcaldes foreros, forman el Concejo otros funcionarios municipales. Entre estos destacan los *jurados*, que se ocupan de la administración de diferentes asuntos en la ciudad; desde 1322 estos jurados serán conocidos también como *regidores*. Asimismo, encontramos un *escribano mayor*, que custodia los documentos de la ciudad y registra los actos del Concejo; al menos desde mediados del siglo XIII, el escribano mayor es miembro de la caballería villana. Por lo demás, en la ciudad existen otros escribanos que están sometidos a la supervisión del Concejo. Hay también un *merino* local, que hace efectivas las resoluciones de los alcaldes, recluta a la milicia municipal y vigila los pesos y medidas; desde mediados del siglo mencionado proviene también de la caballería villana. El cargo de merino, por lo demás, se presenta en términos generales, en la Edad Media, como el de un oficial al servicio de quien ostenta un poder de índole feudal, sea este señorial, concejil o regio.

En efecto, vemos cómo aparecen también los merinos regios en Burgos como representantes del monarca. Ya en 1081 nos encontramos con un *prepositus Kastelle*, precedente del merino que aparecerá con Alfonso VII. Los merinos regios sustituyen a lo largo del siglo XII a los *tenentes*, sucesores de

los antiguos condes . Estos merinos están al frente de demarcaciones mucho más reducidas que los condados y sirven a los intereses de la Corona en ellas. Con Alfonso VIII, el merino pasa de ser un delegado del rey que actúa desde la ciudad sobre un espacio difuso a ostentar un cargo institucionalizado con autoridad sobre una circunscripción claramente delimitada: la Merindad Mayor, a la cual están subordinadas las menores.

Asimismo, a fines del siglo XI y sobre todo en el XII –la primera mención en Burgos es de 1116– surgen las demarcaciones llamadas *tenencias*, también al servicio del rey y cuyos titulares, los *tenentes*, ostentaban funciones de recaudación de tributos y gobierno militar al frente de una fortaleza, pertenecían a la nobleza y recibían del rey la encomienda del cargo, como fue el caso, en los tiempos iniciales de esta figura, del Cid y sus parientes. Por su parte, los merinos regios, como antes los *tenentes*, estarán al frente de espacios mucho más reducidos que los condados. También serán reclutados entre la nobleza. Con Alfonso VIII, el merino pasará de ser un delegado del rey que actúa desde la ciudad sobre un espacio difuso, a ostentar un cargo institucionalizado con autoridad sobre una circunscripción claramente delimitada: la Merindad Mayor, a la cual estarán subordinadas las menores.

Pero volvamos a la consideración del Concejo. Sus integrantes se encargarán también de una función de gran relevancia: la recaudación de impuestos. Burgos, que tiene, como sabemos, un fuero escrito desde 1256 –el Fuero Real impuesto por Alfonso X, que rige también en ciudades cercanas como Briviesca y Miranda–, ha de recaudar a través de su Concejo diversos tributos, entre los que destacan el portazgo, la alcabala –que se impuso a fines del siglo XIII para la construcción de las murallas y será importante ya desde 1313– y la martiniega. La ciudad, que recaudaba también los servicios y las monedas foreras, estaba exenta de dos impuestos regios vinculados a la actividad bélica: la *anubda* y la *fonsadera*. Esta función recaudadora nos pone ante una circunstancia en la que han incidido diversos autores: el Concejo, en tanto órgano de gobierno de la ciudad, actúa como un «señorío colectivo» –dado que está integrado por un conjunto de individuos– y ejerce sobre los vecinos a los que tutela un dominio análogo al de los señores rústicos sobre sus dependientes campesinos, una circunstancia que nos hace ver que el mundo urbano medieval no constituye en modo alguno una realidad ajena al rural.

El Concejo, controlado por completo por la oligarquía burgalesa, dará paso a partir de 1345 al Regimiento, cuando el monarca decida nombrar personalmente a todos sus magistrados: dieciséis regidores, dos alcaldes, un merino y un escribano mayor, que pertenecerán prácticamente todos a la caballería villana u oligarquía local. Los regidores percibirán anualmente una soldada de 700 maravedís cada uno, mientras que la de los dos alcaldes será de 2.000. Con estos magistrados, el Regimiento se convertirá formalmente –aunque, insistamos, ya lo era antes de hecho– en un coto cuya renovación interna se realizará mediante la renuncia al cargo o la asociación a este, por parte de cada uno de los oficiales, en favor de un familiar o persona próxima. Para ello deberá contar con la aquiescencia del conjunto de los integrantes del Concejo

y, normalmente, del propio monarca. Por lo demás, el Concejo podrá nombrar a un conjunto de oficiales a sus órdenes: corredores, fieles, mayordomo, procuradores mayores, procuradores especiales, procuradores en Cortes, letrados, alcaides de los castillos bajo control concejil, físicos, maestro de gramática, pregonero, verdugo...

La institución del Regimiento supone el fin de la relativa autonomía municipal disfrutada por el Concejo hasta ese momento, y se inserta en un proceso de creciente control regio de las instituciones del reino, control que ya había intentado antes Alfonso X y que se intensificará después en la perspectiva de una centralización política. A fines del siglo xv –aunque con algunos antecedentes– se instaurará de modo generalizado la figura del Corregidor, que entre otras cosas presidirá las reuniones de los Ayuntamientos o Concejos y ostentará en ellos muy amplias potestades.

Los caballeros villanos que copan las magistraturas del Concejo constituyen un «patriciado urbano» –según una expresión muy utilizada– enriquecido con el comercio, en el que ya en el siglo xiii el marítimo tiene un papel fundamental. Los comerciantes burgaleses desarrollan con frecuencia en esta centuria un comercio «triangular» con Inglaterra y Flandes que les depara pingües beneficios y se basa sobre todo, a semejanza de tiempos posteriores, en la exportación de materias primas –aunque la lana, tan importante después, todavía no tiene gran peso– y la importación de manufacturas. Entre estos comerciantes podemos destacar a Ramón Bonifaz, personaje que al parecer llega a la ciudad a principios del siglo xiii procedente de Francia, y que muy pronto juega un papel muy relevante en ella, llegando a desempeñar el cargo de alcalde del Concejo al menos en 1243. Junto a su primo Giralt Almeric, otro elemento franco, poseía en Burgos en 1228 casas en la calle de San Llorente –que articulaba el barrio exclusivo de la oligarquía y formaba parte del Camino de Santiago, que atravesaba la ciudad– valoradas en 6.000 maravedís, una suma muy importante. Ramón Bonifaz será designado, dado su acceso fluido a los enclaves portuarios desde los que realiza sus actividades comerciales, comandante de la flota castellana que intervendrá en la conquista de Sevilla a los musulmanes a mediados del siglo. Es de interés señalar que Ramón Bonifaz muestra desde pronto su interés por asentarse en la ciudad de modo permanente; para ello entroncará con la familia de Pedro Sarracín, un potente hacendado rústico autóctono que habita en la ciudad y en la que desde fines del siglo xii y a principios del xiii desempeña en numerosas ocasiones sucesivas el cargo de alcalde del Concejo. La descendencia de Bonifaz y Sarracín estará llamada, a lo largo de este siglo y el siguiente, a jugar en Burgos un papel político señero. Por lo demás, miembros de este grupo familiar, como también de los demás grupos del patriciado urbano, desempeñarán altos cargos eclesiásticos en la diócesis burgalesa y los institutos religiosos de la ciudad y su entorno. En fin, todavía en 1345 varios de los regidores designados por Alfonso XI para formar parte del nuevo gobierno municipal pertenecen a la familia Bonifaz.

En 1285 la oligarquía mercantil fundó, buscando la afirmación de su condición de grupo de poder, la cofradía religiosa de Nuestra Señora de

Gamonal, que estaría compuesta por 99 miembros. En el siglo xvi esta corporación sería llamada significativamente «Cofradía de los Mercaderes», dado que, en la práctica, servía –como la que la sucedió– para fomentar el apoyo mutuo de sus integrantes y dar cobijo a sus actividades económicas. En 1338 los integrantes de la caballería villana constituirán una nueva cofradía: la Real del Santísimo y Santiago, también llamada Real Hermandad, cuyas ordenanzas recalcan su carácter estrictamente elitista: los 171 miembros que la integran deben poseer caballo y equipo militar. Cuando Alfonso XI crea el Regimiento en 1345, de sus 16 miembros, catorce pertenecen a la Hermandad. A mediados del siglo xv –entre 1433 y 1455– esta caballería villana, liderada sin discusión por los grandes comerciantes internacionales, formará un poderoso gremio denominado «Universidad de Mercaderes». A finales del siglo xv la Universidad de Mercaderes solicitará de los reyes la concesión de un consulado como los



Retrato del Ramón Bonifaz del siglo xiv, que debería llevar este pie: Ramón Bonifaz, descendiente del Almirante. Alcalde del Concejo en 1331, 1334 y 1338, primer Regidor nombrado por Alfonso XI en 1345 y miembro de la Real Hermandad. Libro de la Cofradía del Santísimo y Santiago

existentes en Italia o en Valencia, Mallorca y Barcelona. El Consulado del Mar burgalés, creado en 1494 y ubicado cerca de la iglesia de San Llorente, se convertirá en la expresión de la gran prestancia mercantil de los burgueses de esta ciudad en el siglo xvi, disfrutando de prerrogativas que, significativamente, no tenía ningún gremio en Castilla, como por ejemplo la jurisdicción autónoma para la resolución de pleitos mercantiles. El núcleo rector de dicho Consulado lo constituirá la Universidad de Mercaderes, a través de su prior y sus cónsules. El Consulado proyectará su jurisdicción sobre toda Castilla y será desde su fundación tribunal mercantil, agencia de seguros, bolsa financiera y titular del monopolio comercial marítimo del norte peninsular, controlando estrechamente el tráfico mercantil entre Burgos y los puertos del Norte. En ese tráfico destaca ya desde el siglo xiv, la lana de oveja merina. El Consulado también supervisará estrechamente la entrada en Castilla desde esos puertos de géneros textiles y de otra índole.

En el siglo xv Burgos reforzó aún más su condición de capital del comercio castellano en el Mar del Norte y el canal de la Mancha. A las razones expuestas con anterioridad relacionadas con su carácter de enclave estratégi-

co, cabe añadir ahora otras para explicar tal circunstancia. En primer lugar, el decidido apoyo de la Corona al comercio exterior, y más concretamente al que tienea Burgos y los puertos cántabros y vascos como cauce, algo que brinda al monarca unos importantes ingresos fiscales. Por lo demás, desde el inicio de la guerra de los Cien Años, en 1337, Inglaterra había interrumpido sus exportaciones de lana al condado de Flandes, aliado de la corona francesa. Ello hizo que las lanas inglesas fueran sustituidas en el ámbito flamenco por las castellanas. La lana merina castellana comenzaría a llegar a Flandes en cantidades importantes desde los años treinta del siglo XIV. Allí se hallaban desde tiempo atrás comerciantes burgaleses como Diego Martínez de Santo Domingo de Silos, nombrado regidor en 1345 por Alfonso XI y que había residido en Brujas en 1312.

A partir de 1420, la lana castellana llegará a Flandes de modo masivo. Concluida la guerra entre Francia e Inglaterra a mediados del siglo XV, las relaciones entre Flandes y Castilla adquirirán aún mayor fluidez, lo que incrementará los envíos de lana hacia esa región. Por su parte, la nobleza castellana, muy reforzada tras el fin de la guerra civil entre Pedro I y Enrique II en 1369, ha estado desde la centuria anterior acotando y adhesionando grandes extensiones de tierra en los espacios comunales rurales, para convertirlas en pastos con vistas al desarrollo de la ganadería lanar, lo que constituirá una alternativa parcial a sus viejas fuentes de ingresos, menoscabadas por la crisis, y por lo demás la ya vigorosa trashumancia de los rebaños mestieños experimenta un auge espectacular. Así, observamos cómo fragua una alianza de hecho entre la nobleza propietaria de grandes rebaños y la oligarquía de la que venimos hablando. Una y otra están particularmente interesadas en la exportación de lana a los puertos del norte de Europa, una actividad que proporciona espectaculares beneficios. Se ha calculado que, a mediados del siglo XVI, preparar, asegurar, transportar a la costa y cargar en el barco una saca de lana de primera calidad de unos 100 kg costaba unos 9.000 maravedís, y que, cuando esa saca llegaba a Flandes, se vendía por el triple de esa cantidad. El precio de venta de una sola saca de lana multiplicaba por doce el salario que, según E. J. Hamilton, cobraban anualmente en este momento un jornalero o una lavandera. Cada año, durante las décadas centrales del siglo XVI, solamente a Flandes –había otros destinos menos relevantes– se exportaba una media de 25.000-30.000 sacas de lana, aunque en algún momento se llegó a las 50.000. Burgos, que se sumó en 1520 a la rebelión de las Comunidades contra Carlos V, se retiró de la junta comunera ese mismo año, una vez que el condestable de Castilla, que negociaba en nombre de los imperiales, aseguró a los mercaderes que desempeñaban el gobierno de la ciudad que el Imperio carolino iba a amparar con decisión su comercio exportador.

Hay que insistir en que la alianza entre grandes propietarios de ganado y comerciantes exportadores implicaba también a la Corona, interesada en los ingresos fiscales del tráfico, según dijimos, pero también en el arrendamiento de los pastos de los maestrazgos alquilados a los rebaños de la Mesta, la organización gremial de grandes ganaderos formalizada por Alfonso X en 1273.

Así, el desarrollo en el reino de una industria manufacturera dedicada a la transformación de la lana en términos competitivos quedará históricamente postergado, y solo algunos enclaves –como Segovia y Cuenca– desarrollarán manufacturas con la pretensión de trascender los marcos locales y comarcales. La lana castellana salía masivamente del reino, y la que quedaba era escasa y, por ello, cara. Ello inflaba los costes de producción de los mercaderes manufactureros castellanos, además de limitar su capacidad productiva. Si las Cortes de 1462 impusieron la permanencia en el reino de un tercio de su lana merina, es bien cierto que la misma se exportaba –y ello se siguió haciendo sistemáticamente después– en una proporción mucho mayor. Durante los dos primeros tercios del siglo XVI, los numerosos comerciantes de Burgos –Basas Fernández ha llegado a documentar la existencia de unos doscientos– ocupaban un lugar preeminente en el comercio internacional de lana y eran los principales compradores de esta materia prima. Aparte de las compras que hacían, mediante el procedimiento del *señalo*, en diversas partes del reino, podemos ver que, por ejemplo, de los 160 contratos de compra de lana negociados en las ferias de Medina del Campo entre 1515 y 1573, 103 fueron firmados por vecinos de Burgos. Los burgaleses, además, realizaban la mitad de las exportaciones que salían de los puertos del Cantábrico: en 1561, de un total de 7.427.077 maravedís pagados por el nuevo derecho de la lana, 3.311.075 fueron abonados por burgaleses.

En cualquier caso, otras mercancías eran exportadas por estos comerciantes: pastel para la fabricación de tintes textiles –que generó un comercio de importante volumen–, hierro vizcaíno, pieles, frutas, aceite, sal, alimentos variados, etc. El movimiento de retorno de la exportación proveía al reino de manufacturas de diversas clases, pero las de más relevancia eran los paños y lienzos de diversas calidades. Flandes, con Brujas a la cabeza, era sin duda el principal destino de las exportaciones castellanas, y es de destacar la presencia de una importante colonia burgalesa y un consulado en dicha ciudad. Pero la presencia de comerciantes burgaleses también se dejó sentir, además de en ciudades flamencas como Amberes, en Inglaterra, Francia o Alemania, además de en los focos mercantiles peninsulares, es decir, Sevilla, Valladolid y las ferias de Medina del Campo. Asimismo, Italia recibía cargamentos castellanos.

El dinamismo de la ciudad, alentado por esta oligarquía mercantil que venimos tratando, dará paso, en el último tercio de la centuria siguiente, a la decadencia: en 1561 la ciudad albergaba más de 20.000 habitantes, mientras que en 1597 ya no alcanzaba los 10.000. Y es que la economía burgalesa, boyante durante los siglos XV y XVI, era un gigante con pies de barro ya que, volcada en la obtención de beneficios comerciales derivados del comercio de lana, estaba poco orientada a la inversión y acumulación de capitales vinculados a las manufacturas, fundamentales para un ulterior desarrollo capitalista. Lo que aquí existía era, en efecto, y parafraseamos a Reyna Pastor, una «economía deformada» en la que el beneficio fácil del gran comercio lanero encubría el raquitismo del sector manufacturero y, más en concreto, el de una industria de importancia estratégica: la textil.

Desde la rebelión de las Provincias Unidas, en 1568, contra el Imperio de Felipe II, este comercio que canalizaba la ciudad decaerá enormemente. Las pérdidas de cargamentos –de las que la captura de la flota del Consulado, en 1574, en Middelburg fue la más dramática– serán frecuentes. A ello hay que unir el desplazamiento de los ejes comerciales hacia el sur de la Península a lo largo del siglo XVI, la dispendiosa política internacional de la Corona –relacionada con los retrasos en los pagos de los *asientos* a los comerciantes prestamistas y las bancarrotas estatales– y la aparición de nuevos agentes y procedimientos mercantiles. Así se producirá la drástica reducción de una actividad basada predominantemente en la exportación de una materia prima, la lana –la «diosa de las mercaderías»–, y la importación de manufacturas, ajena por completo, insistamos, al desarrollo de una industria autóctona.

Sugerencias bibliográficas

- ABED AL-HUSSEIN, F.H.: «Las ferias de Medina del Campo y el comercio de la lana, 1515-1573», en *Historia de Medina del Campo y su tierra*, Valladolid, 1986.
- BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.
- BONACHÍA HERNANDO, J.A.: *El concejo de Burgos en la Baja Edad Media (1345-1426)*, Valladolid, 1978.
- , y CASADO ALONSO, H.: «La segunda mitad del siglo XIV y el siglo XV», en *Burgos en la Edad Media*, Valladolid, 1984, 213-506.
- : *El señorío de Burgos durante la Baja Edad Media (1255-1508)*, Valladolid, 1988.
- , y MARTÍN CEA, J.C.: «Oligarquías y poderes concejiles en la Castilla bajomedieval: balance y perspectiva», *Revista d'Historia Medieval*, núm. 9 (1998), 17-40.
- CASADO ALONSO, H.: *Señores, mercaderes y campesinos. La comarca de Burgos a fines de la Edad Media*, Valladolid, 1987.
- : «El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI», en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos I*, 1994, 175-247.
- CRESPO REDONDO, J.: *La evolución del espacio urbano de Burgos durante la Edad Media*, Burgos, 2007.
- ESTEPA DÍEZ, C.: «De fines del siglo IX a principios del siglo XII», en *Burgos en la Edad Media*, Valladolid, 1984, 21-97.
- : «Burgos en el contexto del nacimiento de la ciudad castellano-leonesa», en *La ciudad de Burgos. Actas del Congreso de Historia de Burgos*, Valladolid, 1985, 23-33.
- GAUTIER DALCHÉ, J.: *Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (siglos IX-XIII)*, Madrid, 1979.
- GUERRERO NAVARRETE, Y.: «Fórmulas de transmisión del poder en el sistema oligárquico burgalés del siglo XV», en *La ciudad de Burgos. Actas del Congreso de Historia de Burgos*, Valladolid, 1985, 173-183.
- GUTIÉRREZ ALONSO, A.: «Burgos en el siglo XVI», en *Historia de Burgos III*, Burgos, 1987.
- HAMILTON, E.J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975.
- MARTÍNEZ GARCÍA, L.: «El castillo de Burgos y el poder feudal (siglos XIV y XV)», en *Seminario sobre el castillo de Burgos*, Burgos, 1997, 151-172.
- ORTEGA VALCÁRCEL, J.: «Geografía histórica del Burgos altomedieval», en *Burgos en la Alta Edad Media*, Burgos, 1991.
- PASTOR DE TOGNERI, R.: «En los comienzos de una economía deformada: Castilla», en *Resistencia y luchas campesina en la época del crecimiento y la consolidación de la formación feudal. Castilla y León, siglos X-XIII*, Madrid, 1980.

- PEÑA PÉREZ, F.J.: *El monasterio de San Juan de Burgos (1091-1436): dinámica de un modelo cultural feudal*, Burgos, 1991.
- : «Del castillo a la ciudad: la imagen de Burgos en la Plena Edad Media», en *Seminario sobre el castillo de Burgos*, Burgos, 1997, 123-150.
- PÉREZ, J.: *La revolución de las Comunidades de Castilla (1520-1521)*, Madrid, 1981.
- PÉREZ CELADA, J.A.: «Notas sobre la ampliación del patrimonio condal en el siglo XI: una operación múltiple de compraventa y permuta protagonizada por don Gómez Díaz y doña Teresa en 1057», en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia* 1990, 415-428.
- : «Monasterios románicos en los espacios urbanos de Castilla y León», en *Monasterios románicos y producción artística. XVI Seminario sobre Historia del Monacato*, Aguilar de Campoo, 2002, 101-131.
- PUYOL Y ALONSO, J. (ed.): *Crónicas anónimas de Sahagún*, Madrid, 1920.
- RUIZ, T.F.: *Sociedad y poder real en Castilla*, Barcelona, 1981.
- : «El siglo XIII y primera mitad del XIV», en *Burgos en la Edad Media*, Valladolid, 1984, 99-211.
- : «Burgos y el comercio castellano en la Baja Edad Media: economía y mentalidad», en *La ciudad de Burgos. Actas del Congreso de Historia de Burgos*, Valladolid, 1985.
- YARZA LUACES, J.: «La ilustración en el códice de la Cofradía del Santísimo y Santiago, en Burgos», *Locus Amoenus* núm.1(1995), 7-32.

LA ESTRATEGIA NAVAL Y MARÍTIMA DE FERNANDO III Y ALFONSO X POR EL CONTROL DE «LA GRAN MAR D'ESPAÑA»

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA
Catedrático de Historia Medieval
Universidad de Cantabria

Presentación*

Los monarcas Fernando III y su hijo Alfonso X fueron los iniciadores de la política marítima y naval del reino de Castilla, siendo los primeros en tomar conciencia de la importancia del control del mar para la defensa de la costa del sur peninsular, así como para competir con la expansión marítima de los otros reinos peninsulares e, incluso, de las ciudades-Estado italianas que buscaban una ruta marítima para enlazar con los mercados del norte de Europa. Tanto Fernando III como Alfonso X fueron conscientes de la importancia que tenía el control del mar para la seguridad del reino, en especial para la consolidación de las regiones que se iban incorporando a la Corona, lo que se tradujo en la extensión de la jurisdicción regia sobre la mar. No obstante, es necesario mencionar que Fernando III no fue el primer monarca consciente de la necesidad de contar con una armada para conquistar el sur peninsular, pues ya hubo dos intentos anteriores por parte del emperador Alfonso VII, quien contó con la ayuda de naves francesas, pisanas y genovesas en el asedio de Almería de 1147¹, e incluso esperaba la

(*) Este artículo forma parte del proyecto de investigación «BARMER. Del barco al mercado. Actividad económica, relaciones sociales y conflictos armados en las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica bajomedieval» (PID2020- 118105GBI00).

(1) «La brillante juventud de los francos con las velas extendidas os saluda con voz clara y os espera junto a la orilla del mar con sus caballeros armados. Vuestro cuñado Raimundo, tal como prometió marcha muy furioso contra los enemigos, y el pueblo pisano viene al mismo tiempo que el genovés. El caudillo de Montpellier, poderoso en su categoría, les sigue en su alta y potente nave». Pérez GONZÁLEZ, Maurilio (ed.): *Crónica del emperador Alfonso VII*, Universidad de León, 2015, pp. 185-186

colaboración de barcos franceses para conquistar Sevilla en 1151². No obstante, el contexto de Fernando III era bien diferente, puesto que, tras fundarse muchas de las villas portuarias del Cantábrico durante los reinados de Alfonso VIII de Castilla y Alfonso IX de León, el reino castellano había pasado a ser autosuficiente para mantener el control del mar en el sur peninsular y no requería ya la ayuda de barcos extranjeros. Podemos concluir, pues, que la lucha contra las razias musulmanas del Magreb sobre la costa del sur peninsular, y la propia guerra en el mar y la costa para evitar nuevas avenidas de tropas musulmanas, contribuyeron a construir el derecho de la soberanía marítima de Castilla sobre el mar³. Estos son los motivos fundamentales por los que primero Fernando III y luego Alfonso X centraron una parte importante de su acción de gobierno sobre el valor del mar, que se observa en la legislación tocante a las actividades marítimas en las *Partidas*, los numerosos fueros y privilegios dados a los puertos del Cantábrico, andaluces y murcianos, así como el llamado «fecho de allende mar», la creación de la Orden de Santa María de España y la creación de la institución del Almirantazgo de Castilla, entre otras muchas iniciativas de gran calado político que fijaron las bases de la potencia marítima castellana desde mediados del siglo XIII⁴.

(2) «Facta carta quando imperator iacebat super Gaçoge expectando naues francorum que debebant venire ad Sibiliam era I C LXXX VIII^o, et quotum VI^o kalendas septembris». DOMÍNGUEZ CASAL, Mercedes: *Colección documental do mosteiro de Santa María de Meira*, 2007, edición electrónica del proyecto CODOLGA, http://corpus.cirp.es/codolga/fontes/2007_meira

(3) La conquista y repoblación cristianas hay que situarla en el contexto de ampliación de las fronteras y la construcción de los Estados monárquicos en el siglo XIII, fenómeno que podemos confrontar con el llevado a cabo por el Sacro Imperio hacia el este de Europa. PISKORSKI, Jan M. (ed.): *Historiographical Approaches to Medieval Colonization of East Central Europe. A Comparative Analysis against the Background of other European Inter-Ethnic Colonization Processes in the Middle Ages*, Boulder, Nueva York, 2002; ERLÉN, Peter: *Europäischer Landesausbau und mittelalterliche deutsche Ostsiedlung. Ein struktureller Vergleich zwischen Südwestfrankreich, den Niederlanden und dem Ordenland Preußen*, Taschenbuch, Marburgo, 1992.

(4) JOSSERAND, Philippe: «Les ordres militaires et la bataille du détroit de Gibraltar sous le règne d'Alphonse X de Castille», en BALARD, Michel (ed.): *Les Ordres militaires et la mer*, Editions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, París, 2009, 79-91; ESPILEZ MURCIANO, Felipe: «La guerra en el mar en *Las Siete Partidas*», *Revista de Historia Naval*, núm. 123 (2013), 9-38; CUCART ESPINA, Pablo: «La batalla del Estrecho, 1275-1350», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, núm. 19 (2017), 265-292; AGRAIT, Nicolás: «Por la guarda de la mar. Castile and the struggle for the sea in the Thirteenth and Fourteenth centuries», *The Journal of Medieval Military History*, vol. XIII (2015), 139-166; ROZAS ESPAÑOL, Ángel: «La ruta atlántica (siglos XIII-XIV): análisis de la formación de una ruta comercial», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III*, núm. 30, 2017, 485-504; LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «La guerra del Estrecho», en *Guerra y diplomacia en la Europa occidental, 1280-1480*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 2005, 255-293; RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: «La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)», *Alcázar. Revista de Estudios Alfonsíes*, vol. XII (2020-2021), 163-182; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: «La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X», *ibídem*, 13-56.

La ampliación del reino de Castilla hacia el Estrecho de Gibraltar fortaleció el papel de los puertos del Cantábrico⁵, que pasaron a desempeñar un papel clave en el suministro de mercancías, hombres y naves hacia los puertos andaluces, creándose una retaguardia de las tierras del sur, segura debido a su lejanía de las flotas norteafricanas. De esta forma, los puertos castellanos del norte tuvieron un especial valor para el mantenimiento de la expansión castellana en el sur de la península Ibérica, ya que la guerra marítima se nutría de las gentes y las embarcaciones del Cantábrico, como se demostró con la toma de Cartagena en 1245 y Sevilla en 1248⁶.

«La puerta está abierta y el camino expedito». Hacia la conquista del mar (1224-1248)

En 1218, el papa Honorio III envió una carta a todos los monarcas peninsulares en la que les recordaba la primacía de Toledo sobre la metrópoli hispanense, por lo que deberían someter en lo espiritual cualquier lugar de dicha provincia que reconquistaran a los musulmanes, orden que repetiría su sucesor, Gregorio IX, en 1231⁷. Ambos documentos nos informan de que la conquista de Sevilla ya estaba en el horizonte de la política de expansión territorial de la corona castellana.

A mediados del mes de junio de 1224, mientras el califato almohade se desmoronaba por luchas internas⁸, el rey Fernando III pronunció un inspirador discurso ante los principales nobles de la curia regia en Muño, por el que declaraba la guerra a los musulmanes:

«La puerta está abierta y el camino expedito. La paz nos ha sido devuelta en nuestro reino: discordia y profundas enemistades entre los moros sembradas y riñas de nuevo originadas. Cristo, Dios y hombre, de nuestra parte: de parte de los moros, el infiel y condenado apóstata Mahoma. ¿Qué falta? Ruego, clementísima madre, de la que, después de Dios, tengo todo lo que poseo, que os agrade que declare la guerra a los moros»⁹.

(5) DES BOSCS, Françoise; DEJUGNAT, Yann, y HAUSHALTER, Arthur (eds.): *Le Déroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Age) I. Représentations, perceptions, imaginaires*. Casa de Velázquez, Madrid, 2019; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: «Andalucía, Granada y el estrecho de Gibraltar en tiempos de Alfonso X», en *Actas del II Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar», Ceuta, 1990 I: Crónica y Prehistoria y III: Historia medieval, geografía y varia*. UNED, Madrid, 1995, 3-25; ARCHIBALD, Lewis: «Northern European sea power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350 A.D.», en *The Sea and Medieval Civilizations*, Variorum Reprints, Londres, 1978, 139-164.

(6) SOLÓRZANO TELECHEA: «From the Mediterranean to the Atlantic. The Role of the Town-Ports of Northern Iberia in the first Internationalization of the European Economy in the Middle Ages», en *Constructing Iberian Identities, 1000-1700*, Brepols, Turnhout, 2022, 45-64.

(7) DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ, Santiago: *Documentos de Gregorio IX (1227-1241) referentes a España*, Universidad de León, 2004, pp. 193-194.

(8) GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *Fernando III el Santo*, Fundación José Manuel Lara, Sevilla, 2006, p. 87.

(9) CHARLO BREA, Luis (ed.): *Crónica latina de los reyes de Castilla*, Universidad de Cádiz, 1984, p. 61.

Esta decisión regia suponía el comienzo de la expansión castellana por la Baja Andalucía. Así, Fernando III atravesó Sierra Morena por el puerto de Muradal y comenzó su primera campaña contra los musulmanes de Úbeda, Baeza, Quesada y Jaén, hasta conquistar Córdoba el 29 de junio de 1236. Tres años después se produjo la primera incursión del infante Alfonso en el reino de Murcia¹⁰; a principios de la década de los cuarenta, la corona castellana llegaba hasta la costa mediterránea, y el monarca fue consciente de la necesidad de poseer una armada. Fernando III y el emir de Murcia, Ibn Hud, firmaron el pacto de Alcaraz en 1243, aceptando este ser vasallo de Castilla; sin embargo, las ciudades de Lorca, Mula y Cartagena no lo acataron¹¹, por lo que Fernando III envió al príncipe don Alfonso, quien conquistó las dos primeras en 1244. Por su lado, la conquista de Cartagena duró más tiempo, pero el infante Alfonso estaba decidido a conquistarla y cortar sus relaciones marítimas. Primero la asedió por tierra pero, dado que recibía ayuda por mar, el sitio tuvo que combinarse con el auxilio de una flota, que hubo de desplazarse desde los puertos del Cantábrico bajo las órdenes de Roy García de Santander, que acabó con la conquista de la ciudad en la primavera de 1245¹². Fue la primera vez que se realizó esta movilización de naves y hombres desde el Cantábrico hasta Murcia, movilización que implicó un gran esfuerzo económico y de organización. La conquista de Cartagena puso las bases de una marina real más estable, de la que estaba necesitada Castilla frente a lo que pudiera llegar desde el Magreb. Según el fuero dado a este puerto en enero de 1246, el rey podría tomar cualquier nave, grande o pequeña, de los vecinos de Cartagena para las campañas marítimas durante un mes al año; además, establecía que los navíos armados para hacer el corso tendrían que dar la trigésima parte de las ganancias al rey, así como entregarle todo «moro cativo» que valiera 1.000 maravedíes, que el rey compraría a sus captores por cien¹³. Quin-

(10) TORRES FONTES, Juan: «La evolución de las fronteras peninsulares durante el gran avance de la Reconquista (c. 1212- c. 1350)», en *La Corona de Castilla*, vol. 1 del t. XIII (*La expansión peninsular y mediterránea [c. 1212-c. 1350]*) de la *Historia de España de Menéndez Pidal*, Espasa Calpe, Madrid, 1998, p. 59.

(11) «Et desta guisa apoderaron los moros al infante don Alfonso en boz del rey don Fernando, su padre, en todo el reyno de Murçia, ssaluo Lorca et Cartagena et Mula, que se non quisieron dar nin entrar en la pleitesia que los otros: et ganaron y poco ca a la çima ouieronlo a fazer, mal su grado». MENÉNDEZ PIDAL, Ramón (ed.): *Primera Crónica General. Estoria de España*, Nueva Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1906, cap. 1504.

(12) TORRES FONTES: *Colección de documentos para la historia del reino de Murcia III: Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al reino de Murcia*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1973, p. 52; ÍDEM: *Colección de documentos para la historia del reino de Murcia I: Documentos de Alfonso X el Sabio.*, m.e., m.l., 1963, p. 108; BALLESTEROS BERETTA, Antonio: «La reconquista de Murcia por el infante don Alfonso de Castilla», *Murgetana*, núm. 1 (1949), 9-48.

(13) «De quantos nauios se armaren en el puerto de Cartagena grandes et chicos et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den assi como en este priuilegio dize: de naf grande que den al sensor la treintena de lo que ganaren, et de galea ueynte morabedis chicos et un moro, non de los mejores nin de los peores; et de saetia de octaenta remos f ata en quarenta, ueynte et cinco morabedis chicos, et de barca de ueynte remos fata en diez, siete morabedis

ce años después, los servicios de Roy García de Santander al frente de la armada que intervino en la conquista de Cartagena, así como los que Alfonso X demandaba de él para la campaña africana de «allend mar», fueron agradecidos con la concesión de una torre en Carrión¹⁴. Ese mismo año, el monarca confiaba a García de Santander la dirección de la flota de la campaña de Salé¹⁵.

Tras las conquistas por tierras murcianas, Fernando III se dispuso a asediar Sevilla, considerada por sus contemporáneos la capital del sur peninsular¹⁶. En 1246, el papa Inocencio IV se dirigió a varios arzobispos y obispos peninsulares para solicitar que todos los fieles cristianos de los puertos peninsulares («universi christi fidelibus per maritimam Yspaniae constitutis») colaborasen para defender el nuevo obispado de Marruecos; entre otros puertos, aparecen citados Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Sebastián, Lisboa, Barcelona y Valencia¹⁷. Asimismo, ese mismo año, Fernando III firmó un tratado de paz con Muhammad I, rey de Granada, por el que este le cedía Jaén y le juraba fidelidad, asegurándole que los granadinos no ayudarían a los sevillanos durante el asedio. Y, de hecho, Muhammed I ayudó a Fernando III en la caída de «Hispalis» —según el historiador árabe Ibn Jaldún, el rey granadino quería vengarse de Sevilla por no haberlo apoyado durante su guerra contra Ibn Hud años atrás—¹⁸.

Los marinos y barcos norteños volvieron a conformar la armada regia que conquistó Sevilla. Fernando III se reunió en Jaén con Ramón Bonifaz, un hombre de Burgos, para confiarle la organización de una flota destinada a impedir que Sevilla fuera ayudada desde el norte de Africa por mar y para colaborar en el asedio¹⁹. En la primavera de 1247, la flota de Ramón Bonifaz

chicos; et de quantos nauios fueren de los uezinos moradores de Cartagena o de armadores de nauios, que non den ancorage en el puerto; et de todo moro catiuo que ualiere mili morabedis chicos, que sea de el sensor, et el sensor que de cien morabedis chicos a aquellos que lo toman, et esto que lo sepan en uerdat, sin enganno, si uale mili morabedis». CASAL MARTÍNEZ, Federico: *El fuero de Córdoba otorgado a la ciudad de Cartagena en 1246 por Fernando III*, Viuda de Carreño, Cartagena, 1931.

(14) TORRES FONTES: *Documentos para la historia del reino de Murcia III: Fueros y privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*, doc. LII, p. 70; AYALA MARTÍNEZ, Carlos: *Libro de privilegios de la orden de San Juan de Jerusalén en Castilla y León (ss. XII-XV)*, Universidad Complutense, Madrid, 1995, pp. 556-557.

(15) BALLESTEROS BERETTA: «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio», *Al-Andalus*, núm. 1 (1943), p. 98.

(16) GARCÍA SANJUÁN, Alejandro: «La conquista de Sevilla por Fernando III (646 h/1248). Nuevas propuestas a través de la relectura de las fuentes árabes», *Hispania*, vol. LXXVII, núm. 255 (2017), 15-16.

(17) QUINTANA PRIETO, Augusto: *La documentación pontificia de Inocencio I*, Instituto Español de Historia Eclesiástica, Roma., 1987.

(18) Cit. por GARCÍA SANJUÁN: «La conquista de Sevilla...», p. 19.

(19) Ramón Bonifaz aparece por vez primera en un documento del monasterio de las Huelgas, de Burgos, en 1228. RODRÍGUEZ LÓPEZ, Amancio: *El Real Monasterio de las Huelgas y Hospital del Rey I*, Imprenta y librería del Centro Católico, Burgos, 1907, pp. 397-398. Sobre Ramón Bonifaz, véanse: BALLESTEROS BERETTA: «San Fernando y el almirante Bonifaz»,

se hallaba instalada en la desembocadura del Guadalquivir dispuesta para la guerra. La época del año en la que comenzó la guerra naval coincidió con las postrimerías del mes de abril, tal como recomendaba Flavio Vegecio Renato en su *Compendio de técnica militar*, del siglo V, lo que nos indica el grado de especialización y conocimientos navales que tenía Bonifaz²⁰. La flota estaba compuesta por trece galeas, un tipo de navío de guerra que podía navegar a vela y a remo, tenía una borda baja, y en la proa llevaba un espolón para embestir a las naves enemigas²¹. La *Primera Crónica General de España* lo describió así:

«venie Remon Bonifaz por mar, a quien el mandara yr guisar la flota para la cerca de Seuilla, et que vinie muy bien guisado de nauios et de galeas et de otros nauios quales para tal fecho convinien, et que traye su flota bien basteçada de gente et de armas et de grant vianda et de todas las cosas que meter eran para guisamiento de cerca»²².

Las naves musulmanas, llegadas desde Tánger y Ceuta, duplicabanlas de Bonifaz –eran más de treinta–. Las fuentes musulmanas coinciden con las cristianas en este punto:

«El emir Abu Zakariya’ les envió ayuda y, además, dispuso una flota cuyo mando fue confiado a Abu-l-Rabi ibn al-Guraygir al-Tinmlali, a quien ordenó dirigirse a Ceuta para que aprestaran su flota, dirigiéndose juntos hacia el río de Sevilla. Pero la flota del tirano logró vencerlos en el puerto y hubieron de regresar»²³.

La escuadra cristiana dirigida por Bonifaz consiguió una gran victoria sobre la musulmana, apresando tres de sus naves y destruyendo otras tres. La flota de naves del Cantábrico tuvo que intervenir para romper el puente de barcas, unidas con gruesas cadenas de hierro, que unía Sevilla con la localidad de Triana, por donde la ciudad obtenía suministros del Aljarafe. Ramón Bonifaz aconsejó al rey la necesidad de romper el puente de barcas con las dos naos más fuertes que tenía²⁴. El día 3 de mayo las naves de Bonifaz retrocedieron para coger impulso y, con viento favorable, se lanzaron río arriba, a pesar de los ataques musulmanes desde ambas orillas del río Betis, así como desde

Archivo Hispalense, t. IX, núm. 27 (1948), 15-70; LÓPEZ MATA, Teófilo: «Ramón Bonifaz», *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. 105 (1948), 246-250; RUIZ, Teófilo Fabián: «Los Sarracín y los Bonifaz. Dos linajes patricios de Burgos, 1248- 1350», en *Sociedad y poder real en Castilla (Burgos en la Baja Edad Media)*, Ariel, Barcelona, 1981, 121-144.

(20) VEGECIO, Flavio Renato: *Compendio de técnica militar*, Cátedra, Madrid, 2022, p. 369.

(21) «Et los christianos e las galeas que Remón Bonifaz traía eran fasta treze, e las de los moros de treinta arriba», en ROCHWERT-ZUILLI, Patricia (ed.): *Crónica de Castilla*, e-Spania Books, París, 2010, cap. XI, p. 32.

(22) *Estoria de España*, cap. 1078.

(23) GARCÍA SANJUÁN: «La conquista de Sevilla por Fernando III...», p. 18.

(24) ROCHWERT-ZUILLI, cap. XI, p. 56.

la Torre del Oro con sus dardos, hondas y ballestas de torno²⁵. La nave que iba a la derecha no tuvo éxito, pero la de la izquierda consiguió romper el puente. Con todo, Sevilla no se rindió con esta acción, pues pudo seguir comunicándose con Triana, así que Fernando III ordenó a Bonifaz que las naves castellanas bloqueasen la ciudad para que no pudiera recibir la ayuda desde el Magreb, lo que que acabó en la capitulación el día 23 de noviembre de 1248²⁶.

Tras la conquista de la capital andaluza, la voluntad de Fernando III fue continuar la conquista del norte de África:

«Allen mar tenie oio para pasar et conquerirlo dalla desa parte que la morysma ley tenie, ca los daca por en su poder lo tenie, que asy era. Galeas et baxeles mandau a fazer et labrar a grant priesa et guisar naues, auiendo grant fiuza et grant esperança en la grant merçed quel Dios aca fazie. Teniendo que syallapasaseque podria conquerir muy grandes tierras si la uida le durase algunos días por quanto lla ventura ayudaua et le era guiadera en quantas cosas començaua. Et mager todo esto daca que el ganado auie de moros et tornado en poder de cristianos en su poder era et lo auie conquisto et metido en su Sennorio non se tenie por entregado nin se tenie que su conquerimiento era cosa que el en mucho deuiese tener ssy la mar non pasase»²⁷.

Sin embargo, el 30 de mayo de 1252 moría el rey Fernando III en el alcázar de Sevilla, sin poder realizar su proyecto de conquistar el norte de África, que tuvo que continuar su hijo Alfonso X. En 1254, el Rey Sabio recibió el apoyo del papa Inocencio IV, quien emitió una bula por la que protegía a los cruzados hispanos que pasaran a África con el rey²⁸, bula que fue ratificada por su sucesor, Alejandro IV, dando permiso para que pudieran colaborar otros países de la cristiandad. Al año siguiente, Alfonso X recibía a una delegación del rey Haakon IV de Noruega, lo que le permitía establecer un acuerdo de colaboración para la cruzada en el Magreb, en orden a lo cual concertó el matrimonio de Cristina, hija del rey noruego, con cualquiera de sus hermanos²⁹. La princesa escogió al infante Felipe, según la *Crónica del rey Hakon* porque era un hombre «alegre, cortés», el mejor para «andar con pasatiempos, halcones y perros», «luchar solo con osos y jabalíes», y el «mejor de los compañeros»³⁰. En 1258, Alfonso X y Haakon IV firmaron una alianza, según

(25) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomas de Fernando III I*, Caja de Ahorros de Córdoba, 1980, pp. 181-182.

(26) *Estoria de España*, cap. 1124; RODRÍGUEZ LÓPEZ, Ana: *La consolidación territorial de la monarquía feudal castellana: expansión y fronteras durante el reinado de Fernando III*, CSIC, Madrid, 1994, p. 131.

(27) *Estoria de España*, cap. 1563.

(28) GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *La repoblación del reino de Sevilla en el siglo XIII*, Universidad de Granada, 2008, p. 244.

(29) GELSINGER, Bruce: «A Thirteenth-Century Norwegian-Castilian Alliance», *Medievalia et Humanistica*, núm. 10 (1981), 55-80.

(30) PÓRDARSON, Sturla: *The saga of Hacon and a fragment of the saga of Magnus* (trad., W. Dasent), Majesty's Stationery Office, Londres, 1894, p. 314.

la cual «el rey de España estaba preparando entonces su ejército contra los infieles, y deseaba mucho que el rey Haakon fuera con él y redimiera su promesa de tomar la cruz; gracias al permiso del Papa la cruz podía ser redimida yendo allí [Marruecos], como si uno hubiera viajado a Jerusalén»³¹.

En represalia por la ayuda que Sevilla había recibido desde el Magreb, se desató la cruzada del norte de Africa con el bloqueo del puerto de Ceuta, la exigencia a sus dirigentes a tributar a Castilla³², la sumisión del «regnum Tenetum» (Tenés, puerto del norte de Argelia) en 1258, la toma Salé en 1260, y los ataques a Larache y Tishams en 1269³³. Sin embargo, el fallecimiento de la infanta Cristina en 1262 marcó el final de la alianza entre Castilla y Noruega.

El «almirage de la mar»

Las intervenciones de la flota del Cantábrico resultaron esenciales en la toma de Cartagena y Sevilla y pusieron los cimientos de una armada poderosa al servicio de la Corona³⁴. Tanto Fernando III como su hijo Alfonso X necesitaban el control del estrecho de Gibraltar para consolidar la reconquista de Andalucía, pero carecían de una flota real permanente.

En primer lugar, tras la toma de Sevilla, Alfonso X recompensó los servicios prestados por los hombres de la mar por medio de los repartimientos³⁵. Ramón Bonifaz, por ejemplo, recibió un donadío grande, una casa en la plaza de Santa María de Sevilla, una torre en la vega de Triana y 400 aranzadas en Huévar y Aznalfarache³⁶. Sin embargo, esta flota regresó a los puertos del norte, por lo que Alfonso X se reservó diversos bienes del repartimiento de Sevilla, que sirvieron para pagar los primeros servicios de la marina. El día 13 de junio de 1253, el monarca confió en Pelay Pérez Correa, maestre de Santiago, para aparejar una galera con 200 hombres armados que estarían obligados a servirle durante al menos tres meses al año, repartir los botines a medias; a cambio de este servicio, el rey le entregó 1.600 aranzadas de olivar en Muros y 250 maravedíes el primer año³⁷. Al mismo tiempo, tras la concesión de la

(31) *Ibidem*, p. 317.

(32) MOSQUERA MERINO, M.^a Carmen: *La señoría de Ceuta en el siglo XIII*, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994, p. 195.

(33) O'CALLAGHAN, Joseph F.: *The Gibraltar Crusade. Castile and the battle for the Strait*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1983, p. 55.

(34) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: «Origen de la marina real de Castilla», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, t. LIV, núm. 2 (1948), 229-253.

(35) GARCÍA FERNÁNDEZ, Manuel (coord.): *Alfonso X el Sabio 1221/1252-1284. Poderes-Imágenes-Saberes*, Universidad de Sevilla, 2022.

(36) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla II*, CSIC, Madrid, 1951, pp. 154, 155, 196, 213, 231, 284.

(37) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla I*, pp. 293-298; GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*, Universidad de Valladolid, 2014.

aldea de Gelves, el monarca encomendó aparejar dos galeras a Ruy López de Mendoza³⁸, quien ostentaría el cargo de almirante a partir de 1254. El rey no quedó satisfecho con las gestiones de Pelay Pérez Correa, ya que el día 1 de enero de 1255 Alfonso X estableció un acuerdo directamente con diversos cómitres con la condición de servir en las galeras reales tanto ellos como sus herederos. Entre los nombres figuran Bernalt Pelegrín, Pero Andrés de Laredo y Martín de Escalante, apellidos asociados a familias de Laredo y Santander, respectivamente^{39 40}; otros son de procedencia aquitana y gascona (como Pero Bernalt de Burdel y Pes de Vayona), corsa (Nicoloso Taxo), provenzal (Guillermo Muzo, Bernalt Granier y Arnalt Caorci), menorquina (Miguel Calafat) o castellana (Domingo Joan, *el Ciego*, Martín Sánchez, Juan Ruiz y Joan Romo). Algunos de estos cómitres habían participado en el repartimiento sevillano, como Arnal Caorçi y Joan Romo, que aceptaron una gran cantidad de tierras para el mantenimiento de dos galeras⁴¹. Los cómitres recibieron de Alfonso X cien aranzadas de olivar, cinco yugadas de pan e higueras en Chilla y Cotobrita, unas casas en Sevilla, la décima parte de las rentas de dos aldeas, cien maravedíes, la mitad de las ganancias de los botines a repartir entre los cómitres y la tripulación y ellos se comprometían a

«que nos seamos vuestros cómitres en vos tener una galera de esta guisa para siempre jamás, nos e nuestros sucesores, hijos e todos aquellos que lo nuestro ovieren de heredar, e por este heredamiento e por estos cien maravedíes que nos distes luego e nos la avedes a dar, fecha e guisada de todo quanto pertenece a galea et nos la avemos de tener et reguardar et de renovar, et de refacer como siempre esté esta galea sana e guisada de todo»⁴².

Cada galera llevaba dos cómitres, cien hombres armados, cuatro ballestas de estribera, cuatro ballestas de dos pies, mil cuadrillos, cincuenta lanzas, diez guardabrazos, diez escudos y diez capiellos de hierro, y deberían hacer una galera nueva cada siete años.

En segundo lugar, Fernando III concedió varios privilegios a las gentes de los oficios relacionados con el mar por medio del propio fuero sevillano de 1251, consiguiendo un régimen jurisdiccional autónomo, un marco normativo, el «fuero de la mar», con su propio alcalde para juzgar los asuntos del mar, la condición de caballeros, libertad para comerciar en sus casas, una carnicería propia, veinte carpinteros y tres herreros para la construcción de barcos, tres barberos o cirujanos, la exención de prestación militar en tierra, así como la

(38) PÉREZ EMBID TELLO, Florentino: «La marina real castellana en el siglo XIII», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 6 (1969), 141-185.

(39) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla II*.

(40) *Ibíd.*, pp. 121, 167, 168-170.

(41) *Ibíd.*, p. 157.

(42) *Ibíd.*, p. 168; BALLESTEROS BERETTA: *Sevilla en el siglo XIII*, Establecimiento tipográfico de Juan Pérez Torres, Madrid, 1913, p. 71.

obligación de prestar servicio en la mar tres meses al año, cuyos gastos correrían por su cuenta⁴³.

El privilegio contenido en el fuero de Sevilla de 1251, el repartimiento de 1253 o los conciertos con los cómitres de 1253 y 1255 nos revelan la necesidad estratégica de disponer de una armada real de carácter permanente. En primer lugar, con el objetivo de defender los nuevos reinos de Murcia y Sevilla, recientemente incorporados a Castilla, pues la frontera con los musulmanes ya no solo era terrestre, sino también, y muy especialmente, marítima. Igualmente, la protección del litoral necesitaba del control de las aguas del estrecho de Gibraltar, por lo que era necesario conquistar las tierras norteafricanas; de ahí la necesidad de contar con una armada real, tal como nos relata la *Estoria de España*, el rey Fernando III:

«Allen mar tenie oio para pasar et conquerirlo dalla desa parte que la morysma ley tenie, ca los daca por en su poder lo tenie, que asy era. Galeas et baxeles mandaua fazer et labrar a grant priesa et guisar naues, auiedo grant fiuza et grant esperança en la grant merçed quel Dios aca fazie. Teniendo que sy alla pasase que podría conquerir muy grandes tierras si la uida le durase algunos días por quantol la ventura ayudaua et le era guiadera en quantas cosas començaua. Et mager todo esto daca que el ganado auie de moros et tornado en poder de cristianos en su poder era et lo auie conquisto et metido en su Sennorio non se tenie por entregado nin se tenie que su conquerimiento era cosa que el en mucho deuiese tener ssy la mar non pasase»⁴⁴.

El monarca Alfonso X requirió la colaboración de los puertos del Cantábrico para la construcción de naves con las que rematar la conquista del mar en la frontera en la Baja Andalucía, ayuda que una vez más se avinieron a prestar los concejos del Cantábrico occidental, según nos consta por el agradecimiento que Alfonso X realizó el 1 de febrero de 1258 a los «conceios de Gallizia et de Asturias» por su colaboración económica «sobrel fecho dela Cruzada» para armar naves y galeras que debían estar en Cádiz el día 1 de mayo⁴⁵.

El «fecho dela cruzada» del mar de Alfonso X

Alfonso X no solo se propuso desarrollar el proyecto fernandino de conquistar el norte de África, sino también una ambiciosa política respecto al control del mar, las infraestructuras, la legislación, y las instituciones. Durante los primeros años de su reinado debió de crear la institución del Almirantazgo, que se encargó de la guerra naval, la jurisdicción marítima y el control del

(43) CHAMOCHO CANTUDO, Miguel Ángel: *Los fueros de los reinos de Andalucía. De Fernando III a los Reyes Católicos*, BOE, Madrid, 2017, p. 109.

(44) *Estoria de España*, cap. 1131.

(45) MIGUEL VIGIL, Ciriaco: *Colección diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Alvizoras Libros, Oviedo, 1991, p. 46.

comercio por mar. La primera referencia al «almirage de la mar» es del día 6 de diciembre de 1253⁴⁶, y su primer almirante, Ruy López de Mendoza, fue un noble del norte peninsular a cuyo cargo puso 19 galeras, una flota de tamaño medio para la época⁴⁷. No obstante, el cargo de «almirante» no era nuevo, pues existía con anterioridad, aunque con atribuciones de caudillo militar. Ramón Bonifaz fue el primero en ser designado como tal, según aparece en la *Estoria de España y la Crónica de Castilla*⁴⁸.

Las atribuciones del almirante de Castilla fueron recogidas por vez primera en las *Partidas*, cuando se formalizó la institución del Almirantazgo⁴⁹. La jurisdicción del Almirante alcanzaba a todos los puertos del reino, que debían obedecerlo como si se tratara del mismo rey. A pesar de las *Partidas* y del vínculo del Almirantazgo con importantes linajes locales del norte peninsular (Ruy López de Mendoza, Pedro Ruiz de Castañeda, Nuño Díaz de Castañeda, Diego Gutiérrez de Ceballos, Fadrique Enríquez de Velasco), si bien los puertos del Cantábrico pronto quedaron fuera de la jurisdicción del Almirante en la mayor parte de los casos y desarrollaron su propia política comercial⁵⁰, como revela la constitución de las hermandades de puertos; en 1295, se erigió la hermandad de los puertos de Avilés, Colunga, Ribadesella, Llanes, Viveiro y Betanzos, junto con otros puertos del antiguo reino de León, y en 1296, la hermandad de la marina de Castilla, para la defensa de sus privilegios económicos y el control del comercio en el golfo de Vizcaya. Estas hermandades eran la cristalización institucional del alto grado de desarrollo mercantil de estas villas, como consecuencia de la política emprendida por Alfonso X en los puertos de la frontera marítima de su reino⁵¹.

Las arribadas musulmanas desde el norte de África eran constantes, por lo que se creó, al menos desde 1272, una orden de caballería específica del mar, llamada «Confratía Sancta Marie de Hispania», para que, a imitación de la orden de Calatrava, ayudara en la guerra naval contra los musulmanes, aunque su vida institucional fue muy corta, pues ya en 1280 la orden de Santiago

(46) GARCÍA DE CASTRO: *La marina de guerra...*, p. 36.

(47) LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: *La Reconquista en la frontera del Estrecho (1250-1462)*, Editorial Sarría, Madrid, 2009, p. 30.

(48) «Otro si Remont Bonifaz, ese almirante de la flota del rey don Fernando». *Estoria de España*, cap. 1533; PÉREZ EMBID, Florentino: *El Almirantazgo castellano hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla [s.n.], 1944; BALLESTEROS BARETTA: «San Fernando y el Almirante Bonifaz»; CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva, (1250-1560)*, Universidad de Alcalá de Henares, 2003.

(49) CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de: *Norma y ceremonia de los almirantes de Castilla*, SEK-Universidad Camilo José Cela, Madrid, 2006.

(50) CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006), 53-67.

(51) SOLÓRZANO TELECHEA: «Los puertos del Rey: síntesis interpretativa del fenómeno urbano en el Norte de España durante los siglos XII y XIII», *Temas Medievales*, vol. 15-16 (2007-2008), 257-273.

asumía los señoríos que había poseído en su corta existencia⁵². Esta orden estaba establecida en cuatro monasterios, correspondientes con los cuatro puntos cardinales del reino de Alfonso X: en el sur, Cartagena y Santa María del Puerto (El Puerto de San María), y en el norte, La Coruña y San Sebastián⁵³.

El monarca y sus consejeros tenían meridianamente claro que el principal peligro para la integridad del reino castellano provenía de la costa africana y de las rutas marítimas desde el otro lado del estrecho de Gibraltar. Lo que se confirmó cuando el rey de Granada, Muhammad II, pactó con el emir de los musulmanes de Marruecos, Aben Yusuf, su ayuda para atacar Castilla, aprovechando el viaje de Alfonso X al Imperio, durante el cual había dejado el reino en manos de su hijo don Fernando. El monarca granadino entregó al emir marroquí los lugares de Algeciras y Tarifa para desembarcar sus tropas, lo que se produjo el 13 de mayo de 1275. Con la finalidad de parar el avance de Aben Yusuf, Alfonso X determinó en 1277 atacar Algeciras para que «Aben Yuçaf no pudiese pasar por allí otra vez aquende la mar»⁵⁴. En 1278, el rey Alfonso decidió cerrar el estrecho de Gibraltar con el asedio por mar y tierra de Algeciras, para lo cual ordenó la construcción de una gran flota que llegó en marzo de 1278. En respuesta, el emir marroquí ordenó enviar 72 navíos –la *Estoria de España* habla solo de doce– de Casablanca, Ceuta, Bados y Tánger para conquistar Algeciras, lo que consiguieron, además de destruir la flota castellana el 21 de julio de 1279⁵⁵. Según relata la *Crónica de Alfonso X*, uno de los motivos de la derrota fue la falta de comida de los marineros y la enfermedad, ya que el infante don Sancho había desviado el dinero de la flota a su madre, la reina Violante, pues se preparaban para levantarse contra el rey. Con ello, los benimerines consiguieron una notable victoria, pues tenían un puerto seguro al que saltar desde el norte de África. Sin la flota, Alfonso X fue consciente de que no podía conquistar Algeciras⁵⁶.

Los siguientes años, de 1278 a 1284, fueron difíciles para Alfonso X, con su flota destruida por los musulmanes y el reino sumido en una guerra civil a causa de la sublevación de su hijo don Sancho, por lo que su «fecho allende el mar» hubo de esperar a tiempos mejores.

La legislación para el gobierno de las cosas del mar

La política de Alfonso X no fue ajena a la necesidad de regular las actividades marítimas y unificar la diversidad de leyes y costumbres que

(52) FOREY, Alan J.: «The Templars and the sea», *Ordines Militares. Colloquia Torunensia Historica*, vol. 25 (2020), 245-296.

(53) PÉREZ VILLAMIL, Juan: «Origen e instituto de la Orden Militar de Santa María de España», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. LXXIV (1919), 243-252; TORRES FONTES: «La orden de Santa María de España y el Maestre de Cartagena», *Murgetana*, núm. 10 (1957), 95-102.

(54) *Estoria de España*, cap. LXIX

(55) *Ibidem*.

(56) *Ibidem*, cap. LXXII.

se aplicaban en el mar en los territorios del litoral castellano. Las *Partidas* recogían numerosos artículos para regular el funcionamiento de los puertos y fijar las obligaciones que debían observar quienes se dedicaran a labores relacionadas con la mar, ya fueran mercantiles o bélicas. El código alfonsí se ocupa de la organización de las armadas del rey y la guerra en el mar –incidiendo especialmente en la cualificación de los marineros y demás cargos ocupados de dirigir la nave– y define las competencias de los oficios de almirante y cómitre⁵⁷. Las leyes del Rey Sabio tratan los tipos de barcos, el transporte de mercancías, los conflictos marítimos, la piratería, las tormentas, los naufragios, las indemnizaciones... entre otros muchos temas, así como la guerra naval, ya que consideran el mar uno de los lugares más importantes donde los enemigos se pueden enfrentar⁵⁸.

Asimismo, este cuerpo legislativo se ocupó de los aspectos relacionados con las averías que pudieran sufrir, los fraudes y actos de piratería, las indemnizaciones que debían recibir quienes fueran objeto de ataques, las actividades que se podían desarrollar cuando la embarcación estuviera atracada o en la costa, o la reglamentación de los pleitos movidos por mercaderes.

Los títulos VIII y IX de la Partida V están dedicados casi por completo a los alquileres y a los distintos tratos que se pueden realizar, las compañías entre comerciantes y propietarios de los barcos, así como sobre los daños causados a las embarcaciones en alta mar. En general, las *Partidas* pretendían establecer una regulación de la circulación de los barcos con mercancías, los daños ocasionados a las embarcaciones y las mercancías transportadas, así como la lucha contra la piratería, su finalidad última era aminorar o evitar los riesgos en el mar. Se estableció igualmente que solo los jueces en los puertos estaban legitimados para impartir justicia, pues la única función del patrón de la nave en este caso era custodiar al acusado y, como mucho, castigarlo con azotes, lo que colisionó con otras leyes del mar.

En efecto, aunque las *Partidas* fueron el código legal más importante aplicado en cuestiones marítimas en Castilla a partir del siglo XIII, hubo otros que se utilizaron entre las gentes de mar y, en general, en todas las actividades relacionadas con el mar en el norte peninsular. Es el caso de las *Leyes de Olerón* o *Fuero de Layrón*, creadas posiblemente en el área de Burdeos o Bayona y aplicadas en el ámbito atlántico, cuya fecha de origen se sitúa entre 1224 y 1286. Los veinticuatro capítulos del texto primitivo de que se compone regulaban aspectos como los derechos y obligaciones de los armadores, los navegantes, los pilotos, los naufragios, la disciplina a bordo, los daños en caso de hundimiento, entre otros. El Fuero de Layrón pudo ser algo anterior a las *Partidas*, que y estuvieron plenamente vigentes, a partir del siglo XIII, en

(57) Partida II, tít. XXIV, leyes 3 y 4.

(58) ESPILEZ MURCIANO: «La guerra en la mar en *Las Siete Partidas*».

los puertos del norte, los cuales mantenían estrechas relaciones con la costa atlántica francesa⁵⁹.

Las infraestructuras marítimas de Alfonso X

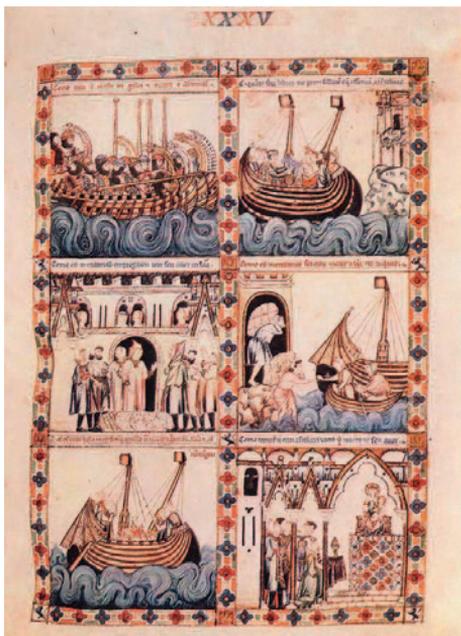


Ilustración 1. Cantiga XXXV. Madrid, Biblioteca de San Lorenzo de El Escorial

En último lugar, la política regia durante el reinado de Alfonso X se centró en las infraestructuras portuarias, como la construcción de muelles o cais y de atarazanas para la construcción de naves, o la reconstrucción de los faros. Los puertos del norte, en el siglo XIII, no disponían de cais que facilitaran la carga y descarga de mercancías, como atestiguan las imágenes de las *Cantigas* de Alfonso X. Una de las infraestructuras más importantes para la política naval de Alfonso X fueron las atarazanas. Aunque no hay referencias documentales, gracias a una inscripción sabemos que las de Sevilla se levantaron en el primer año del reinado alfonsí, en 1252. Sobre tales atarazanas no nos vamos a extender mucho más aquí, pues son bien conocidas gracias a los numerosos estudios de que han sido objeto en los últimos años⁶⁰.

Las otras atarazanas del reino se hallaban en el litoral norte, en Santander, y hasta ahora se habían datado a partir del último cuarto del siglo XIV, asociadas a la batalla de La Rochela de 1372⁶¹. Sin embargo, el análisis cruza-

(59) SOLÓRZANO TELECHEA: «Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos atlánticos del Norte de España (siglos XIII-XV)», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 48, núm. 1 (2018), 213-242.

(60) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Las atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir*, Universidad, Ayuntamiento y Diputación de Sevilla, 2019, pp. 25-27; FERNÁNDEZ ROJAS, Matilde: *Las Reales Atarazanas de Sevilla*, Arte Hispalense, Sevilla, 2013.

(61) SOLÓRZANO TELECHEA: *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*, Universidad de Cantabria, Santander, 2002, p. 216, doc. 8; ÍDEM y otros (eds.): *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005; ÍDEM, MARTÍN PÉREZ, Gernando, y CAYÓN CAGIGAS, Amaro: «“Grant fortuna del mar”: construcciones portuarias y espíritu emprendedor en las villas portuarias de la España atlántica en la Edad Media», en CARMO RIBERO, M.C., y SOUSA MELO, A. (eds.): *Evolução da paisagem urbana. Transformação morfológica dos tecidos históricos*, Instituto de Estudos Medievais y FCSH-Universidade Nova de Lisboa, Braga, 2013, 245-272.



Ilustración 2. Plano de Sevilla en la Baja Edad Media © Jesús Solórzano

do de nuevos datos de fuentes modernas con medievales nos permite concluir que las atarazanas de Santander pudieran ser contemporáneas o, incluso, ligeramente anteriores a las sevillanas.

Según diversas fuentes, la construcción de las atarazanas santanderinas coincidió en el tiempo con la erección del monasterio de San Francisco, extramuros de la villa. Según el «Inventario de las escrituras y papeles del Archivo del convento franciscano de Santander», de 1772, figuraba una «Real Cédula de Alfonso IX por la que concedía a Fray Francisco de Asís la teja de sus Tarazanas para la fábrica del convento que intentaba fundar». Esta misma noticia aparece en un libro de misas del monasterio que dice:

«Se asegura que el rey D. Alonso el noveno [Alfonso VIII], contemporáneo de nuestro santo patriarca, despachó en la ciudad de Burgos una real cédula, en que mandaba a los interventores de la fábrica de las galeras de S.M. en esta ciudad, villa entonces, dicen a fray Francisco de Asis la teja de sus tarazanas para la fábrica de el

convento que intentaba fundar. Esta cédula desapareció en tiempo de la peste general de España o la llevaron los claustrales»⁶².

La fecha de 1214 no nos informa de nada excepcional, pues muchos monasterios de las órdenes menores databan su fundación con la peregrinación de san Francisco a Santiago de Compostela, entre finales de 1213 y principios de 1214⁶³. Sin embargo, es importante la referencia del uso de la teja de las atarazanas para la construcción del nuevo cenobio franciscano, ya que ambos edificios se hallaban muy cercanos. La fecha más temprana de la existencia documentada de este monasterio nos ha llegado por la inscripción de una lápida que existía en el lado del evangelio de la iglesia, fechada el 6 de junio de 1265. En consecuencia, podemos afirmar que el edificio de las primeras atarazanas de Santander tuvo que ser coetáneo o poco anterior al de los franciscanos, en torno a mediados del siglo XIII⁶⁴. Asimismo, por la ubicación de las atarazanas, situadas al fondo de la ría de Becedo, que separaba la Puebla Vieja de Santander de la Nueva, este edificio tuvo que empezar a construirse cuando la villa aún no se había extendido al otro lado de la ría, en solares que no se hubieran ocupado, lo que coincide con una fecha aproximada a mediados del siglo XIII.

En estas atarazanas, las únicas documentadas en el Cantábrico, se construyeron las galeras y naos que los vecinos de Santander tenían que entregar al rey para la guerra en el mar. Así está documentado desde los años cuarenta del siglo XIII: en 1245 y 1248, para la toma de Cartagena y Sevilla; en 1260, con Salé; en 1285, en Castro Urdiales; en 1292, en Santander⁶⁵; en 1309, en Laredo; en 1336 en Santander⁶⁶, y todas ellas aportaban navíos a la armada regia a mediados del siglo XIV, según el Becerro de las Behetrías⁶⁷. Las atarazanas de Santander eran la única instalación que podía reunir los requisitos técnicos y materiales para construir las naos y galeras de guerra que las villas de la Marisma de Castilla debían aportar a la flota del rey⁶⁸. Según el *Becerro de las Behetrías*, Santander, Laredo y Castro Urdiales servían, a su costa, con dos naos y tres galeras, armadas con sesenta remos y sesenta hombres cada una durante tres meses, tras lo cual pasaban a engrosar la flota del rey. El servicio de Castro Urdiales de

(62) Libro de misas del convento de San Francisco de Santander, siglo XVIII, Fondo C.E.M., Archivo Histórico Provincial, Santander, f. 1.

(63) FERNÁNDEZ CONDE: Francisco Javier: «La orden franciscana en Asturias. Orígenes y primera época», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, núm. 130 (1989), 397-447.

(64) En 1217 se creó la «Provincia franciscana de España». REVILLA GARCÍA, Fidel: «El franciscanismo en la Castilla del siglo XIII», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 27 (1997), p. 286.

(65) SOLÓRZANO TELECHEA: *Santander en la Edad Media*, doc. 135.

(66) *Ibíd.*, doc. 29.

(67) MARTÍNEZ DíEZ, Gonzalo: *Libro Becerro de las Behetrías II*, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, León, 1981, pp. 181, 568-569.

(68) SOLÓRZANO TELECHEA: «La influencia del mar en la conformación de los puertos de “la Marisma e Costera de España” en la Baja Edad Media», en AZNAR VALLEJO, E., y GONZÁLEZ ZALACAÍN, R. (coords): *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015, 59-92.

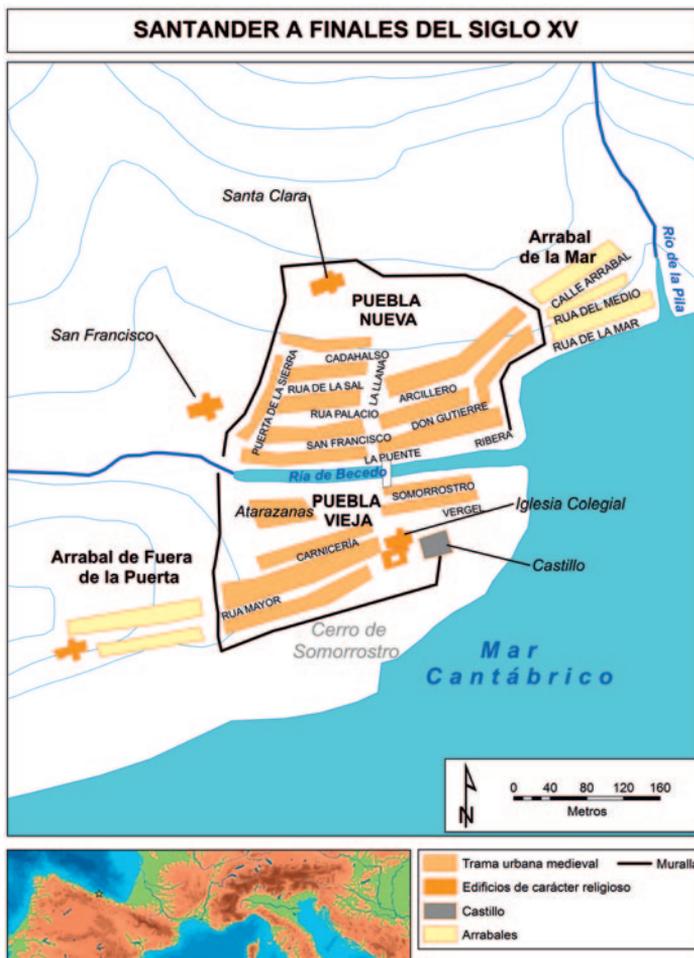


Ilustración 3. Plano de Santander a finales de la Edad Media. © Jesús Solórzano

suministrar una nave y una galea para la flota se remontaba hasta el reinado de Fernando III, según consta en el privilegio de exención de portazgo en todo el reino, excepto en Sevilla y Murcia, concedido a Castro Urdiales por el rey Sancho IV y la reina María en 1285⁶⁹.

Para hacer más seguras las rutas marítimas entre el norte y el sur peninsular, es probable que Alfonso X rehabilitara algunos de los faros más importan-

(69) GAIBROIS BALLESTEROS, Mercedes: *Historia del reinado de Sancho IV III*, BOE-Real Academia de la Historia, Madrid, 2019 (reed.), pp. LVI-LVII.

tes del norte y el sur. Según la *Estoria de España*, Hércules levantó en el litoral andaluz una «torre muy grande», coronada por una «una ymagen de cobre bien fecha que catava contra orient e tenie en la mano diestra una grand llave en semeiante cuemo que querie abrir puerta»; e, igualmente, Hércules construyó la «Torre del faro», donde fundó también La Coruña para conmemorar su victoria sobre el gigante Gerión⁷⁰. Alfonso X, haciéndose eco de la tradición clásica, vinculó la figura de Hércules a España, y en concreto a La Coruña. El monarca, en su *Estoria de España*, informa de que la Torre del Faro, que había comenzado a levantar Hércules, fue acabada por Hespán, su heredero y sobrino, quien además fundó Segovia y Cádiz. Más adelante, la crónica anuncia que Julio César había estado en Galicia, donde rehabilitó la torre del faro de Hércules: «E fue a Galizia al logar que llaman la Crunna, et renouo la torre del faro que fiziera Hercules que era ya lo mas della cayda»⁷¹.

Es posible que Alfonso X también volviera a levantar la Torre del Faro, emulando lo que habían hecho Hespán y Julio César. La Torre del Faro de La Coruña, según los datos arqueológicos, estaba casi derruida en el sigloXI, dato que conocía el autor de la *Estoria de España*, aunque lo retrotraía a tiempos de Julio César. Sin embargo, la crónica alfonsí nos describe las características de esa torre, que consistía en un fuego con un gran espejo que permitía observar a las naves enemigas desde lejos:

«E acabo la torre del Faro que començara Hercules, que es cabo la Crunna; e com era omne muy sabidor, fizo fazer por grand sabiduria un grand espeio, que ueyen en el uenir las naues por el mar de muy luenne, e pusol en somo daquella torre; y esto fizo el por aguardar se dotras yentes sil uiniessen guerrear por mar»⁷²

Esta exactitud de la descripción de la crónica nos lleva a pensar que se corresponda con las características del faro en tiempos del propio Rey Sabio, pues desconocía las características de este faro en tiempos de Julio César o con anterioridad a que estuviera derruido, o el mismo uso de los espejos al que hace referencia. Un último elemento a destacar en esta rehabilitación del edificio en tiempos de Alfonso X es el nuevo nombre con el que se conoció el faro: la Torre del Faro de Hércules, basado en este relato mitológico de la *Estoria de España*.

Conclusiones

Fernando III y Alfonso X iniciaron una política marítima y naval del reino de Castilla, conscientes de la importancia estratégica que tenía el control del mar y la defensa de la costa para consolidar las conquistas cristianas en el sur

(70) DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Ana: «Hércules en la miniatura de Alfonso X el Sabio», *Anales de Historia del Arte*, núm. 1 (1998), 91-104.

(71) *Estoria de España...*, cap. 9.

(72) *Ibidem*.

peninsular y enfrentarse a la creciente rivalidad marítima con los reinos de Portugal, Aragón e Inglaterra, así como con las ciudades-estado italianas.

Además, la conquista castellana de la baja Andalucía y Murcia modificó el papel que, hasta entonces, habían tenido los puertos del Cantábrico, que habían estado centrados principalmente en la conexión comercial del reino con la costa atlántica de Francia y el norte de Europa. La incorporación del sur peninsular añadió un nuevo eje de relaciones Norte-Sur, que se tradujo en el fortalecimiento de las villas portuarias de la fachada cantábrica. Así, los puertos norteños pasaron a desempeñar un importantísimo papel como centros de intercambio y redistribuidores de mercancías, no sólo entre el interior de Castilla y la fachada atlántica europea, sino entre el interior del reino y los puertos andaluces.

La política marítima y naval de Alfonso X se concretó en la creación de una legislación común de las actividades marítimas y navales –para que todas las gentes del mar se rigieran por una única normativa–; en la construcción de infraestructuras portuarias como las atarazanas, y en la creación de nuevas instituciones, como el Almirantazgo y una marina regia permanente. Los reyes hicieron de la necesidad una virtud, pues desarrollaron una estrategia marítima que fue vital para el afianzamiento de las conquistas cristianas del sur peninsular y el despegue económico del reino gracias al control de las rutas del estrecho de Gibraltar. Así, la guerra naval y el control del mar, una estrategia inédita hasta la conquista de Murcia y Sevilla, sirvieron para ampliar los horizontes marítimos de la política castellana a partir del reinado de Alfonso X.

EL ALMIRANTE BONIFAZ, ENTRE LA HISTORIA Y LA LEYENDA

Juan RODRÍGUEZ GARAT
Almirante (retirado)

Introducción

El pasado año cumplió 800 años la catedral de Burgos. Construida en piedra por iniciativa de Fernando III el Santo y sometida a los cuidados de los burgaleses, la catedral se mantiene joven y hermosa, orgulloso símbolo de nuestra cultura y de nuestra historia. Por desgracia, la catedral de Burgos es solo una excepción. No todas las obras de los hombres sufren un destino parecido. Algunas de las hazañas más valiosas de la historia de España, que también tienen sus raíces en la ciudad, apenas permanecen en la memoria colectiva de los españoles.

Quizá la más notable de las gestas cuyo origen está relacionado con Burgos y sus gentes sea la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo, «la cosa que dio cima a las otras cosas todas que este rey don Fernando hizo» en palabras textuales de la *Primera crónica general*, fuente común de todos los historiadores de la época, mandada redactar por Alfonso X el Sabio y continuada durante el reinado de Sancho IV.

Con ocasión de ese centenario de la catedral, y siendo director del Instituto de Historia y Cultura Naval, tuve la oportunidad de visitar en esta ciudad una pequeña pero interesante exposición llamada «Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano», con un subtítulo tan evocador como el de «Una historia de reyes, mercaderes y océanos». Con tanta o más razón pudiera decirse que la conquista de Sevilla empezó aquí. Burgos, ya fuera cuna de Ramón Bonifaz o su lugar de adopción, puede presumir de haber sido otra vez legua cero de una historia que, en esta ocasión, cabría adjudicar a reyes, marinos y barcos.

Es de esa historia de la que trata este artículo. Una historia protagonizada por un Ramón Bonifaz que sin duda pudo ver en Burgos el comienzo de las obras de la catedral, pero de quien no quedan apenas rastros sólidos porque sus hazañas, o al menos las que de él conocemos, tuvieron lugar en barcos de madera de los que, por desgracia, no ha quedado apenas vestigio, ni arqueológico ni documental; y porque hasta su tumba, que seguramente él esperaba

que fuera memoria eterna, fue profanada por los franceses durante la guerra de la Independencia.

De entre la niebla

¿Qué nos dice la historia sobre Bonifaz? Es muy poco lo que sabemos acerca de su persona, pero no deberíamos extrañarnos de eso. Lo cierto es que la mayoría de los hechos ocurridos en ese periodo relativamente oscuro de la humanidad que llamamos Edad Media están envueltos en la niebla. Una niebla que sin duda oculta innumerables héroes dignos de recuerdo, innumerables gestas, innumerables actos de valor o de cobardía, de lealtad o de traición, de generosidad o de egoísmo. Todos esos hechos han desaparecido para siempre de nuestra memoria colectiva, ya sea porque no han encontrado ningún cronista que quisiera contarlos, ya porque los relatos que quizá se escribieron se han perdido con el tiempo.

Son muy pocos los hitos que sobresalen de esta niebla, muy espesa en la Edad Media. Como las cimas de las montañas más altas, solamente los hechos más decisivos —al menos desde el punto de vista de las personas a quienes servían los cronistas— han quedado registrados documentalmente, y aun estos quizá aparezcan a nuestra vista deformados por la perspectiva, cuando no por los intereses de los autores. No deberíamos, por ello, confiar demasiado en el rigor histórico de los relatos que conservamos. Si hoy, con todas las herramientas de verificación que tenemos a nuestro alcance, es difícil distinguir entre la verdad y la propaganda de guerra, ¿cuánto más tenemos que poner en cuarentena lo escrito cuando solo la memoria de los testigos —siempre flaca, siempre parcial, siempre sesgada— avalaba las crónicas de la época?

A falta de una historia plenamente verificable, que pueda arrojar toda la luz que nos gustaría sobre lo ocurrido durante largos periodos de nuestro pasado, encontramos parte de nuestras raíces en leyendas en las que se entremezclan mitos y realidades. Así, no sabemos muy bien quién fue don Pelayo, lo que no ha sido obstáculo para contarle entre los grandes héroes de nuestra historia. Incluso la Armada, que no siempre ha sabido mirar atrás con sosiego para valorar su increíble pasado, dio su nombre a su primer acorazado, hacia el año 1885.

Tan importante como el mítico monarca es otro notable burgalés, don Rodrigo Díaz de Vivar, que ha dado pie a algunas de las más brillantes leyendas de nuestra historia, desde el *Cantar de Mioo Cid* hasta, más recientemente, los versos de Manuel Machado o Rubén Darío. ¿Quién no se ha sentido impresionado por ese ciego sol, la sed y la fatiga de la terrible estepa castellana por la que, polvo, sudor y hierro, el Cid cabalga? Tanto como sus hechos de armas, esa desnuda limosna de su mano que un Cid sin recursos ofrece a un mendigo leproso está todavía viva en la memoria de algunos —quizá no muchos, la verdad— de los españoles de hoy. ¿Historia o literatura? La diferencia importa a los científicos, desde luego, pero ambas tienen parecido valor como herramientas para incentivar a los pueblos, como estímulos para hacernos mejores.

Con todo, es la historia y no la poesía la que inspira este artículo. Pocos son los hechos del siglo XIII que han logrado pasar a las páginas de nuestros libros, pero la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo es uno de ellos, rescatada del olvido por la antes mencionada *Primera crónica general*, que la cubre extensamente. Pero no es solo esta crónica la que da fe de la hazaña. El hecho más llamativo de esa conquista, el que más ha logrado capturar la imaginación de todos los autores que han escrito sobre ella, es la rotura del puente de barcas, todavía presente en los escudos de varias ciudades norteñas (Santander, Laredo, Comillas, Santoña y Avilés) y en el de la propia Comunidad de Cantabria. En todos ellos, y en algunos otros que hoy se han perdido, aparecen como motivos comunes las naos, las cadenas y, dibujada con mayor o menor fortuna, la Torre del Oro, monumento inconfundible de la que fue capital almohade de al-Ándalus.



Escudo de la ciudad de Santander

Asociados a esos hechos históricos, recordamos también a unos pocos de nuestros héroes. Ramón Bonifaz, a quien la ciudad de Sevilla dedica una escultura que forma parte del monumento que conmemora a su conquistador, Fernando III el Santo, es uno de ellos. Pero Bonifaz es la excepción, y no la regla. La inmensa mayoría, por desgracia, permanecerán hasta el fin de los tiempos ocultos por la niebla, una niebla particularmente espesa —como suele ocurrir en la realidad— sobre la superficie de la mar. Así, todos los españoles conocen a don Pelayo o al Cid. La mayoría, sin embargo, serían incapaces de citar un solo marino medieval, lo cual no deja de ser contradictorio en una nación que, si escribió páginas decisivas en la historia de la humanidad, fue casi siempre sobre la mar. Por limitarnos a las tres grandes, el descubrimiento de América, la primera vuelta al mundo o la batalla de Lepanto son hechos globales que ninguna historia de nuestra especie podría olvidar.

Hace algunos años, cuando el autor de estas líneas estaba todavía en activo, destinado en la Flota, mandaba el flanco sur de la Alianza Atlántica un almirante norteamericano, de nombre James Foggo. Un marino culto como él, en sus contactos con los marinos españoles, solía mostrarse extremadamente respetuoso con nuestra historia. ¿Qué se siente cuando uno manda

nada menos que la flota española, protagonista de tantas de las hazañas que he leído en los libros? preguntaba, como si su propio mando fuera cosa menor. Por desgracia, el tiempo y (¿por qué no reconocerlo?) cierta dejadez por parte de quienes debemos cuidar de nuestras raíces, ha borrado de los españoles esa admiración por nuestro pasado que tan importante es para construir un futuro prometedor.

Cuando se compara con lo que ocurre en otras latitudes con héroes tan dudosos como Francis Drake, sorprende que marinos castellanos como Ramón Bonifaz, protagonista de este artículo, o Fernán Sánchez de Tovar, que saqueó las costas de Inglaterra a finales del siglo XIV y derrotó decisiva y repetidamente a los portugueses; y, en la Corona de Aragón, Roger de Lauria, reconocido por muchos —y no solo en España— como el más brillante almirante medieval, sean unos perfectos desconocidos para la mayoría de nuestros conciudadanos.

El tapiz de la historia

Pero Bonifaz, Sánchez de Tovar y Roger de Lauria no estaban solos sobre las cubiertas de sus buques. En realidad, y si se me permite la reflexión, no bastan tres hilos sino que son muchos más los que necesita el tiempo para tejer el tapiz de la historia. Por desgracia, muchos de estos hilos son demasiado endebles para merecer la atención de los cronistas y, condenados a una vida fugaz, desaparecen de la obra con rapidez, envueltos en la niebla, relegados al olvido. ¿Qué sabemos de los centenares de hombres que acompañaron a Bonifaz en su hazaña? Prácticamente nada, apenas unos pocos nombres de los que podrían haber estado allí: Rui López de Mendoza, Rui Pérez de Avilés, quizá Payo Gómez Charino. Indudablemente, el olvido de tantas de sus líneas resta belleza al tapiz original, trastoca muchas de sus escenas o las hace tan ininteligibles como lo sería un Quijote sin Sancho Panza. Si Cervantes hubiera sido historiador, en lugar de novelista, seguramente hubiera omitido a Sancho, que como personaje histórico podría parecer secundario, pero a quien el genio del autor convierte en imprescindible para entender el relato. ¿Quiénes fueron los Sancho Panza del Rey Santo o de Ramón Bonifaz? No lo sabemos, pero es razonable suponer que es mucho lo que nos estamos perdiendo.

En definitiva, el tapiz que conservamos está ajado, incompleto; aun así, hay muchas razones para conservarlo como un tesoro. La historia no es solo la ciencia que descifra nuestras raíces. Ni siquiera es solo ese «testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente, advertencia de lo por venir» que Cervantes hizo decir a don Quijote. La historia es, además, el *curriculum vitae* de los pueblos. Si nuestro propio currículo sirve a quien nos valora para contar o no con nosotros, para asignarnos responsabilidades, para otorgarnos su confianza, la historia también sirve a las demás naciones sobre la tierra para juzgarnos. Inevitablemente, la historia da o quita peso a las razones de los pueblos, da o quita peso a nuestras razones, a las razones de los españoles. Y

todavía hay algo más, el valor de la tradición y del ejemplo. Desde las páginas deportivas de los diarios se anima a los futbolistas a que luchen por el escudo del club que llevan en el pecho. Pero también quienes ya no jugamos al fútbol solemos esforzarnos por estar a la altura de la bandera que nos cobija o del pueblo al que servimos. Y de las naciones, sin duda, puede decirse lo mismo: al igual que las personas, los pueblos también se esfuerzan por estar a la altura de su propia historia. Por eso, no cabe engañarse: rebajar el listón de nuestro pasado equivale a reducir nuestras expectativas de futuro.

Nos jugamos mucho en este terreno pero, a pesar de lo mucho que nos jugamos, la sociedad española, de la que los marinos también formamos parte, vive muchas veces de espaldas a su historia..., cuando no la afea deliberadamente, realzando los fracasos y cuestionando los éxitos, muchas veces por razones completamente extemporáneas, juzgando los hechos de quienes nos precedieron con valores que la humanidad solo ha logrado descubrir varios siglos después. Al hacer esto, olvidamos que, dañadas las raíces, se daña el árbol. Olvidamos que, empobreciendo nuestro currículo, empobrecemos nuestro futuro. Olvidamos que, al renegar de nuestra huella, hacemos que nuestro camino pierda sentido, a nuestros ojos y a los ojos de los demás pueblos que nos acompañan sobre la tierra.

Los marinos, insisto, no somos una excepción. Si acaso, cuando cometemos el error de olvidar de dónde venimos, somos más culpables que otros porque, además del frío cálculo de beneficios, además de nuestros propios sentimientos como españoles, tenemos un precepto que obliga a todos los militares, el artículo 21 de las Reales Ordenanzas, que dice textualmente: «rendir homenaje a los héroes que forjaron nuestra historia es un deber de gratitud y un motivo de estímulo para la continuación de su obra».

En cumplimiento de este deber, en la Armada de hoy ponemos a nuestros buques los nombres de nuestros héroes. Pero no es este solo un deber de los militares. La sociedad también tiene este deber de recordar nuestro pasado al dar nombre a las calles, estatuas, colegios... y también a los hoteles o las cafeterías, ¿por qué no?

Tan importante como esa geografía ciudadana que conmemora a Ramón Bonifaz es el terreno de la cultura, donde encajan estas jornadas de historia marítima que la Armada ha querido celebrar en Burgos. Es por eso por lo que, al agradecimiento a todos los asistentes a estas jornadas, cabe unir una sincera felicitación porque, recordando a Ramón Bonifaz en sus calles o en sus salones de conferencias, los burgaleses cumplen un deber de ciudadanía.

Castilla y la mar

Vamos ahora a acercarnos un poco más — tanto como podamos sin falsificar los pocos hilos que quedan sobre el estropeado tapiz del siglo XIII castellano— al objeto de este artículo: el almirante Bonifaz. Empecemos por el escenario de sus hazañas o, al menos, de las hazañas que hoy conocemos: la mar.

«Cuándo empezó en el golfo de Cantabria la industria marinera, Dios lo sabe. La diligencia del investigador no alcanza a presumirlo, tanto ve más lejano el origen cuánto más procura penetrar la oscuridad de las noticias». Con estas inspiradas líneas comienza Cesáreo Fernández Duro su historia de la Marina de Castilla, impresa por primera vez en 1894.

Tiene razón el gran historiador naval. Esa niebla de la que ya hemos hablado oculta muchos siglos, de los que solo disponemos de unas pocas pinceladas que nos revelan hechos terribles, como los ataques de los normandos o las incursiones de los musulmanes en las rías gallegas. Destaca entre ellas la mítica iniciativa del obispo Gelmírez, que hacia 1110 llegó a construir, con ayuda de maestros genoveses, galeras con las que proteger las costas de Galicia. Fernández Duro nos recuerda también cómo, en 1130, algunas naves cántabras sirvieron a Alfonso I de Aragón, *el Batallador*, en el fracasado asedio de la Bayona francesa.

Pero a lo largo del siglo XII los enfrentamientos en la mar que conocemos fueron solo episodios aislados. Como explica Francisco Javier García de Castro en su reciente obra sobre la Marina de Castilla, mientras en la mitad norte de la Península la Reconquista avanzaba despacio y a tirones, mientras poco a poco se consolidaban los reinos cristianos, la mar seguía siendo un escenario secundario que los soberanos subordinaban a otras necesidades entonces más urgentes.

No es posible determinar las fechas o los lugares concretos pero, entre la bruma que todavía rodea a los primeros años del siglo XIII, historiadores como Hugo O'Donnell o Ladero Quesada¹ nos muestran cómo, a partir del otorgamiento de fueros a las villas marineras del Cantábrico, fue creciendo la actividad marítima en Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera y algunos otros puertos cantábricos. Además de la pesca costera o la caza de la ballena franca —especie hoy por desgracia casi extinguida—, podían verse en los puertos norteños buques de mayor tamaño que transportaban a puertos lejanos —en Inglaterra o en el norte de Europa— los productos que Castilla tenía para exportar: el hierro, el vino y, cada vez más, la lana, cuyo comercio se controlaba desde Burgos, centro comercial del reino. Los mares por donde navegaban estos buques eran peligrosos, incluso en verano. Pero, por el duro procedimiento de prueba y error, los carpinteros de ribera del Cantábrico aprendieron a hacer unos buques duros y resistentes que durante siglos protagonizarían buena parte de las hazañas marítimas de nuestra historia: las naos.

Naos y galeras

En las primeras décadas del siglo XIII, las naos construidas para las rutas comerciales del norte eran suficientemente robustas para aguantar los tiem-

(1) LADERO QUESADA, M.Á. (coord.): *Historia militar de España II. Edad Media*.



A falta de registros históricos, esta lámina de Rafael Monleón, nos indica como pueden haber sido las naos del siglo XIII

pos duros tan frecuentes en el Cantábrico y en el canal de la Mancha. La información de que disponemos es solo parcial, pero según historiadores navales tan reconocidos como Hugo O'Donnell, Blanco Núñez o Manera, las naos de la época eran buques relativamente grandes, de bordo alto y bastante capacidad de carga, lo que necesariamente implica un calado considerable. Tenían uno o dos palos –este es el único dato que aparece de ellas en las *Partidas*– y, probablemente, aparejo redondo, para aprovechar mejor los vientos largos del océano. Aunque habían sido diseñadas y construidas para las necesidades del comercio, las naos a menudo se veían obligadas a combatir en la mar, donde, incluso en tiempo de paz, siempre estaba presente la amenaza de los piratas. Para asegurar su defensa, las naos contaban con castillos a proa y a popa que dificultaban el asalto desde otras embarcaciones con bordas más bajas. Cuando se armaban para la guerra, las naos podían transportar, bien que en condiciones bastante duras, hasta 150 soldados que, en la mar o en tierra, combatían con las mismas armas (arcos, ballestas, lanzas, espadas, hachas y escudos) que cualquiera de los ejércitos de la época.

Tenemos constancia de algunos de los hechos de armas en que estos buques destacaron. El mismo Fernández Duro, partiendo de documentos ingleses de la época, da fe de la captura de un buque inglés por uno cántabro en 1234, así

como del uso de naos norteñas al servicio de soberanos extranjeros, en La Rochela, en 1242, casi un siglo antes de la guerra de los Cien Años².

De las galeras, un buque construido por y para la guerra, dicen las *Partidas*: «más en España no dicen navío a otros sino a aquellos que tienen velas y remos, que estos son hechos señaladamente para guerrear con ellos». Largos, delgados y bien formados, como según el código deben ser los caballos para ser veloces y recios. ¿Cómo eran estos buques en el siglo XIII? No se puede responder con exactitud a esta pregunta porque no se dispone de datos fiables. Pero, si no sabemos muy bien cómo eran, sí sabemos lo que no eran: no tenían nada que ver con las enormes galeras que combatieron en Lepanto. Hugo O'Donnell las describe como comparativamente pequeñas, de no más de 26 metros de eslora, con un solo palo y 26 bancos de remos. De las construidas por el rey en Sevilla en los años posteriores a su conquista sabemos que tenían una dotación compuesta por unos cien galeotes y cincuenta sobresalientes.

La mar y los marinos

Si los barcos han evolucionado con el tiempo, lo que no ha cambiado mucho ha sido la mar, ese enemigo desleal que, a lo largo de la historia de nuestra Armada, ha causado muchos más desastres que la propia guerra. Un proverbio antiguo, ajustado a su época, nos recuerda que había tres tipos de hombres: «los vivos, los muertos y los que están en la mar». De haber estudiado física moderna, los marinos del siglo XIII se habrían sentido quizá como el gato de Schrödinger, del que no se sabe si está o no está vivo hasta que se abre su caja. En el caso de los marinos, en paz o en guerra, nada se sabía de ellos desde que se hacían a la mar hasta que volvían a sus hogares..., cuando lo hacían.

Las posibilidades de luchar contra la mar, particularmente en las galeras, eran muy escasas. Cuando crecían las olas, los remos de nada servían y podían romperse en un esfuerzo estéril. Por eso no se empleaban en tiempos duros. Las alternativas eran dos: evitar los temporales entrando en radas protegidas, cuando eso era posible, o correrlos a la capa, con galeotes y soldados haciendo de lastre encerrados bajo la cubierta. Las crónicas de las campañas de Pero Niño, además de ponernos los pelos de punta, dejan claro el papel de la fe cuando describen un temporal en el Cantábrico: «Allí eran las olas muy altas y la tormenta tan grande que embestían las olas hasta media galera. Lanzaron toda la gente abajo y cerraron las escotillas, y allí hacían los hombres con el miedo a la muerte votos y promesas, unos a Santa María de Guadalupe, otros a Santiago de Galicia».

Esta falta de condiciones marineras, la limitada capacidad de carga, sobre todo de agua, y la total carencia de instrumentos de navegación forzaba a las galeras a navegar a vista costa, fondeando cada noche siempre que era posible.

(2) FERNÁNDEZ DURO *La Marina de Castilla*.

No es fácil entender hoy la capacidad de sacrificio o el valor de los hombres que dotaban estos buques, pero hay que recordar que se trataba de una sociedad en guerra, claramente estratificada en clases sociales, en la que los hombres jóvenes estaban sometidos a la *fonsadera*, la obligación de acompañar al rey en sus campañas por tres meses al año. Una obligación que, en el caso de las villas marineras, se sustituía por la de proporcionar hombres y buques cuando el rey los necesitara para el combate.

Con todo, y a pesar de las dificultades de sobrevivir en el siglo XIII, combatir en la mar era, probablemente, la mayor de las hazañas. O al menos eso es lo que se deduce de esta frase del código de las *Partidas*: «La guerra de la mar es como cosa desesperada y de mayor peligro que la de la tierra por las grandes desventuras que pueden aquí acaecer».

Sevilla: el sueño de un rey

Presentada, siquiera someramente, la armada de Bonifaz, sus barcos y sus hombres, vamos a centrarnos ahora en la conquista de Sevilla, esa hazaña que, como hemos dicho, destaca sobre todas las demás del venturoso reinado de Fernando III el Santo.

La derrota del imperio almohade en la batalla de las Navas de Tolosa supuso un punto de inflexión en la Reconquista castellana, pero todavía quedaba mucho por hacer. Córdoba cayó en manos de Fernando III en 1236, y diez años más tarde se rindió también Jaén. Llegaba el turno de Sevilla, la antigua capital del imperio almohade en al *Ándalus*, una gran ciudad, muy poblada y bien amurallada, rodeada de una zona rica y bien comunicada por el Guadalquivir con el norte de África. La *Primera crónica general* nos explica que al rey se le planteó una difícil decisión: ¿cuál era la línea de acción más adecuada? ¿Intentar tomar las plazas de los alrededores, dejando Sevilla para el último lugar, o atacar directamente la ciudad? Fernando III decidió que Sevilla sería el objetivo «sobre el que quería ir por tierra y por mar—en palabras de la *Primera crónica general*— pero que no intentaría un ataque frontal, demasiado arriesgado, sino que completaría el sitio de la ciudad».

El sitio de Sevilla

En el otoño de 1246, con ayuda del rey de Granada, convertido en vasallo del de Castilla tras la campaña de Jaén, el Rey Santo arrasó los campos de Carmona y tomó el castillo de Alcalá de Guadaíra, un objetivo estratégico que, además de eliminar un obstáculo clave para la campaña posterior, ayudaría a aislar Sevilla de las poblaciones musulmanas al este y sureste y serviría de base para el sitio de la ciudad.

En la primavera de 1247, las tropas cristianas volvieron a devastar Carmona —que acordó rendirse seis meses después— y tomaron algunas poblaciones

en la orilla derecha del río: Lora, Guillena y Gerena. Alcalá del Río fue la última de ellas. Parte de las piezas, sobre todo las de la orilla izquierda, estaban ya sobre el tablero, pero el cerco no estaba completo. Como el propio rey había dicho, era preciso ir contra Sevilla «por mar y por tierra». No era posible completar el sitio de forma eficaz sin bloquear el Guadalquivir, y necesitaba una armada para ello.

La armada de Bonifaz

Había un precedente, aunque en una escala bastante más pequeña. En 1245, un marino cántabro, Ruy García de Santander, con una armada de buques norteños de la que poco se sabe, había bloqueado el puerto de Cartagena para hacer posible que el infante Alfonso –futuro Alfonso X– rindiera la ciudad, completando así la anexión, mayoritariamente pacífica, del reino de Murcia. Sin embargo, aquella acción naval, aunque desde luego meritoria, había tenido lugar en un flanco desprotegido de al-Ándalus, muy lejos del estrecho de Gibraltar, centro de gravedad del enemigo. Las apuestas iban a ser en esta ocasión mucho mayores. Esta vez era preciso meterse en la boca del lobo.

La *Crónica general* nos dice que, estando Fernando III en Jaén, vino a hablar con él «un hombre de Burgos», Ramón Bonifaz. Nos dice también que el monarca quedó gratamente impresionado y le ordenó alistar con toda urgencia una flota de naos y galeras tan grande como pudiese y muy bien preparada, y llevarla a Sevilla para tomar parte en la campaña.

El problema que se le planteaba al bravo burgalés comenzaba con el alistamiento de la armada. Sobre ello escribe Javier de Salas: «Dirigióse Bonifaz con sus reales cartas a Castro Urdiales, Guetaria, Pasajes y Santander (...) y tal prisa se desplegó en armar sus naves, que en breve estuvo lista una flota de trece de aquéllas y cinco galeras construidas a expensas de la Corona en las playas de Santander»³.

La *Primera crónica general* no es casi nunca precisa con las fechas pero, a juicio de la mayoría de los historiadores, fue a principios de 1247 cuando el rey le ordenó reunir esa armada en las villas del Cantábrico y remontar el Guadalquivir para completar el cerco de Sevilla. Solo unos pocos meses después, seguramente ya avanzado el verano, consiguió Bonifaz zarpar con su armada hacia el golfo de Cádiz. Si estos datos son correctos, tanto el reclutamiento de los hombres como el alistamiento de los buques se llevó a cabo con extraordinaria rapidez, que destaca aún más cuando se compara con lo que tardaron en organizarse otras expediciones más pequeñas, como la de Magallanes y Elcano, en siglos posteriores. Una celeridad que solo puede justificarse por la existencia previa, en los puertos del Cantábrico, de un núcleo suficiente de naves y marinos para dotarlas, así como de procedimientos

(3) SALAS Y RODRÍGUEZ: *Marina española de la Edad Media*.

preestablecidos para organizar con ellos en un plazo tan breve una armada eficaz.

El tránsito hacia el sur

Finalizado el alistamiento, como explica Salas, Bonifaz se hizo a la mar «con un entusiasmo propio de las circunstancias y de la época»⁴. Por desgracia, no nos han llegado relatos que aporten algún detalle sobre unas singladuras que, probablemente, permanecerán para siempre inmersas en la niebla. Solo conocemos algunas pinceladas que no aportan nada que no podamos imaginarnos. Como es lógico, durante el largo tránsito, la armada tuvo que afrontar en ocasiones vientos contrarios, y debió haber sufrido, incluso en verano, algunos temporales. ¿Cómo podía ser de otra forma? El tránsito suponía casi 800 millas, quizá tres o cuatro semanas al ritmo de las galeras, que solían descansar de noche. En tan largo periodo, era razonable esperar que la mar presentara todas sus caras, las buenas y las malas.

Las crónicas coinciden en que, enfrentándose a los elementos, justificó Bonifaz su «fama de diestro marino», en palabras de Javier de Salas. Pero poco más podemos afirmar con certeza. Ignoramos cuánto tiempo duró el tránsito, las posibles escalas, la identidad de capitanes y pilotos y el propio papel de Bonifaz. ¿Era solo el jefe militar de la armada, como fue el caso de Juan de Austria en Lepanto, o tenía verdadera experiencia táctica y de mar, como Álvaro de Bazán?

De lo que sí podemos estar seguros es de que Bonifaz era plenamente consciente de que, si la situación era manejable mientras barajaba la costa del reino de Portugal, todo iba a cambiar al llegar al golfo de Cádiz. En ese momento, su armada entraría en aguas enemigas y, lo que es peor, casi desconocidas. Sus pilotos no tendrían cartografía de la zona ni los conocimientos precisos para navegar con seguridad en los accesos al Guadalquivir y, sobre todo, en la peligrosa barra de Sanlúcar. Ni el propio Bonifaz ni los marineros del Cantábrico que le acompañaban, seguramente capaces de sentir la llegada de las galernas cantábricas o los frentes atlánticos, estaban familiarizados con la meteorología en el golfo de Cádiz. Quizá lo peor de todo fuera que, hasta que la armada de Bonifaz consiguiera enlazar en las márgenes del río con el ejército que ponía sitio a Sevilla, no dispondría de lugares seguros donde reponer víveres o cargar agua, donde arreglar los desperfectos de sus navíos, donde cuidar a los enfermos y a los heridos, o donde descansar y protegerse de los temporales.

La primera batalla

Llegada la armada a los accesos del Guadalquivir, era previsible que tuviera que enfrentarse a las naves enemigas que defendían el río, proceden-

(4) *Ibíd.*

tes de Tánger, Ceuta o la propia Sevilla. Nunca en España una armada cristiana había derrotado a los musulmanes sobre la mar, y eso seguramente pesaba en la moral de unos y otros. Pero, igual que otros grandes militares, Bonifaz se veía capaz de cambiar el destino. Y eso que el problema táctico que se le presentaba al burgalés no era sencillo. Naos y galeras eran buques muy diferentes, y la superioridad en combate de unos u otras dependía fundamentalmente de la meteorología. Sin viento, la escuadra musulmana, ágil y maniobrera, impulsada por el remo y con experiencia en el combate de galeras, seguramente podría atacar una a una a las naos cristianas inmovilizadas por la calma. En esas condiciones, obtendría una fácil victoria. Por el contrario, con viento a favor, cuando las velas podrían dar a las naos la velocidad que necesitaban para la maniobra y, al mismo tiempo, el oleaje impediría la boga armónica de los galeotes moros, la ventaja estaría de parte de las pesadas naos cántabras. Afortunadamente, no era necesario dejar al azar la suerte del combate porque era Bonifaz quien podía escoger el momento oportuno.

A falta de una crónica que lo atestigüe, podemos imaginarnos a Bonifaz explicando su plan a sus capitanes. Iban a ser las naos —y no las galeras, demasiado escasas— las que llevarían el peso del combate. Con vientos propicios, los grandes buques del Cantábrico, mucho más robustos que las galeras andalusíes, de borda más alta y mejor armados, podrían romper con facilidad la línea del enemigo. Decidida así la suerte del combate, serían las galeras cristianas las que, con la libertad de acción que daba el remo, explotarían el éxito concentrándose sobre algunas de las naves enemigas, ya dispersas. Todo dependía de la mar y del viento pero, como hemos dicho, Bonifaz podía escoger el momento de su aparición en los accesos al Guadalquivir. Solo tenía que esperar a que la brisa de levante, tan habitual en el verano de Sanlúcar, rolara al oeste y arreciara lo suficiente para darle la ventaja que necesitaba.

Cuando por fin cambió el viento —posiblemente después de unos días de espera que a todos se haría larga, porque el viento del noreste, que le ayudaría a navegar a lo largo de la costa portuguesa, se vuelve de levante en el golfo de Cádiz—, la armada de Bonifaz se presentó frente a la desembocadura del río. Allí les esperaba un enemigo más numeroso —la crónica habla de treinta naves— pero que, al contrario que Bonifaz, no podía esperar a que las condiciones fueran ventajosas. Estaba forzado por su misión y por su tradición de presentar batalla.

La *Primera crónica general* solo nos informa del resultado del combate: «ganaron tres galeras de las de los moros, les quemaron una y les quebrantaron dos, de manera que los moros fueron desbaratados y vencidos». Nada se cuenta sobre las embestidas, los remos rotos en las galeras moras, los abordajes, la resistencia desesperada, los gritos, el miedo o la ira. Pero de la victoria final podemos deducir que la armada de Bonifaz dio la talla en el momento de la verdad. Y eso es lo que suele ocurrir cuando los soldados creen en su causa —sea esta cual sea— y confían en que sus líderes sabrán conducirles a la victoria.

Combates en el río

La llegada de la armada de Bonifaz resolvió algunos de los problemas del rey, pero no todos. El ejército del monarca castellano no era suficiente para estrechar el cerco de una ciudad tan grande como Sevilla, y las escaramuzas con los musulmanes, ya fuera salidos de la ciudad o llegados de otros lugares, eran frecuentes. El río no era una excepción, sino otro campo de batalla en una especie de guerra de guerrillas que se prolongó durante largos meses.

¿Cómo era ese campo de batalla? Había unos 90 km entre Sanlúcar y Sevilla, de un ancho bastante variable que en su cauce bajo superaba los 300 metros. Nadie dominaba los márgenes al sur de Sevilla y, aunque la armada de Bonifaz había demostrado su superioridad militar, tuvo que seguir combatiendo en el río contra las pequeñas zabras del enemigo, además de hacer frente a las emboscadas en las orillas y defenderse de los desesperados intentos de los musulmanes para incendiar las naves con fuego griego. La *Primera crónica general* nos relata muchas de estas acciones, que tenían lugar tanto en tierra como en el río. La lectura de estas páginas evoca una novela de aventuras, y es en verdad de agradecer que el cronista haya tenido la honestidad de reconocer que, en este toma y daca, no siempre ganaban los cristianos.

Como para muestra basta un botón, ilustraré este artículo con el breve relato de una de las contraemboscadas que recoge la *Crónica*. Una noche, el almirante ordenó desplegar dos pequeños botes para invitar a las zabras enemigas a capturarlos, suponiéndolos presas indefensas. Fuera de la vista de los musulmanes esperaban algunas galeras cristianas, en número suficiente para asegurar la captura de las zabras moras si el engaño tenía éxito. Por desgracia para los hombres de Bonifaz, los musulmanes no terminaban de morder el anzuelo. Hacía falta más carnada, y de carnada hizo uno de sus soldados, que se lanzó a las aguas del Guadalquivir pidiendo auxilio en árabe para hacerse pasar por un prisionero fugitivo. Por fin, dos zabras enemigas salieron de su refugio en la orilla opuesta del río para intentar ayudarlo. Mala decisión: ambas fueron, tras desigual combate con las galeras cristianas, capturadas por los aguerridos marinos castellanos.

Historias parecidas de engaño y decepción pueden encontrarse en los conflictos bélicos de todos los tiempos. Pero debo insistir: la *Crónica* también se hace eco de algunas pequeñas victorias de los musulmanes, algo que sin duda contribuye a hacer que el relato sea mucho más creíble.

El puente de barcas

A pesar de que las huestes de Fernando III dominaban el Guadalquivir, el sitio se alargaba. Por el puente de Triana –entonces un barrio bien defendido y fortificado en la orilla derecha del río– recibían los sitiados refuerzos, armas y vituallas. El rey cristiano no tenía suficientes soldados ni para aislar completamente la margen derecha del Guadalquivir ni para tomar la ciudad al asalto. El

tiempo transcurría para los sitiadores casi tan lento como para los sitiados. Era preciso completar el cerco. Había que destruir el puente.

La *Crónica general* nos cuenta cómo el Rey Santo reunió a los «sabidores de la mar» para buscar soluciones, y fue Bonifaz quien propuso un plan que parecía viable. Los detalles de la acción aparecen casi idénticos en muchas historias posteriores, quizá porque comparten una única fuente. Se trataba de destruir un puente flotante de madera, construido sobre barcas unidas por gruesas cadenas. Arteria vital para la ciudad, no solo era sólido, sino que estaba bien defendido por soldados con todo tipo de armas arrojadizas. Bonifaz reforzó con gruesos tablones la proa de dos de sus naves, seguramente las más robustas, y el día 3 de mayo de 1248, aprovechando un fuerte viento de poniente, lanzó a ambas contra el puente. Llevaba en las velas la señal de la cruz porque, si a sus naos las impulsaba el viento, a sus hombres les inspiraba la fe, sin la cual no es posible entender muchas de las gestas de la época.

Sitiados y sitiadores no ignoraban que la suerte de la ciudad de Sevilla se decidía en estos momentos. Es fácil suponer la tensión que se vivía a bordo de las dos naves, donde los marinos ajustaban las velas para conseguir la máxima velocidad, mientras intentaban protegerse de la lluvia de flechas enemigas. Madera contra hierro. ¿Cómo era posible romper las cadenas sin que las naos sufrieran daños irreparables? Si se hundiera alguna nao, ¿cómo salir a flote con el peso de los arreos propios de los soldados de la época? Si el puente resistiera, ¿cómo evitar que las naos quedaran atrapadas entre las barcas que lo formaban, a merced de las flechas de los arqueros enemigos? La misma tensión se viviría en el puente, donde los musulmanes se defendían con arcos y ballestas. El momento, indudablemente, sería difícil de olvidar para todos los presentes.

Sea historia o leyenda, la *Crónica* nos cuenta que el puente resistió el choque de la primera nave. Fue la segunda, en la que navegaba el propio Bonifaz, la que consiguió el golpe definitivo. La destrucción del puente no fue el fin de la guerra, pero permitió estrechar aún más el cerco de la ciudad. Todavía tardaría en ceder el caíd Axataf, que propondría diversos acuerdos a Fernando III, todos ellos insuficientes a ojos del Rey Santo. No habría otras concesiones: unos meses después, el 23 de noviembre, Sevilla se rindió al rey Fernando sin otras condiciones que el respeto a la vida de sus habitantes, que se vieron obligados a abandonar la ciudad en el plazo de un mes.

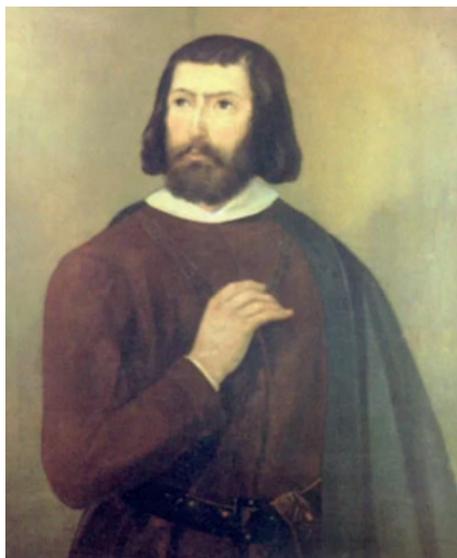
Un héroe de leyenda

Después de la victoria, el rey fue generoso con Bonifaz y con los marinos que le habían servido bien. El burgalés recibió diversas propiedades en Sevilla y alrededores, y se le concedieron importantes mercedes, asociadas, según Fernández Duro, a la investidura de almirante que, en su opinión, se habría producido tras la conquista de Sevilla⁵: jurisdicción sobre todos los que

(5) FERNÁNDEZ DURO: *La Marina de Castilla*.

embarcaban en las armadas de la Corona, derechos sobre las mercancías importadas por vía marítima y sobre las presas obtenidas en la mar, y autoridad para elegir y nombrar a sus subordinados.

Hay, sin embargo, muchos historiadores que discuten esa investidura de almirante, de la que no hay prueba documental alguna. Pero, antes de entrar en ese debate, cabe preguntarse quién era realmente Ramón Bonifaz. Desde luego, el retrato del Museo Naval no le hace justicia. Obra anónima del siglo XIX, sin modelo alguno en que basarse, «no es honra del arte ni de la verdad». Tampoco pretende ser fidedigna la miniatura del *Libro de la Real Cofradía de los Caballeros del Santísimo y de Santiago*, documento de 1338 que se conserva en el Archivo de la Real Cofradía, en la catedral de Burgos.



Ramón de Bonifaz. Óleo anónimo. Museo Naval de Madrid

Entonces, ¿quién era Ramón de Bonifaz? Las fuentes escritas de una época tan temprana de nuestra historia apenas llevan agua, y la poca que corre sabe un poco a leyenda. Nadie escribió su biografía, algo que por desgracia fue común a todos los héroes de su tiempo. De su vida solo nos han llegado algunas noticias sueltas con las que se hace difícil completar un retrato que suene mínimamente plausible. La *Primera crónica general* se limita a decir de él que era un hombre de Burgos —un dato que quizá no fuera completamente cierto— y que era «sabidor de la mar».

Las investigaciones sobre el pasado de un sujeto tan interesante ofrecen muy pocos mimbres para hacer un buen cesto. Quizá no haya sido un rico-hombre —es decir, un noble en la terminología de la época—, como han escrito algunos historiadores, puesto que no lo dice la *Crónica* y esas cosas, entonces, importaban. De hecho, el cargo de alcaide de Burgos, que consta documentalmente que él desempeñó, no parece apropiado para un personaje de la alta nobleza. Lo que sí fue, desde luego, es hidalgo por su cuna. De una familia que creemos de origen burgalés, es posible que naciera en Montpellier, quizá de madre francesa. Documentos de la época nos permiten aventurar que vivía en Burgos en 1228, ya que firma como testigo de una compraventa. Otro documento de 1240, en el que Bonifaz ofrece su protección al monasterio de San Millán de la Cogolla, prueba que era pariente—quizá primo hermano— de la reina Juana de Ponthieu, segunda esposa de Fernando III.



Ramón de Bonifaz. Miniatura del Libro de la Real Cofradía de los Caballeros del Santísimo y de Santiago. Catedral de Burgos

Por la *Primera crónica general* conocemos su importante papel en la conquista de Sevilla pero, tras la caída de la ciudad, su vida vuelve a sumergirse en la niebla. Salas y Fernández Duro le atribuyen una segunda victoria sobre los musulmanes en 1251 que, sin embargo, no es posible encontrar en la *Crónica*. Sí tenemos por cierto que, quebrantada su salud, Bonifaz vuelve a Burgos en 1252 y muere en esta ciudad cuatro años más tarde, en 1256.

¿Fue entonces Ramón de Bonifaz un comerciante, o fue o un militar? ¿Un noble, o solamente un hidalgo con ambiciones? ¿Un verdadero marino, o solo un armador? No podemos estar seguros, pero ¿por qué habría de importarnos? Se trata sin duda de una pregunta extemporánea, propia de un mundo de especialistas como el nuestro. Bonifaz era, como tantos lo fueron en una época tan difícil, un hombre para todo,

capaz de servir al rey con las armas en tierra y, si fuera necesario, también en la mar. Era también, a juzgar por los hechos, un hombre osado, un líder capaz de inspirar y hacerse seguir por sus subordinados, como más adelante demostró ser don Juan de Austria en Lepanto, a pesar de que del hijo de Carlos I sí que sabemos que no era hombre de mar. Era Bonifaz, por último, un hombre emprendedor, tan capaz de defender los intereses del rey como los suyos propios y los de su familia.

En cualquier caso, cualesquiera que hayan sido sus habilidades concretas, lo que sí podemos dar por seguro es que Bonifaz entró definitivamente en la historia de España –y en la de esa Armada que entonces daba sus primeros pasos– como almirante a las órdenes de Fernando III el Santo.

¿Almirante de Castilla?

Pero ¿fue Bonifaz verdaderamente almirante de Castilla? Por diversas razones, existe un debate entre los historiadores que se han ocupado de este asunto. Ningún documento prueba que le fuera conferido tal nombramiento. Ni siquiera sabemos con exactitud cuándo se creó esta dignidad. El Rey Santo murió en 1252, y el primer documento que se conserva donde se menciona a

un almirante de la mar es, según García de Castro⁶, de diciembre de 1253. El año siguiente, Alfonso X nombró almirante de la mar a Rui López de Mendoza, el primero de una larga lista de almirantes de Castilla sobre los que sí existe confirmación documental aunque, en algunos casos, no se conozcan con precisión sus atribuciones.

Son, por ello, muchos los autores que excluyen de la lista de almirantes de Castilla a Ramón Bonifaz, provocando un debate que, en mi opinión, no tiene más importancia que la académica. Que Bonifaz fue en verdad almirante lo demuestran algunos de los pocos documentos que se conservan, entre los que destaca su propio testamento. En este documento, otorgado en Baeza en 1246, Ramón Bonifaz se identifica a sí mismo como «Almirante Mayor de la mar». La propia *Crónica general*, aunque redactada en años posteriores, habla de él como «almirante de la flota del rey don Fernando», cargo que confirma la inscripción que figuraba en su sepultura. Pero, por encima de todo, su condición de almirante queda de manifiesto por lo que el propio Rey Sabio dice en las *Partidas*: «Almirante es dicho que es el caudillo de todos los que van en los navíos para hacer la guerra sobre la mar»⁷. Esta es, sin duda, la mejor definición del papel de Bonifaz en la conquista de Sevilla.

¿Cómo explicar entonces el desacuerdo entre los historiadores? Lo cierto es que el Almirantazgo de Castilla nacía entonces de forma gradual, con unas atribuciones mucho menos claras y peor definidas de las que el paso del tiempo iría perfilando posteriormente. Poco a poco se fueron delimitando las responsabilidades y privilegios del cargo, y concretando esas formalidades del nombramiento que hoy parecemos echar de menos.

¿Fue entonces Bonifaz el primer almirante de Castilla? Fue almirante, fue el primero y fue de Castilla, aunque desde luego su título, si en verdad tuvo algún nombramiento formal, no tenía las connotaciones nobiliarias que, con el tiempo, llegó a alcanzar, aunque fuera en detrimento de las responsabilidades militares o navales. Si algunos historiadores, atendiendo a los documentos que se conservan sobre la institución, no están seguros de ponerlo en el primer lugar de tan selecta lista, bien pudieran al menos situarle en esa *legua cero* de la que antes hemos hablado.

Héroes olvidados

Hombro con hombro con Ramón Bonifaz, vivieron y combatieron muchos héroes hoy olvidados sin los cuales poco podría haber hecho el almirante. ¿Cómo eran los subordinados del almirante? Dicen las *Partidas*: «hombres de muchas maneras son menester en los navíos cuando quisieren guerrear por mar»⁸.

(6) GARCÍA DE CASTRO: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*.

(7) Partida segunda, título XXIV, ley III.

(8) Título XXIV, ley II.

Bajo las órdenes del almirante, caudillo de flotas o de armadas⁹, estaban los *cómitres*, a su vez caudillos de cada una de las galeras. Almirantes y cómitres eran elegidos por su linaje, condición que entonces se consideraba necesaria para «tener vergüenza»¹⁰. No era, desde luego, el único requisito. Se les exigía, además, ser «sabidores» de la mar y de la tierra, ya que flotas y armadas eran por encima de todo huestes militares que habían de ser capaces de combatir eficazmente en cualquier elemento. Pero más importante que los conocimientos eran los valores: esfuerzo, valentía y lealtad a su rey.

Con ellos navegaban los *naucheres*, los auténticos hombres de mar de la época, definidos en las *Partidas* como «aquellos por cuyo seso se guían los navíos por la mar»¹¹. A los *naucheres* ya no se les exigía cuna, sino conocimientos náuticos, valor «para sufrir los peligros de la mar y el miedo de los enemigos» y entendimiento para «consejar derechamente al rey, al almirante o al cómitre».

Por debajo de ellos, marineros, galeotes –quienes entonces eran hombres libres¹² y que, cuando era necesario, dejaban el remo y tomaban las armas– y sobresalientes: ballesteros y otros hombres de armas que «no han de hacer otros oficios sin defender a los que fueren en su navío lidiando con sus enemigos»¹³ ¿Qué se pedía a estos hombres? De entre todas las exigencias que el Rey Sabio asocia a la guerra en la mar, destaca la disciplina. Dicen las *Partidas* que «si los de tierra, que pueden ir por sus pies o en bestias a donde les plazca, deben ser disciplinados, cuanto más los de mar, que tienen los navíos como cabalgadura y el viento como freno, de donde no pueden bajarse ni huir del peligro»¹⁴.

No disponemos de datos históricos que permitan hacer justicia a las dificultades de la navegación y de la guerra en la mar en el siglo XIII. Pero sí podemos comparar mentalmente sus buques con los de hoy para resaltar todo lo que ellos no tenían: un buque sólido, capaz de enfrentarse a la mar, con sistemas electrónicos y cartas náuticas para hacer segura la navegación, con frigoríficas y plantas potabilizadoras para hacer cómoda y saludable la vida a bordo; unas turbinas de gas para reemplazar a los galeotes y hélices en lugar de remos o de velas; unas armas que permiten combatir, si llegara el caso, sin ver la cara del enemigo, sin oír sus gritos o sentir su sangre. Y aun así, con todas estas ventajas a su favor, los marinos de hoy han aprendido a respetar la mar y a temer la guerra. Es difícil para los profesionales del siglo XXI imaginarse lo que pensaban los hombres de Bonifaz cuando sentían que el viento

(9) Flotas y armadas se diferenciaban por su entidad. Cuando eran muchas las embarcaciones integrantes, las *Partidas* llamaban «flota» al conjunto; si eran pocas, «armada» (partida segunda, título IX, ley XXIV)

(10) Título XXIV, ley III.

(11) Título XXIV, ley V.

(12) Cuenta Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, en *Las atarazanas de Sevilla*, que un galeote cobraba más que un maestro de escuela.

(13) Título XXIV, ley VI.

(14) Título XXIV, ley I.

arreciaba o la mar se encrespaba, o cuando oían los cantos de guerra de un enemigo valeroso dispuesto a vender cara su vida.

La Marina de Castilla

Era de justicia que esos valientes marinos que navegaron con Bonifaz, de los que apenas tenemos noticia, participaran con sus hermanos de armas en el repartimiento de Sevilla. Pero, además de justo, era útil para el reino: ellos fueron la semilla de la Marina de Castilla.

A los marinos que llegaron del Cantábrico, además de permitirles participar en el reparto de las propiedades de los musulmanes vencidos, les otorgó el rey fueros ventajosos. Escribe Ortiz de Zúñiga en los Anales de Sevilla: «La gente de la mar que vino en la armada cristiana pobló el Gran Barrio, así llamado en la Parroquia Mayor, y para la distribución de su heredamiento tuvo especiales jurados o partidores. Grandes preeminencias les concedió San Fernando en los fueros; entre ellas, que en las cosas de la guerra cuando hiciesen hueste en tierra gozasen honra de caballeros, y que tuviesen particular alcalde caballero y de lo más ensalzado, que juzgase sus pleitos y diferencias en lo marítimo, superior a todos, como lo fue en dignidad don Ramón Bonifaz»¹⁵.

En esta Sevilla recién conquistada es donde nació la Marina de Castilla, ligada al repartimiento de la ciudad, en el que se reservaron propiedades para financiar el alto coste de buques y dotaciones. Una marina ligada también al barrio de la mar y a los hombres que lo habitaron, hombres sometidos al fuero de la mar, que trabajaban en las atarazanas reales y que combatían y remaban en las galeras del rey.

Dar a luz la nueva Armada, tan necesaria como cara, fue una ingente tarea organizativa y legislativa. Sería el Rey Santo quien diera los primeros pasos, pero no tendría tiempo para mucho más. El verdadero impulsor de la Marina de Castilla fue Alfonso X, que heredó el reino en 1252. Él fue quien dirigió el proceso, lento pero imparable, cuya primera piedra se puso con las *Siete*



(15) Citado por FERNÁNDEZ DURO..

Partidas. El primer fruto de sus trabajos fue el asiento –la contratación, a cambio de propiedades en Sevilla– de una escuadra de diez galeras que tendrían que estar permanentemente alistadas para servir al rey y que se renovarían cada siete años¹⁶. Aunque reducido, fue este el primer núcleo de armada permanente del reino de Castilla, nacido de la necesidad por una parte, y de la oportunidad por la otra. Alcanzadas las orillas del golfo de Cádiz, en la mente del Rey Sabio tomó cuerpo el «fecho de allende», el deseo de llevar la cruzada más allá del mar, que tendría su primer y única manifestación en el saqueo de Salé, en 1260.

La guerra del Estrecho

A la conquista de Sevilla, que como hemos dicho dio lugar al nacimiento de la Marina de Castilla, siguió su puesta de largo en una larga guerra marítima con los musulmanes por el dominio de las aguas del Estrecho. Era este un objetivo crítico tanto desde el punto de vista militar –como vía de entrada de las sucesivas oleadas de ejércitos norteafricanos en al-Ándalus, las últimas de las cuales fueron la del sultanato benimerín entre 1275 y 1340– como desde la perspectiva comercial: el control del Estrecho era imprescindible para dar seguridad al tráfico entre el Mediterráneo y el norte de Europa.

La cruzada norteafricana quedó descartada después del relativo fracaso de la expedición a Salé, que fue abandonada sin combatir después de saquear la ciudad. Por eso, y una vez conquistadas y repobladas con gentes del norte las ciudades costeras de la bahía de Cádiz, y fundada por el Rey Sabio El Puerto de Santa María, los puntos clave en esta guerra marítima fueron las plazas de Tarifa, Gibraltar y, sobre todo Algeciras. Los intentos de Alfonso X de tomar esta última ciudad, cedida por el reino de Granada a los benimerines y utilizada por estos como base de partida de sus continuas expediciones contra el reino de Castilla, terminaron en un sonado fracaso en 1279. Un fracaso que las crónicas cristianas de la época atribuyeron al infante Sancho –que luego heredaría el trono como Sancho IV–, quien al parecer se habría apropiado para otros fines de los recursos destinados a sufragar la campaña. Agotadas y enfermas las dotaciones a consecuencia de la falta de víveres, la flota sitiadora, al mando del almirante Pedro Martínez de la Fe, fue sorprendida y virtualmente aniquilada por las escuadras musulmanas procedentes de Málaga, Almería, Tánger y Salé.

La trágica derrota supuso un duro golpe a las aspiraciones de la joven Marina de Castilla. Pero la guerra no había terminado. Con la ayuda ocasional de galeras aragonesas, portuguesas y genovesas, y en ocasiones bajo el mando de almirantes también venidos de Génova, la Marina castellana se recuperaría del desastre y se iría imponiendo poco a poco. Por dos veces, en 1284 y 1291, el genovés Benito Zacarías, naturalizado castellano y nombrado almirante de

(16) GARCÍA DE CASTRO



Combate naval de Gibraltar. Óleo de Antonio Brugada, Museo Naval de Madrid

Castilla, derrotó a poderosas flotas musulmanas. La primera victoria obligó a los benimerines a levantar el sitio de Jerez; la segunda, aún más importante, hizo posible la conquista de Tarifa por Sancho IV en 1292. Fue este el primer hito verdaderamente decisivo de la guerra del Estrecho, y en él colaboraron las galeras aragonesas enviadas por Jaime II de Aragón, al mando del almirante Berenguer de Montoliú.

Algeciras, sin embargo, seguía en manos enemigas. También Fernando IV fracasó en su intento de tomar la ciudad en 1309, aunque sí consiguió apoderarse de Gibraltar, plaza que, como veremos, volvería a perderse unos años después.

La llegada al trono de Alfonso XI y, en particular, su mayoría de edad coincidió con las hazañas de un almirante excepcional: Alonso Jofre Tenorio, quien en 1327 consiguió su primera gran victoria sobre una poderosa flota musulmana formada por 27 galeras granadinas y norteafricanas. En 1333, el almirante acudió a dar auxilio a la plaza de Gibraltar, atacada por los musulmanes mientras el monarca hacía frente a la rebelión de algunos nobles castellanos. Aunque Tenorio se impuso sobre la mar y proporcionó a los sitiados el apoyo requerido, no pudo impedir la caída de la ciudad.

La guerra con Portugal, en la que Alonso Jofre Tenorio consiguió una gran victoria sobre las galeras del almirante Pezano en 1337, obligó a hacer una pausa en la campaña del Estrecho. La situación fue aprovechada por los benimerines para enviar a la Península un poderoso ejército expedicionario.

En 1340, el heroico almirante castellano, criticado por la Corte por no haber podido impedir el paso de los benimerines, aceptó el combate con el enemigo en condiciones de acusada inferioridad. Esta única derrota, que pintaría Brugada en un cuadro de intenso dramatismo pero escaso rigor histórico, le costó también la vida. Afortunadamente, la muerte del gran almirante no tuvo consecuencias estratégicas. La decisiva derrota de los benimerines que sitiaban Tarifa en la batalla del Salado, el apoyo de las galeras aragonesas enviadas por Pedro IV el Ceremonioso y la llegada de un nuevo almirante genovés, Egidio Bocanegra, permitieron restablecer la superioridad castellana que daría como resultado la conquista de Algeciras por Alfonso XI en 1344. Mientras tanto Gibraltar, fortaleza natural en cuyo sitio murió Alfonso XI de peste en 1350, resistió un siglo más, hasta 1462. Sin embargo, derrotados los benimerines y con Algeciras neutralizada, esta plaza perdió gran parte de su valor estratégico. Ceuta, la otra llave del Estrecho, fue conquistada por Portugal en 1415.

Punto final de la Guerra del Estrecho, la conquista de Algeciras no supuso la derrota definitiva de los musulmanes en España, algo que aún se haría esperar un siglo y medio. Pero sí fue, como la propia conquista de Sevilla, uno de los momentos decisivos de la Reconquista. De esta larga guerra marítima, la Marina de Castilla emergió victoriosa, habiendo alcanzado la mayoría de edad y lista para convertirse en la potencia dominante que llegaría a ser en la segunda mitad del siglo XIV.

La memoria

En la iglesia de San Francisco de Burgos, en ruinas desde que fue arrasada por los franceses en la Guerra de la Independencia, destacaba, según el historiador y viajero Antonio Ponz, que visitó el templo en el siglo XVIII, el sepulcro de Ramón de Bonifaz, primer almirante de Castilla. La inscripción inicial decía: AQUÍ YACE EL MUY NOBLE Y ESFORZADO CABALLERO DON RAMÓN BONIFAZ, PRIMER ALMIRANTE DE CASTILLA QUE GANÓ SEVILLA. De esta inscripción, la reina Isabel ordenaría modificar las tres últimas palabras para hacer justicia al Rey Santo. El nuevo final, «que fue en ganar a Sevilla con el rey don Fernando», parece más ajustado a la realidad de lo ocurrido. No cambia, sin embargo, la celosa reina ese reconocimiento al «primer almirante de Castilla». Y, probablemente, lo habría hecho de saberlo erróneo.

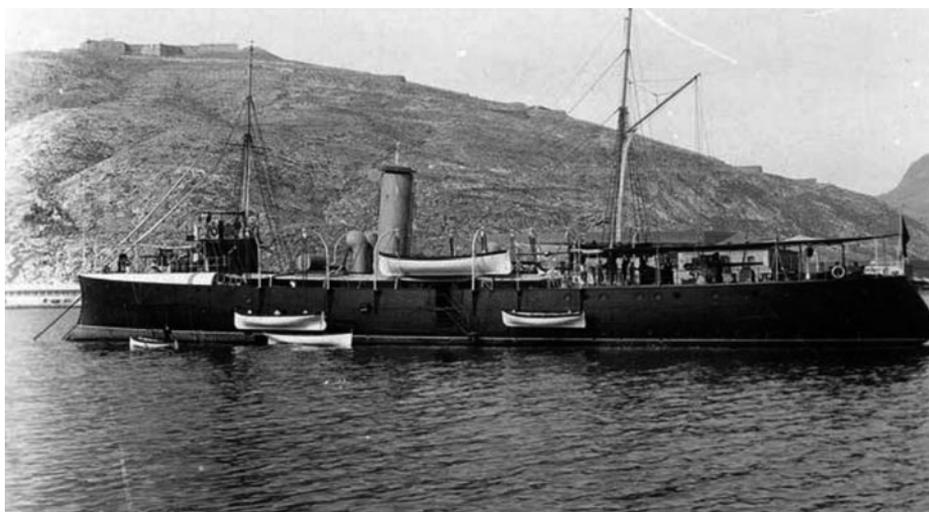
¿Cómo recuerda España a su primer almirante? No sería justo decir que la hazaña del marino burgalés haya pasado desapercibida, ni en su momento histórico ni en la actualidad. Fue la suya «proeza de las más heroicas y más raras que se obraron en esta empresa, en que tantas concurrieron notables», escribe Ortiz de Zúñiga en su relato sobre la conquista de Sevilla. «Primer y sublime alarde de la marina castellana», dice de ella el historiador y almirante Julio Guillén.

Por parte de la ciudadanía, hay en Burgos, en el Arco de Santa María, una placa dedicada a él, instalada en el séptimo centenario de la toma de Sevilla.

Dice así: A RAMÓN BONIFAZ, UN OME DE BURGOS Y ALCALDE DE LA CIUDAD, LE DESCUBRE LA GLORIA DE VIRILES PROEZAS, AL FRENTE DE LOS MARINOS DEL MAR CÁNTABRO EN LA CONQUISTA DE SEVILLA, LOGRADA POR SAN FERNANDO REY, 1248. Hay también una calle que lleva su nombre. No es solo Burgos, claro. Otras ciudades españolas –no demasiadas, la verdad– dedican algunas de sus calles o plazas al almirante: Santander, Sevilla, Cartagena, Las Palmas y San Fernando. No parece que sea una mera coincidencia que Burgos y Sevilla, las dos ciudades donde el héroe ha dejado más profunda huella, hayan tomado partido en el debate histórico y llamen a sus calles con nombre y con título: «Almirante Bonifaz».

Bonifaz y la Armada

La Armada, sin embargo, ha sido parca en el reconocimiento a nuestro héroe. El primer buque que llevó su nombre fue un pequeño cañonero, que entró en servicio en 1910, una fecha tardía incluso para una Armada que no empezó a interesarse por su historia hasta finales del siglo XVIII. Contrasta con el hecho de que el primer *Álvaro de Bazán* haya sido nombrado en 1840, siete décadas antes. Quizá la razón de ese reconocimiento tardío estuviera en el exceso de rigor a la hora de establecer los orígenes de la Armada, ya que el primer *Roger de Lauria* es también de 1910, como el primer *Bonifaz*. Es posible que los marinos del siglo XIX, ateniéndose a la evolución histórica del concepto de España, no se atrevieran a considerar parte de la historia de la Armada a las marinas medievales, anteriores a la unificación de Castilla y Aragón.



El cañonero *Bonifaz*, primer buque de la Armada que llevó ese nombre entre 1910 y 1932



El patrullero *Bonifaz*

Otros, aún más rigurosos, incluso en fechas recientes prefirieron excluir de las popas de nuestros buques también a los héroes de las armadas de los Austrias. Justificaba la decisión el que, de hecho, la Real Armada hubiera sido una creación borbónica de los primeros años del siglo XVIII

Académicamente, es posible encontrar razones para defender diferentes fechas para la fundación de una institución como la nuestra. Pero los marinos de hoy preferimos darle la consideración de inmemorial, porque ¿cabe renun-



Impresión artística de la fragata de la clase F-110

ciar a considerar como nuestro creador a quien puso la primera piedra de lo que hoy es la Armada? ¿Cabe renunciar a las figuras de Bonifaz, Roger de Lauria o Juan Sebastián de Elcano? Si ellos no fueron nuestros héroes, ¿a qué institución creemos que pertenecen?

Si el primer reconocimiento de Bonifaz fue tardío, el segundo quizá haya pecado de insuficiente: un patrullero de 400 toneladas que sirvió en la Armada entre 1975 y 1993. Ahí sí que Roger de Lauria, el notable almirante aragonés, obtuvo cierta ventaja: un destructor de la misma época llevó su nombre.

Afortunadamente, pronto tendrá Bonifaz el reconocimiento que se merece. Una nueva fragata, la primera de la clase F-110, va a llevar su nombre. Es este un acto de justicia para él y para quienes fueron con él, y es también una oportunidad de enriquecimiento para la Armada, que se precia de reconocer hoy en el burgalés al más antiguo de nuestros almirantes.

LA MARINA CASTELLANA EN LA GUERRA DE LOS CIEN AÑOS

Pedro PERALES GARAT
Capitán de Fragata
Historiador y arqueólogo

Preámbulo

La época de la guerra de los Cien Años, aproximadamente desde mediados del siglo XIV hasta mediados del siglo XV, es considerada por muchos autores antiguos y modernos como el periodo de auge o esplendor de la Marina de Castilla, su «edad de oro». Merece la pena, por tanto, poner nuestra atención sobre ella.

Tiempos recios, tiempos convulsos, con muchos acontecimientos importantes en los países contendientes y también en los que los rodean y se involucran en mayor o menor medida en el conflicto. Hay una larga guerra entre Francia e Inglaterra, sí, pero también problemas internos (crisis dinásticas, sublevaciones nobiliarias, protestas ciudadanas, revueltas campesinas), y para colmo, también grandes males generales, como la llegada de la peste negra, el Cisma de Occidente o el avance de los turcos otomanos, que tomarán Constantinopla el mismo año que termina la guerra entre Francia e Inglaterra.

Por otra parte, para nuestro estudio habremos de tener presente que las guerras medievales de larga duración llevan siempre intercalados multitud de tratados, paces y treguas, que pueden ser consecuencia de contundentes batallas o simplemente de las insuficiencias financieras y logísticas.

Tanto las vicisitudes de los países enfrentados en la guerra como los avatares que sacuden al reino de Castilla y León en estos tiempos, pautarán la participación de la marina castellana en las aguas que, en este caso, separan más que unen a franceses e ingleses. La Corona de Castilla sufrió en este periodo dos guerras civiles, dos guerras contra Aragón, nada menos que seis contra Portugal, un enfrentamiento de base mercantil con la Hansa, y por fin el encarnado conflicto con los musulmanes de Granada y sus aliados del norte de África —a veces latente y a veces inflamado—..., por citar solo lo más destacado.

Son tiempos, por otra parte, de fuerte desarrollo tecnológico en el medio marino. Hay algunas innovaciones muy importantes y muchos desarrollos notables en casi todos los campos de los saberes marítimos y navales, desde la brújula hasta la artillería, desde los aparejos de velamen mixto hasta la cartografía.

	FRANCIA	INGLATERRA	Principales batallas de tierra	Principales batallas navales	Grandes tratados y grandes treguas
1335		COMIENZA LA GUERRA DE LOS 100 AÑOS			
1345	FELIPE VI	EDUARDO III	✕ Crezy	 Sluys	
1355	JUAN II		✕ Poitiers	 Winchelsea	Tregua de Calais
1365	CARLOS V		✕ Cocherel ✕ Auray		Tratado de Bretigny tregua de 9 años
1375			✕ Pontvallain	 La Rochela 1	Tregua de Brujas
1385	CARLOS VI	RICARDO II			Gran Tregua General Paces de Leulinghem-Monçao 1389 - 1415
1395		ENRIQUE IV			
1405		ENRIQUE V	✕ Azincourt	 Harfleur	Tratado de Troyes
1415	CARLOS VII	ENRIQUE VI	✕ Baugé	 La Rochela 2	
1425			✕ Verneuil		Tratado de Arrás
1435			✕ Patay		
1445			✕ Gerberoy		
1445			✕ Formigny		Tregua de Tours
1455			✕ Castillon		
		FINALIZA LA GUERRA DE LOS 100 AÑOS			

Tabla 1. Guerra de los 100 Años (1337-1453) - Batallas y treguas (producción propia)

En este escenario complejo y cambiante, la marina castellana fue capaz de superar todos los desafíos, navegar con tiento y combatir con éxito. Mereciendo, como veremos, la corona simbólica de reina de los mares atlánticos.

Introducción

La historiografía de la guerra de los Cien Años está alimentada por numerosas fuentes escritas, como era de esperar en la ya más que culta Europa occidental de fines de la Edad Media (a mediados del siglo xv, ya se han fundado en Europa unas setenta universidades).

Hay fuentes cronísticas en todos los países implicados: Crónicas generales (como las *Grandes Crónicas de Francia*, la de Jean de Froissart y las sucesivas crónicas de los reyes de Castilla; crónicas particulares, como la de Pero Niño, conocida como *El Victorial*, o la *Chanson de Bertrand Du Guesclin*;

crónicas de ámbito espacial más restringido, como *Le Canarien* o la *Crónica de Vizcaya*, de Lope García de Salazar.

Hay también fuentes documentales de variado origen (cancillerías reales, casas nobles, autoridades religiosas, centros monásticos, municipios, sociedades mercantiles, etc.) y variada temática (diplomática, legislativa, comercial, etc.) Parte de este caudal se ha hecho accesible a base de compilaciones como la clásica de Thomas Rymer (*Foedera, conventiones, literae, et cujuscumque generis acta publica, inter reges Angliae, et alios...*), la de Léopold Delisle (*Mandements et actes divers de Charles V [1364-1380]...*), las de la Real Academia Española denominadas *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, y tantas otras entre las que nos interesan especialmente las de textos medievales de los archivos de las villas del Cantábrico, de Burgos... y de Sevilla.

En los lujosos documentos medievales de esta época que fueron iluminados, se pueden encontrar numerosas imágenes de barcos y de guerreros sobre la mar con sus armas; también nos proporcionan algunas imágenes la sigilografía y el arte sacro. Hay que señalar que tenemos limitaciones para documentar naves castellanas; de hecho, no sabemos de ninguna imagen de una galera de guerra de Castilla en los siglos XIV y XV; y las de naves mercantes, armadas o no para el combate, se cuentan con los dedos de una mano (fueron más abundantes a fines del siglo XIII, gracias sobre todo a las *Cantigas*).

A su vez, la arqueología marítima de la Edad Media es relativamente pobre y está muy descompensada. Tenemos pocos barcos conservados de los países del Atlántico, y de ellos son absoluta mayoría los mercantes en desuso abandonados –sin mástiles, sin pertrechos– en zonas ribereñas una vez perdida su utilidad; algunos no han sido aún excavados, y otros están tan fragmentados que dan pocos datos de interés. Respecto a la Corona de Castilla, una vez más nos faltan las galeras y similares; y de los cuatro o cinco pecios de barcos mercantes que se consideran de esta procedencia, tal vez solo uno, el de Newport, nos permita analizar al detalle cómo era una gran nao castellana del océano del siglo XV.

Derivada de las diversas fuentes que venimos citando, corre una mirada de textos más modernos que hacen referencia a la actuación de las armadas castellanas en la guerra de los Cien Años, una selección de los cuales se muestra en la bibliografía.

En español hay unos pocos que se refieren en exclusiva a esta guerra. Nosotros conocemos tres (un artículo en una publicación especializada, un trabajo de fin de grado y un libro de divulgación)¹. Pero cualquier obra que trate de la historia de la Marina de Castilla en concreto dedica buena parte de su contenido a esta época y a esta guerra; entre ellas figuran la clásica de

(1) BLANCO NÚÑEZ, J. M.: «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años»; CONDE MENDOZA, I.: *La Corona de Castilla en la guerra de los Cien Años* (TFG); MARTÍNEZ CANALES, F.: *Castilla frente a Inglaterra. Batallas y desembarcos en la guerra de los Cien Años*.

Cesáreo Fernández Duro, aún hoy referencia ineludible, y dos tesis doctorales recientes presentadas en sendas universidades españolas².

Hay asimismo un gran número de artículos publicados en revistas de carácter científico y de divulgación, blogs y páginas web, que nos ilustran acerca de aspectos parciales de todo tipo: personajes, campañas, tratados, etc. No haremos reseña de todo ellos porque nos extenderíamos demasiado. Nos limitamos a sugerir al lector interesado que consulte los apartados bibliográficos de las tesis doctorales citadas.

También tratan de este asunto con mayor o menor profundidad obras más generales acerca de la historia de la Corona de Castilla, o de la historia militar de España. Y por supuesto hay muchas otras obras de interés respecto a temas de esta época relacionados con la guerra, como la diplomacia, las leyes, las instituciones, la construcción naval, el armamento, el corso, las exploraciones, el comercio marítimo... En este último campo son de destacar las aportaciones del gran medievalista Luis Suárez.

Obviamente, hay numerosa bibliografía de autores en otras lenguas, en especial franceses e ingleses. Para no seguir cansando al paciente lector con esta larga introducción, nos limitamos a encaminarlo a la breve selección bibliográfica que cierra esta colaboración.

Cabría pensar que, con tal caudal informativo, la historia de la Marina de Castilla en la guerra de los Cien Años habría de estar meridianamente clara; no es así. Las fuentes –y, por ende, los autores que las siguen– suelen presentar lagunas, errores, exageraciones y contradicciones; es natural: son los efectos de la «niebla de la guerra» y también de la manipulación intencionada por razones políticas, del elogio a los que mandan por interés, o del simple chovinismo, que tiende a magnificar las victorias y minimizar las derrotas.

Existe además una dificultad añadida, derivada de la dualidad de la marina castellana, mercante y privada una, de guerra y financiada por la corona otra. Hay fuentes y autores que no deslindan con precisión las distintas modalidades de participación de los buques en liza; y es que posiblemente en ocasiones resulta dificultoso hacerlo.

En los siguientes apartados, estructurados en virtud de estas modalidades de participación de los barcos castellanos en la guerra, trataremos de exponer con la mayor claridad posible los hechos probados, en su secuencia explicativa y con sus principales consecuencias.

(2) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*; GARCÍA DE CASTRO, F.J.: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*; FLORES DÍAZ, M.: *Leones y castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1476)*.

	CASTILLA Y LEÓN	GUERRAS DE CASTILLA	PRINCIPALES BATALLAS	ARAGÓN	NAVARRA
1335		COMIENZA LA GUERRA DE LOS 100 AÑOS			
1345	ALFONSO XI	Campaña de Algeciras	 El Salado  Guadalmesí	PEDRO IV	FELIPE III
	Campaña de Gibraltar		JUANA II		
1355	PEDRO I	Guerra de los Dos Pedros	 Araviana  Nájera  Montiel		CARLOS II
1365	ENRIQUE II	Primera Guerra Civil			
1375		1ª Guerra Fernandina			
		2ª Guerra Fernandina			
1385	JUAN I	3ª Guerra Fernandina	 Isla de Saltés  Aljubarrota	JUAN I	
1395	ENRIQUE III	Guerra con Portugal	 Tetuán  Gibraltar	MARTÍN I	CARLOS III
1405		Campaña del Estrecho	 Antequera	FERNANDO I	
1415	JUAN II	Campaña de Antequera		ALFONSO V	BLANCA I
1425		Guerra con Aragón	 La Higuera		
1435		Campaña de Granada			
1445		Campaña de Gibraltar			
		Segunda Guerra Civil	 Olmedo		PLEITO SUCESORIO ENTRE CARLOS IV Y JUAN II
1455		FINALIZA LA GUERRA DE LOS 100 AÑOS			

Tabla 2. Reyes de Castilla, Aragón y Navarra - Campañas y guerras de Castilla en el periodo 1337-1453 (sin incluir las de la guerra de los Cien Años) (producción propia)

Parte 1 (1337-1372)

En esta parte de la guerra de los Cien Años, que la historiografía inglesa denomina «fase eduardiana», no participa la marina de guerra del rey de Castilla; pero hay bastante participación de barcos mercantes castellanos a sueldo de Francia, tanto unidades aisladas como pequeños grupos y, en una ocasión, una gran flota.

La guerra entre Francia e Inglaterra comienza –era previsible– siendo una guerra naval. Para ella, Francia trajo unidades propias del Mediterráneo y contrató los servicios de la marina de Génova. Mientras, Inglaterra se limitaba por lo general a militarizar barcos mercantes propios y a contratar barcos de aliados y socios (Flandes, La Hansa). Hay que añadir que los puertos de la Guyena inglesa contaban con mercantes grandes, similares a las naos castellanas y rivales seculares de ellas; y también que Eduardo III se había afanado



Mapa 1. Francia e Inglaterra al inicio de la Guerra de los 100 años

por organizar una pequeña escuadra de galeras en Burdeos bajo el mando de los genoveses Uso di Mare; pero estas unidades no tuvieron un papel destacado. Tanto Francia como Inglaterra enlazaron con la cancillería castellana, y sin duda también con las villas mercantiles, para conseguir apoyo en la guerra por la mar. Fue Francia la que lo consiguió, lo que sin duda vino facilitado por la vieja rivalidad que hemos citado.

La estrategia inicial de Eduardo III fue de ataque al norte francés desde Flandes, mientras sus posesiones aquitanas se mantenían en actitud defensiva. Las primeras acciones en la mar fueron propicias para Francia. Pero pronto cambiaron las tornas, pues la retirada de una parte de las galeras genovesas facilitó la victoria naval de Eduardo en Sluys en

1340. Esto le permitió usar la mar para sus movimientos de tropas; su cabalgada de 1346 se saldó con la gran victoria de Crecy y la toma del estratégico puerto de Calais. La llegada de la peste negra en 1348 trajo un bajón de la actividad militar por varios años.

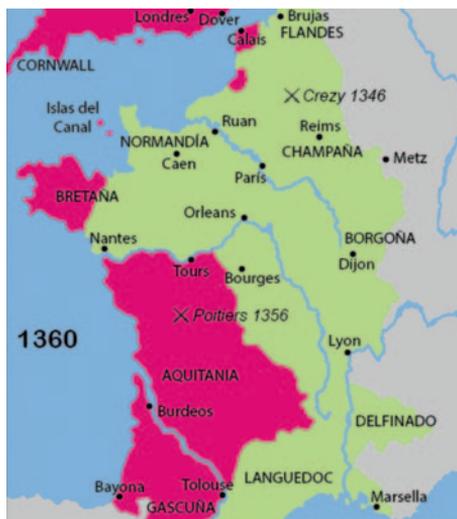
En todo caso, son para Inglaterra la iniciativa y la superioridad, por mar y por tierra (con la excepción de la batalla naval de Winchelsea, de 1350, que glosaremos más adelante por la participación castellana). Por tierra, los ingleses consiguieron otra gran victoria en Poitiers en 1356; el ejército lo mandaba Eduardo de Woodstock, *el Príncipe Negro*, primogénito del rey inglés; en la batalla cayó prisionero el rey francés Juan II el Bueno, lo que condicionará la política de los años siguientes. Estando el rey de Francia prisionero en Inglaterra, se sucedieron negociaciones, tratados y acontecimientos varios que sería largo enumerar; resumiendo mucho, el Tratado de Bretigny, de 1360, cierra este ciclo, dando a Inglaterra los derechos sobre una gran parte del territorio francés (más o menos un tercio) y estableciendo una tregua de nueve años. Pero la tregua era, en sentido estricto, entre Francia e Inglaterra; en el periodo 1360-1369 hubo otras guerras, que tenemos que reseñar porque ambos Estados se ven implicados.

La guerra de Sucesión de Bretaña había empezado en 1341, al morir su duque, Juan III. Contendían Carlos de Blois, apoyado por el rey francés –su pariente–, y Juan de Monfort, que buscó el apoyo del rey inglés. Esta guerra no tiene acciones muy importantes, pero explica algo: las fuerzas de apoyo inglesas desembarcadas en Brest se encontraron en una curiosa situación, con

el candidato Monfort prisionero del rey francés; su esposa, con la mente perturbada, y su hijo aún menor de edad; por ello, sus mandos tomaron el control de este importante puerto, que quedará en manos de Inglaterra hasta finales de siglo. Esta guerra termina en 1364 con la batalla de Auray, en la que muere Carlos de Blois; ya solo queda un candidato, Juan de Monfort, que se declara vasallo del rey francés pero seguirá siendo proclive a los reyes ingleses, lo que explica que Brest siga bajo su control.

El segundo conflicto se debe al rey Carlos II de Navarra, *el Malo*, personaje intrigante y ambicioso que se postula como pretendiente al trono francés por ser también descendiente de Felipe IV. Además, como conde de Evreux posee estratégicos territorios en Normandía. Carlos II llevó a cabo dos ofensivas en Francia: una, exitosa hasta cierto punto, en 1355; la otra, en 1364, con final funesto por su derrota en la batalla de Cocherel, serio revés para sus ambiciones dinásticas.

Aún más trascendentes para el curso de la guerra de los Cien Años son los sucesos de Castilla. Su rey Pedro I, en 1356, había iniciado contra Pedro IV de Aragón una guerra que se llama precisamente la guerra de los Dos Pedros. Empezó por una cuestión naval: el apresamiento en el puerto castellano de Sanlúcar, y en presencia del rey, de dos naves mercantes italianas por el jefe de una escuadrilla de galeras aragonesas que acudía a apoyar a Francia³. En esta guerra sí hubo campañas navales que, aunque no vamos a exponerlas, demostraron el poderío de la Marina castellana. La guerra fue derivando hacia un conflicto dinástico, con Enrique de Trastámara como candidato frente a Pedro I. Y, tras la conclusión de los dos conflictos antes citados, pasa a ser una guerra internacional, con Inglaterra apoyando a Pedro y Francia sosteniendo a Enrique. Factor fundamental de esta participación fue la apetencia de contar con la ya muy prestigiada Marina castellana como apoyo en la guerra, cuya tregua finaliza en 1369. La guerra civil termina, es bien sabido, ese mismo año; y es su vencedor Enrique de Trastámara, aliado con Francia. Un año antes se había firmado un acuerdo entre Enrique y Carlos V, el Tratado de



Mapa 2. Francia e Inglaterra tras el Tratado de Bertigny

(3) Esta fuerza no participará en la guerra por llegar casi al tiempo de la derrota francesa en Poitiers. Su jefe, Francesc de Perellós, será almirante de Francia en 1368-1369 como François de Perilleux.

Toledo; pacto que, aunque ya había habido antes otros similares, se puede decir que fue la puesta oficial de la quilla de la alianza naval castellano-francesa.

La guerra entre Francia e Inglaterra se reanuda, por tanto, en 1369, pero la Armada del rey de Castilla tardará aún tres años en aparecer, lo que se explicará más abajo. El propio año de 1369, una cabalgada de Juan de Lancaster por Artois, Picardía y Normandía no gana nada. En 1370, la cabalgada de Robert Knowles tampoco tuvo resultados y acabó en una primera derrota inglesa en campo abierto, en Pontvallain. Este mismo año es el asedio de Limoges por el Príncipe Negro, que toma la ciudad y masacra a sus habitantes, a los que tacha de traidores. Por su parte, Francia recupera algunas plazas de Aquitania sin apenas combatir. Como se ve, la iniciativa es de los ingleses, que pueden mover sus tropas por la mar.

La tabla 2 ya mostrada permite ver los principales conflictos en que está involucrada Castilla entre 1337 y 1371 y que dificultan o imposibilitan su actuación en otros frentes; en muchos de ellos hay campañas y acciones navales importantes, pero no vamos a entrar en detalles, salvo en lo que precisa alguna explicación.

En el año de inicio de la guerra de los Cien Años, Castilla está en guerra con Portugal, que se resuelve con la victoria naval de Jofre Tenorio –el primer gran almirante castellano– frente al cabo San Vicente, sobre la flota portuguesa, que manda Manuel Pessanha⁴. Solventada esta dificultad, la Marina de Castilla vuelve a dedicarse a su objetivo principal: la lucha contra los musulmanes en el Estrecho; pero en 1340 el almirante castellano es vencido en la ensenada de Getares por una flota muy superior (fuerza el enfrentamiento, en el que muere, como reacción a las críticas cortesanas por su supuesta inactividad o cobardía); el desastre es doble pues, unos meses más tarde, una flota de galeras rápidamente armada para hacer la patrulla del Estrecho fue destruida por un temporal... Castilla, casi sin armada, tuvo que pedir ayuda urgente (a Aragón, a Génova, a Portugal); afortunadamente, la victoria del Salado cortará la ofensiva musulmana por tierra.

Seguirá la guerra contra los musulmanes hasta la conquista de Algeciras en 1344, una campaña con varias batallas navales (Bullones, Guadalmesí, Estepona)⁵ y un importante cerco de esta ciudad, por tierra y mar, hasta su rendición. Vienen unos años de relativa paz, que se explican por las treguas firmadas, la necesidad de poner orden en el reino, algunas temporadas de malas cosechas y, cómo no, la llegada de la peste negra; pero el ejército y la armada se ponen en marcha de nuevo en 1349, en el intento de retomar Gibraltar (reconquistado en 1309, perdido en 1333). No pudo ser, principalmente por la muerte del rey, en 1350, a causa de la peste.

(4) Este es su nombre portugués. En origen, era genovés y se llamaba Emanuele Pezagno. Almirante de Portugal desde 1317, el cargo se hará hereditario y lo detentarán sus sucesores directos hasta 1433.

(5) Eran los mandos navales el genovés Egidio Bocanegra, almirante de Castilla; el portugués Carlos Pessanha (hijo de Manuel), y el aragonés Pedro de Montcada.

Sube al trono Pedro I y cesa la guerra contra los musulmanes, pero surgen problemas internos en Castilla. Francia e Inglaterra no están combatiendo, por la prolongación de la tregua de Calais hasta 1355. En 1356 comienza la guerra de los Dos Pedros, que ya hemos citado y cuya secuencia evolutiva completa (de guerra civil a guerra internacional) dura hasta 1369. Obviamente, la marina real de Castilla no puede apoyar a nadie durante estos años.

Tras su victoria en la guerra civil, Enrique II se enfrenta a muy graves problemas: recalcitrantes petristas; amenazantes reyes de Aragón, Navarra y Granada; ambiciones de Juan de Gante, duque de Lancaster (casado con una hija de Pedro I), y la declaración de guerra del rey Fernando I de Portugal, que comienza la Primera Guerra Fernandina.

Hay un problema adicional: en su última salida de Sevilla, el rey Pedro mandó llevar a la fortaleza de Carmona, capitaneada por uno de sus fieles, los bienes más preciados que le quedaban en aquella capital, entre ellos sus hijos menores y los remos de las galeras.

Solventando todos estos problemas con habilidad, pudo Enrique sostenerse en el trono y mantener sus territorios. En la mar, su almirante Ambrosio Bocanegra forzó con algunas galeras el bloqueo portugués del Guadalquivir, viajó al Cantábrico y regresó con barcos y pertrechos, venciendo a los portugueses y provocando el final de la Primera Guerra Fernandina, sustanciada en el Tratado de Alcoutim (1371). A partir de ahora, la marina del rey de Castilla queda disponible para pasar al servicio de su aliado, el rey de Francia.

Tenemos algunas noticias en las fuentes que nos hablan de la participación de naos castellanas en los primeros años de la Guerra de los Cien Años y la guerra de Sucesión de Bretaña; pero son imprecisas y presentan contradicciones, especialmente en las fechas; hay que ser prudentes y calificar estas noticias con cierta cautela. Nos parece probable la participación de barcos de las marismas del rey de Castilla a sueldo de Francia en 1338-1339. Es casi seguro que no hubo naves castellanas en la batalla de Sluys de 1340. Es posible que las hubiera bajo el mando de Luis de la Cerda (almirante de Francia) en 1341-1342, en las primeras acciones marítimas de la guerra de Bretaña. Tenemos una noticia dudosa del envío de naves bajo el mando del almirante de Castilla en 1346 o 1348; si es cierta, no tuvo consecuencias; tal vez regresaron por quedar sin misión tras la derrota francesa de Crécy y la captura de Calais, a la que siguió la tregua del mismo nombre.

La participación de barcos de Castilla es indudable en la batalla naval de Winchelsea (también llamada *Les Espagnols sur Mer*), que tuvo lugar en agosto de 1350 en la costa sudeste de Inglaterra.

Esta batalla es un ataque de una flota lanera castellana bajo mando francés contra una flota inglesa en preparación. El mando francés es Carlos de la Cerda, sobrino de Luis, perteneciente por tanto a la misma familia de descendientes de Alfonso X el Sabio, y en concreto a la rama que se ha esta-



Sello medieval de Ipswich. Representa una coca alistada para la guerra con castillos añadidos a proa y popa. En Winchelsea, los barcos de Eduardo III y de su hijo el Príncipe Negro eran cocas



Anverso de la moneda (*gold noble*) acuñada por Eduardo III para publicitar su supuesta victoria en Winchelsea

blecido en Francia, formando parte de su nobleza y de sus altos mandos militares (Carlos será, poco después, nombrado condestable de Francia); la flota lanera está en Flandes, donde ha desembarcado su mercancía; es contratada y embarca soldados franceses, especialmente ballesteros. La flota inglesa en formación está mandada nada menos que por el rey Eduardo III y su primogénito, el Príncipe Negro (lo que parece contradecir que sea una flota para controlar la piratería, su objetivo debe ser pasar a Francia para una cabalgada que pretende evitar la coronación de Juan II).

El desarrollo de la batalla no lo conocemos con precisión. Parece que la flota castellana se lanzó sobre la flota inglesa con decisión, aprovechando el viento a favor; las naos más grandes abordaron a las cocas en las que tenían la insignia el rey y el príncipe; fue una batalla dura, con muchas bajas y muchos barcos hundidos; posiblemente los grandes personajes ingleses se libraron con bastante fortuna tras abandonar sus barcos.

Sin embargo, Eduardo III supo sacar rédito, pues a su regreso a la Corte se presentó como vencedor; de hecho, llegó a acuñar una moneda de oro conmemorativa en el que se le ve como un gran rey del mar; pero... le ponemos muchos peros.

Uno, porque su misión fue abortada; Otro, porque perdió muchas naves (cursó orden a las villas costeras para que hicieran muchos barcos).

Y otro, muy significativo, porque

envió emisarios a Brujas para hacer un pacto con la Hermandad de las Marismas de Castilla. El pacto se firmó, estableciendo una tregua de veinte años entre el rey inglés y los mareantes castellanos; y fue refrendado por el joven rey Pedro I, en las Cortes de Valladolid de 1351.

A estas alturas casi no hará falta decir que consideramos la batalla de Winchelsea como una más que aceptable victoria estratégica del rey de Francia.

Parte 2 (1372-1389)

En esta parte de la guerra de los Cien Años tiene lugar la participación estelar de la marina de guerra del rey de Castilla, con una resonante victoria inicial seguida de ataques estratégicos sobre la costa enemiga y otras acciones menores, todo lo cual no impide que sigan participando buques mercantes castellanos.

Esta parte se corresponde aproximadamente con la denominada «fase carolina» por el protagonismo de Carlos V de Francia; de hecho, los años que van hasta su fallecimiento, en 1380, se llaman también «la Reconquista de Carlos V». El caso es que este rey, que ya ha llevado las riendas del Estado durante el cautiverio de su padre, tiene en mente un plan de variadas medidas financieras, organizativas, diplomáticas, estratégicas y tácticas para contrarrestar la superioridad inglesa. La parte militar del plan consiste en no responder a la provocación de las cabalgadas, evitando las batallas campales; en reforzar las defensas de las ciudades importantes y las fortalezas mayores; en dejar que los pueblos sean tomados por el enemigo (aunque sus pobladores pueden ocultarse o refugiarse en las fortalezas), compensando después a los lugareños por los estragos. Pero hay un factor más en juego, muy importante: la flota francesa, apoyada por la poderosa flota castellana, evitará en lo posible el uso del mar por los ingleses; tras el grande y temprano éxito de La Rochela, la flota atacará objetivos ingleses importantes: sus puertos, sus astilleros, su tráfico.

Y el plan sale bien. Es el motivo por el que no hay grandes batallas terrestres en estos años; es el motivo por el que las cabalgadas inglesas no tienen ningún éxito (fue especialmente inútil la gran cabalgada de Lancaster en 1373); es el motivo por el que Francia recuperará casi todos los territorios que había perdido en el Tratado de Bretigny, tal como muestra el mapa 4, que adjuntamos más adelante.

Hay otras dos cuestiones importantes.

La primera se refiere a la guerra en general: Desde 1380 la actividad bélica se reducirá mucho. Hay varias causas, claro, pero probablemente la principal sea puramente natural: el fallecimiento en torno a este año de casi todos los protagonistas que hasta ahora venían dirigiendo esta actividad. En 1376 fallece Eduardo de Woodstock, *el Príncipe Negro*; en 1377 lo hace Eduardo III, su padre; en 1379, Enrique II de Castilla; en 1380 fallecen Carlos V de Francia y Bertrand Du Guesclin. Tanto en Francia como en Inglaterra llegan al trono dos niños, Carlos VI y Ricardo II, con lo que hay un periodo de minoría de edad en el que varios regentes se disputan el poder –y el dinero– y atienden menos a la guerra.

La segunda cuestión se refiere a la guerra naval. Es importantísima en esta fase, ya lo hemos repetido. Pero además es sumamente variada, con todo tipo

de acciones: pocas batallas pero mucha guerra al tráfico (corso o piratería; en este tiempo, es asaz difícil distinguirlos), ataques sobre tierra, operaciones de bloqueo en apoyo de asedios... Con respecto a la piratería, puede parecer paradójico que, en la época de actuación de la escuadra combinada de galeras francesas y castellanas, los piratas campen por sus respetos; no lo es, por varias razones, como el fin de la tregua de 20 años firmada en 1351 por Eduardo III y la Hermandad de las Marismas, y como la relativamente corta permanencia en zona de las galeras –sobre cuatro meses al año– que se retiran al empezar el mal tiempo. Por tanto, hay muchas novedades; una es el menudeo de acciones en los meses invernales, que en no pocas ocasiones producen la pérdida de barcos y escuadras por los temporales; otra es una verdadera escalada de ataques a los buques mercantes en tránsito, una espiral de violencia siguiendo el principio de acción y reacción. A partir de 1381, la escuadra de galeras castellana deja de intervenir, puesto que tiene en sus propios mares fuertes amenazas que confrontar –más adelante las veremos–; pero la modalidad de guerra sucia contra las naves mercantes va a persistir.

Ya que en esta época apenas hay batallas campales, y los asedios importantes son relativamente pocos (la mayoría de las ciudades se entregaron voluntariamente al rey de Francia), vamos a enfocar el tema desde la guerra naval, que es la cuestión más importante; no perderemos de vista los asedios principales (La Rochela, Saint Sauveur, Bayona), pues en todos ellos hubo participación de fuerzas navales de uno u otro modo.

La primera acción es la ya varias veces citada batalla naval de La Rochela de 1372. Una victoria espectacular de la flota castellana, mandada por el almirante Ambrosio Bocanegra, sobre la flota inglesa de operaciones que acude a defender la ciudad y que manda John Hastings, conde de Pembroke. Esta batalla no está exenta de polémicas; algunas fuentes inglesas trataron de restarle trascendencia, si bien los historiadores modernos le dan la importancia que realmente tuvo. Se ha discutido acerca del número de barcos y de su porte; se ha discutido acerca del número de guerreros; se ha discutido acerca del armamento... Todo ello no nos debe hacer perder la clave del asunto: la flota inglesa fue barrida por la castellana; su jefe y sus caballeros fueron llevados presos a Burgos; muchos hombres fallecieron en la acción; los dineros para pagar las soldadas se perdieron; el apoyo a La Rochela no funcionó... En definitiva, fue esta una batalla trascendental, de las que marcan un antes y un después.

Aunque no es nuestra intención entrar en el terreno de las discusiones, creemos que debemos hacer algunos comentarios. El primero, respecto a la artillería; nos parece muy poco probable que las galeras de Castilla llevaran bombardas; no hay testimonios en las fuentes ni en los documentos de la época, ni noticias de su uso en las siguientes batallas. El segundo, respecto a otros artificios de fuego; a diferencia de lo que apuntábamos para el caso de las bombardas, a estas alturas los castellanos están acostumbrados a usar naves de fuego y otros artificios incendiarios, tras sus muchas batallas contra los musulmanes en el Estrecho. El tercero, respecto a la continuidad; cuando los barcos de Castilla viajan de regreso con los prisioneros, son acompañados



La batalla de La Rochela en una miniatura de las *Crónicas de Froissart* Jean Froissart (s. XV).
Bibliothèque Nationale de France, MS Fr. 2643, Folio 393r *Aunque los leones casi no se ven...
bien que desplegaron sus temibles garras*

por emisarios del rey de Francia, que piden al castellano el envíe naves para el cerco; así se hizo, acudiendo una lucida flota (8 galeras, 40 naos, 13 barcas) bajo el mando de un enviado real (el merino Rui Díaz de Rojas); La Rochela cae pronto en manos francesas, y la flota vuelve a sus bases. El cuarto... lo copiamos⁶.

El siguiente movimiento de Eduardo III, probablemente, es convencer al rey de Portugal para que comience una nueva guerra contra Castilla. Pero le sale bastante mal; en esta Segunda Guerra Fernandina, los portugueses son otra vez vencidos, y su rey tiene que firmar el Tratado de Santarém (primavera de 1373), por el que se compromete a aportar cinco galeras para acompañar a las castellanas en sus operaciones a favor de Francia.

(6) RAMSAY, J. H.: (1913) described Pembroke's defeat as the worst ever inflicted on the English navy.

A partir de aquí, otra vez probablemente, cambia la percepción de Eduardo III, que empieza a crear agrupaciones de barcos en algunos de sus puertos para que ataquen al tráfico castellano-flamenco-francés; pero, claro, en los meses en los que las escuadras de galeras se han retirado. Es sin duda un síntoma de debilidad y un peligro (por la mar; por la fuerza de los mercantes castellanos; por las represalias que puede sufrir su propio tráfico). Nace la Marina inglesa, pero con una estrategia más propagandística que eficaz (casi seguro, sus cronistas amplifican éxitos y ocultan desastres). Y entendemos la causa primordial de los ataques de las escuadras combinadas a los puertos del sur de Inglaterra.

Llegados a este punto, vamos a abreviar, dada la cantidad de datos y la dudosa fiabilidad de muchos de ellos.

En 1373 apenas hubo más operaciones navales, para lo que se han sugerido varias causas sin que ninguna nos parezca definitiva (tal vez simplemente el rey castellano estuvo atareado recuperando en Álava plazas que le había ocupado Carlos el Malo). Este año fallece el exitoso almirante Ambrosio Bocanegra, que será relevado por el también insigne Fernán Sánchez Tovar.

En la primavera de 1374 hubo un ataque castellano a Bayona, por mar y tierra, ordenado por el rey; el asedio falló porque, incumpliendo lo pactado, los franceses no acudieron. En verano, la escuadra combinada de galeras empieza sus ataques a las costas inglesas, concretamente a la isla de Wight, quemando puertos y embarcaciones.

Entre 1374 y 1375 se produjo el sitio francés de la ciudad de Saint Sauveur, en el centro de la península de Contentin; fue un duro asedio que culminó con victoria francesa, para regocijo de Carlos V, que repartió grandes premios a los participantes; hay noticias de patrullas de naves en la costa para evitar la llegada de refuerzos ingleses. En este mismo tiempo se negoció la Tregua de Flandes entre los contendientes... pero en la mar no fue respetada. Un claro ejemplo: tres naos de Bermeo, que transportaban los embajadores del rey de Castilla que iban a las negociaciones, capturaron frente a Burdeos a dos naos de Bayona (los castellanos sostuvieron que habían sido atacados); llegaron tarde a las negociaciones, con el trato cerrado.

La guerra al tráfico se recrudece. En 1375 hay noticias de capturas de naves y ejecución de los marinos... ¿por ambas partes? ¿Quién empezó? Tal vez nunca lo sabremos.

La campaña de 1376 fue poco importante, tenemos noticias solamente de patrullas por las costas de Bretaña, y no muy explícitas.

En cambio, 1377 fue un año crucial, durante el que la escuadra de galeras castellana-francesa ejecutará una poderosa campaña, en dos tiempos, sobre la costa sur de Inglaterra. Es un episodio bien conocido, descrito e ilustrado en numerosos textos y páginas web, si bien no hay total unanimidad en los nombres de los puertos asaltados. Veamos un gráfico (que incluye también los ataques de 1380):



Ataques de Tovar y Vienne 1374-1380. Refª: *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*

Hagamos un pequeño comentario: las costas inglesas arden mientras fallece el rey Eduardo III, el que se había autodenominado «Rey del Mar».

El mismo año, en noviembre (tras la retirada de la flota de galeras), una cumplida flota inglesa, con muchos nobles en cubierta, pretende atacar a una flota castellana fondeada en La Esclusa. Un poderoso temporal lo impide... Los jefes insisten, pero las tripulaciones se amotinan... Tuvieron que regresar a puerto a lamerse las heridas.

En 1378, los ingleses preparan otra flota. Algunos autores sostienen que pretenden atacar la costa de España; –esta noticia no aparece en fuentes españolas; solo la recogen las inglesas–. Tal vez fue una incursión menor, magnificada por los cronistas. En todo caso, la flota fue interceptada, algunos barcos resultaron capturados, y algunos nobles fueron hechos prisioneros (esto queda patente en las biografías de Peter, Philip y Hugh de Courtenay). Los barcos en retirada fueron perseguidos por los castellanos, que llegarían a atacar las costas de Cornualles.

Todavía este año, en el que comenzó el Cisma de Occidente, se citan dos ataques exitosos al tráfico por parte de los ingleses, aunque las noticias no son muy precisas; debemos significar que la piratería va *in crescendo*, que aparecen varios actores de distinto origen (como el escocés John Mercer) y que hay mucho toma y daca... Es difícil precisar.

Solo tres noticias de 1379.

La primera es el fallecimiento de Enrique II de Trastámara, al que sucede su hijo Juan I.

La segunda, la presentamos envuelta en dudas. La crónica de este rey nos dice que la flota castellana (por entonces ocho galeras castellanas y cinco portuguesas) se estaba preparando en Santander para pasar a Francia; los portugueses consideran caducado el pacto y vuelven a su país; según la crónica, el nuevo rey castellano mandó las ocho galeras a Francia. Hasta aquí, todo está claro. Pero lo demás resulta más oscuro. El cronista expone que estas galeras conquistaron el castillo de La Rocha-Guyon, en la boca del Loira. Es un error; este castillo (en verdad, La Roche-Guyon) está en el Sena, entre París y Ruan, entre la Île-de-France y la Alta Normandía. Es una fortaleza enorme y poderosa, imposible de tomar sin fuerte maquinaria poliorcética; y en este momento pertenece al rey de Francia (los ingleses lo tomaron varias décadas más tarde). No puede ser. Algunos tratadistas hispanos adornan la acción añadiendo que el jefe de la escuadrilla era el propio almirante (algo muy dudoso; ¿no está en las exequias del viejo rey y en la coronación del nuevo?) y que el rey de Francia se alegró muchísimo por el suceso (sin aclarar de dónde sale el dato).

La tercera noticia es mala para Inglaterra: otra armada inglesa destruida por un temporal, en este caso en la costa de Irlanda. La mandaba John Arundel y perdió 25 naves.

En 1380, la escuadra combinada de galeras ataca por segunda vez Winchelsea (ahora con éxito) y remonta el Támesis hasta la villa de Gravesend, que saquea, causando también daños en otras aldeas cercanas (por cierto, pese a lo que digan algunos autores, Gravesend no es un barrio de Londres, y ni siquiera es posible decir que está a la vista de Londres —¡está a unos 30 km, en el país de las nieblas!—).

Estamos en 1380, el año en que pasa a mejor vida Carlos V el Sabio. No parece haber dudas de que ha cumplido con sus objetivos. Ha conseguido doblar el pulso a Inglaterra, recuperando las enormes pérdidas sufridas por las derrotas en los campos de batalla y el nefasto Tratado de Bretigny; ha conseguido la superioridad en la mar gracias a su insistencia diplomática y a la fidelidad a la alianza de los reyes de Castilla (y también a la eficacia de los almirantes, marinos y barcos castellanos).

Nos toca hacer la narrativa, breve, de los sucesos entre 1381 y 1389.

Lo más destacado es que la escuadra de galeras castellana deja de participar en la guerra del Norte —tal vez con una excepción—, lo que se debe a las vicisitudes bélicas del reino: vuelve a haber guerras contra Portugal y también habrá una incursión militar inglesa encabezada por Juan de Gante; la marina real castellana tiene otros asuntos que atender.

La Tercera Guerra Fernandina (1381-1382) se saldó con la espectacular victoria de Tovar frente a la isla de Saltés (capturando 22 galeras de una escuadra de veintitrés); el rey portugués volvió a pedir la paz, que se firmó en Elvas (1382); por este tratado, Juan I de Castilla se casó con Beatriz, heredera

de Portugal. A la muerte del rey Fernando se enciende la guerra sucesoria portuguesa (1383-1385), que pese a la supremacía castellana en la mar fue favorable al pretendiente portugués, el bastardo Juan de Avis, por la derrota terrestre castellana en Aljubarrota (donde el portugués contó con ayuda inglesa). El almirante Fernán Sánchez de Tovar falleció en 1384 por la peste que contrajo mientras bloqueaba Lisboa; su hijo y sucesor, Juan Fernández de Tovar, murió en Aljubarrota en 1385.

En 1386, el príncipe inglés Juan de Gante, duque de Lancaster, casado con Constanza de Castilla (una de las hijas de Pedro I), desembarca en Galicia para intentar conseguir la corona castellana. Hacemos una digresión para contar una anécdota: Lancaster tomó tierra en Betanzos, el día de Santiago, y allí capturó seis galeras que estaban sin dotación porque los hombres se habían ido a disfrutar en la fiesta del patrón... El pretendiente puso corte en Orense, donde invernó; y el año siguiente hizo una cabalgada por el reino de León, tan poco exitosa como su gran cabalgada francesa. Se llega al Tratado de Bayona (1388), que trae la paz y la renuncia a las pretensiones por el pacto matrimonial (el futuro Enrique III de Castilla se casa con Catalina de Lancaster, hija de Juan y Constanza).

La guerra entre Francia e Inglaterra está en relativa parálisis, los conflictos ocurren en zonas excéntricas (Flandes, Escocia) y son poco determinantes; influyen también varias rebeliones internas que ambos países sufrieron por los fuertes impuestos. En todo caso hablaremos tan solo de la –escasa– guerra por la mar. Tenemos una noticia imprecisa de una acción de naves castellanas en las islas de Ré y Oléron, cerca de La Rochela (¿contra el tráfico inglés?). Tenemos otra algo más precisa que nos habla del apoyo a Francia en la represión de la sublevación flamenca de 1382; acudieron seis galeras castellanas al mando de Fernán Ruíz Cabeza de Vaca.

En 1383, una flota inglesa liderada por Henry le Despenser, obispo de Norwich (llamado *Fighting Bishop*), navegó a Flandes para empujar una «cruzada» contra su duque Luis II, partidario del antipapa Clemente VII. La expedición resultó un sonoro fracaso; el obispo fue juzgado y condenado, requisándose sus bienes seculares (más adelante sería rehabilitado y acompañaría al rey a las operaciones en Escocia).



Mapa 4. Francia e Inglaterra tras la reconquista de Carlos V y el apoyo a Francia de la Marina Real de Castilla

Felipe II de Borgoña, *el Atrevido*, preparó una gran expedición contra Inglaterra en 1386; pero no llegó a hacerse a la mar.

El mismo año, Richard FitzAlan, conde de Arundel, fue nombrado almirante de Inglaterra. Y un año más tarde atacó un convoy franco-flamenco que se dirigía, transportando vino, de La Rochela a Flandes. La acción se llama también «batalla de Margate» porque allí esperó la flota inglesa el paso del convoy. La defensa de la escolta del convoy fue dura y la acción resultó larga y mortífera, si bien los ingleses capturaron al almirante flamenco Jean de Bucq y consiguieron hacerse con varios miles de barriles de vino. Arundel, en 1388, fue nombrado gobernador de Brest.

Y, probablemente, lo que siguió funcionando bastante bien estos años fue la piratería.

Parte 3 (1389-1415)

En esta parte, la guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra se detiene. Hay un gran paréntesis, una verdadera interrupción... ¡de nada menos que treinta y seis años!. Pero acontecen algunos sucesos interesantes que conviene comentar, y encontramos cierta participación de la Marina de Castilla, relacionada con la continuidad de los ataques al tráfico.

En todo caso, esta participación es bastante diferente; ni se envían grandes escuadras de galeras ni acude el almirante de Castilla en persona. Las operaciones que se emprenden son limitadas y podrían ponerse en paralelo con figuras modernas como «enseñar el pabellón» o «diplomacia de cañoneras», salvando todas las distancias que haya que salvar.

El periodo viene precedido por el ya citado Tratado de Bayona de 1388 y, sobre todo, por las llamadas Treguas de Leulinghem-Monçao, de 1389; estas treguas se firmaron inicialmente por seis años, pero fueron renovándose sucesivamente. Está claro que reina un gran cansancio por la larguísima guerra (aunque algunos nobles, especialmente en Inglaterra, desean continuarla) y que existe un fuerte descontento popular por los altos impuestos. También hay algunos conflictos menores y algunos problemas latentes que harán eclosión más tarde. Haremos un breve resumen.

Carlos VI de Francia llegó a la mayoría de edad en noviembre de 1388. Inició una política destinada a limitar la influencia de sus tíos ya buscar la paz con Inglaterra a través del casamiento de su hija Isabel; pero todo se torció. Muy pronto empezaron a darle ataques de locura, lo que trajo consigo el regreso de las regencias, que van sembrando la guerra civil en Francia por la rivalidad entre Felipe de Borgoña, *el Atrevido* (tío del rey), y Luis de Orleans (hermano del monarca). Y la boda no surtió efecto, pues Ricardo II fue depuesto en 1399, cuando Isabel tenía tan solo once años.

Los nobles franceses, desocupados, se embarcan en aventuras ultramarinas contra los turcos: la Cruzada de Berbería o de Mahdia, dirigida por Luis de Borbón (1390), y la de Nicópolis (1396), ambas fallidas. El buen almirante

Jehan de Vienne, compañero de fatigas de Ferrán Sánchez de Tovar, estuvo en las dos y murió en la segunda, que fue un gran desastre.

Felipe de Borgoña falleció en 1404, siendo sucedido por su hijo Juan Sin Miedo, instigador del asesinato de Luis de Orleans en 1407. Esta es la chispa que enciende la guerra civil –que tanto debilitará a Francia– entre el bando de Borgoña, dirigido por Juan Sin Miedo, y el de los Armagnac, encabezados por Carlos de Orleans, hijo de Luis.

Mientras tanto, en Inglaterra, Ricardo II, hijo de Eduardo el Príncipe Negro, nacido en Burdeos, había subido al trono en 1377 con diez años. Creemos que fue declarado mayor de edad en 1385, pero no toma el control efectivo del reino hasta, precisamente, 1389. Sus primeros años son pacíficos y ordenados, con bajos impuestos. Hubo una única acción militar, en Irlanda, y fue exitosa. Pero, según algunos autores –entre ellos Shakespeare– después se transtornó darán comienzo los dos años conocidos como «la tiranía de Ricardo II», durante los que se enfrentará con la nobleza y desterrará a su primo Enrique de Bolingbroke (el único hijo superviviente de Juan de Gante) en 1397, destierro que hizo definitivo en 1399, al fallecer Juan. Enrique estaba en París y fue autorizado por los franceses a regresar a Inglaterra, lo que hizo en junio de ese mismo año, aprovechando que por entonces Ricardo estaba de nuevo en Irlanda... Abreviando mucho, Ricardo se rindió, abdicó, fue confinado y al año siguiente falleció (hay serias dudas acerca de la causa real de su muerte). Enrique reina como Enrique IV, iniciando la rama Lancaster de los Plantagenet. Aun así, no se acaban los problemas. Pronto comenzó una fuerte revuelta (sin duda promovida y apoyada desde Francia) de galeses y escoceses; estos últimos fueron derrotados en Humbleton Hill (1402), pero la rebelión galesa, bajo el mando de Owen Glendower, persistió durante siete años más. También se rebeló el conde de Northumberland, con otros nobles y apoyo galés; fue vencido en la batalla de Shrewsbury (1403), pero siguió conspirando y rebelándose hasta ser finalmente derrotado y muerto en Bramham Moor (1408). Resueltos estos problemas, en 1412 hubo una incursión inglesa en Francia, en apoyo del bando borgoñón. En 1413 fallece Enrique IV y es coronado Enrique V, que prepara la vuelta a la guerra directa contra Francia.



Desembarco francés en Mahdia en 1390

Respecto a la guerra en la mar en el escenario del Norte, obviamente no se registraron grandes campañas, batallas o ataques a tierra. Pero siguió habiendo piratería, claro. Lo más notable es la actividad de Harry Pay (el pirata «Aripay» en las crónicas castellanas)⁷, entre 1395 y 1407, al que se le atribuye un ataque a Gijón y otro a Finisterre, aunque con ciertas dudas. Su principal ocupación fue el ataque al tráfico marítimo, si bien se sabe que dio apoyo naval al rey Ricardo II en la campaña de Irlanda de 1399; y también dio apoyo a su sustituto, Enrique IV, contra las flotas francesas que llevaban apoyo a Owen Glendower en 1404. Falleció en 1419. No es el único pirata; hubo muchos, y muchas protestas por esta causa de Enrique III de Castilla a los reyes ingleses.

En cuanto a los sucesos de Castilla, Juan I había firmado con Juan de Gante en 1388 el Tratado de Bayona, a espaldas de Portugal; para resolver el contencioso con este reino se firma la tregua de Monçao, a finales de 1389 (al rebufo de lade Leulinghem). Siguen años de paz bastante generalizada, muy buenos para desarrollar el comercio castellano, que alcanzará un alto nivel en el marco europeo. Juan I fallece por accidente en 1390, dejando de su primer matrimonio dos hijos que serán reyes: Enrique de Castilla y Fernando de Aragón (de su matrimonio con Beatriz de Portugal no hubo descendencia). Enrique era menor cuando falleció su padre. Las regencias fueron conflictivas y se le declaró mayor de edad algo antes de cumplir catorce años... Con todo, su reinado fue bueno, con atinadas disposiciones legislativas, algunas victorias y muchas relaciones internacionales (como las embajadas a Tamerlán); pero era de frágil salud y falleció pronto, en 1406, con tan solo veintisiete años. Su hijo Juan solo tenía un año, con lo que entramos en una larga minoridad, poco problemática por estar compartida entre su madre, Catalina de Lancaster, y su tío Fernando, dos grandes personajes. En 1410 se reanudó la guerra contra Granada, con el éxito de la toma de Antequera; en 1412, Fernando «de Antequera» fue elegido rey de Aragón por el Compromiso de Caspe, con lo que abandonó Castilla, dejando en ella a cuatro «lugartenientes» (dos obispos y dos nobles) para llevar la regencia. No sabemos de más hechos notables hasta 1418 ya fuera de este intervalo, cuando fallece Catalina de Lancaster y empiezan a meter mano en la política de Castilla los Infantes de Aragón, quienes que Juan II se case con su hermana María. Juan será declarado mayor de edad en 1419.

Plano general de la guerra en la mar y hechos relacionados con ella en estos reinados de Castilla: siguen los roces con Portugal y con Inglaterra; se lucha contra el corso y la piratería norteafricana; y empieza la incorporación de las Canarias a Castilla. Detalles:

- asedio y destrucción de Gijón por rebelión de su conde (1394);

(7) Puede leerse MURUGARREN, M.: «Sobre Harry Pay, marino y pirata. Piratería en el canal de la Mancha a finales del siglo XIV y principios del XV», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, t. III, 1997-2, 469-491,

- agresión de Portugal (1396); un nuevo almirante, Diego Hurtado de Mendoza, vence a los portugueses y ataca las costas del reino luso (1397-1398); paz firmada en 1402;
- el mismo Mendoza ataca y destruye Tetuán, nido de piratas (1400);
- el caballero normando Jean de Bethencourt es autorizado a empezar la fase nobiliaria de la conquista de las islas Canarias (1402);
- correrías de Pero Niño por el Mediterráneo occidental (1404) y la costa sur de Inglaterra (1405-1406);
- victoria del almirante Alfonso Enríquez sobre una escuadra de Tremecén y Túnez frente a Gibraltar (1407).

En diciembre de 1406 fallece Enrique III, subiendo al trono el rey niño Juan II. En enero del año siguiente se celebran Cortes en Segovia para prestar homenaje al nuevo rey. Según Fernández Duro, en esta asamblea se decide cesar de prestar ayuda naval a Francia, o al menos dejar de recaudar para pagarla. Es interesante constatar que ahora las Cortes dan prioridad a la guerra contra los musulmanes. En 1408 se refirmó el tratado de colaboración entre Francia y Castilla, que era más favorable pues, comprometiéndose la segunda al mismo apoyo en caso de ser necesario, se le reconocían mayores libertades para su actuación en política internacional. Con Inglaterra se firmaron treguas en 1409, que fueron renovándose anualmente, pero no evitaron la acción de los piratas.

Otro suceso que implica a la Marina de Castilla, aunque indirectamente, es la conquista portuguesa de Ceuta en 1415⁸, primer paso de Portugal fuera de su territorio peninsular y que supone cierta erosión sobre los derechos castellanos. Pese a ello, hubo bastante participación de barcos del norte de Castilla, y la flota portuguesa pudo hacer escala en las costas castellanas para descansar y aprovisionarse; además, más adelante hubo también apoyos castellanos cuando la ciudad estuvo amenazada, asediada o falta de suministros.

De todos estos hechos que acabamos de listar, pondremos especial atención en las campañas de Pero Niño en el Atlántico, contra los ingleses. Aunque la guerra de los Cien Años esté oficialmente en tregua, el caso tiene relación directa con ella y además nos aportará algunos datos interesantes.

Las andanzas de Pero Niño las conocemos muy bien gracias a una crónica que ya hemos citado, la que tiene por sobrenombre *El Victorial*. Es un texto excelente por los múltiples datos de detalle que nos ofrece. Su redactor es un testigo presencial: Gutierre Díez de Games, compañero, amigo personal y alférez (abanderado) del propio Pero Niño. Un texto excepcional del que se pueden consultar ediciones modernas⁹.

(8) La Fuente básica es GOMES EANNES DE ZURARA (1449-1450): *Crónica da Tomada de Ceuta por El Rei Dom João I*, cap. XXXIV.

(9) Un botón de muestra en DÍEZ DE GAMES, Gutierre: *El Victorial* (ed., Rafael BELTRÁN-LLAVADOR), Universidad de Salamanca (Textos Recuperados 15), 1997.



Las dos campañas de Pero Niño el Atlántico (1405 y 1406). Adaptado de Martínez Valverde, Carlos. *Op. cit.*

Apoyándose en este texto y en otras crónicas, hay una buena bibliografía acerca del tema, que no expondremos por no ser prolijos. Tan solo citamos una obra, en la que nos apoyamos para el somero esbozo que vamos a hacer¹⁰.

En 1404, el rey Enrique III entrega al noble Pero Niño dos galeras reales con una pequeña nao de apoyo, para una operación de control del corso castellano. Desde su base de Cartagena, el jefe de esta pequeña agrupación hace tres campañas: la primera, un ataque al norte de África; la segunda, un periplo

(10) MARTÍNEZ VALVERDE, C.: «La nota marinera en la Crónica de don Pero Niño», *Revista de Historia Naval*, núm. 8 (1985), 15-45.

por el Mediterráneo occidental buscando a los corsarios, y la tercera, de nuevo contra el norte de África... Desconocemos las órdenes concretas que había recibido Niño, pero es obvio que el rey quedó satisfecho, ya que al año siguiente le envió con tres galeras a Francia, en apoyo de los franceses y contra los ingleses que atacaban el tráfico castellano.

La campaña de 1405 partió de Santander. Atacó los alrededores de Burdeos (las fuerzas de Pero Niño no le permitían el ataque a una gran ciudad); en La Rochela se le unió el francés Charles de Savoisy con dos excelentes galeras; en Brest trató sin éxito de que se le uniera Martín Ruiz de Avendaño, que estaba allí con una flota de naos, también en misión del rey para defender el tráfico propio (la crónica nos cuenta que esta flota tenía serias dificultades para aprovisionarse, no quedándole otro remedio que asaltar naves de paso, de cualquier bandera... Tal vez así se explica su falta de entusiasmo). La campaña contra los ingleses la retrasó el mal tiempo, pero al fin se realizó atacando poblaciones de Cornualles y del sur de Inglaterra no muy importantes, pues las ciudades con defensas eran imbatibles (por ejemplo, Dartmouth no fue atacada por consejo del prudente Savoisy, mientras que en Plymouth los atacantes fueron fácilmente rechazados). El ataque principal fue el realizado contra Poole, donde estaba la gran mansión de Harry Pay (con pañoles llenos de equipamiento para los barcos), que fue saqueada y quemada.

Tras invernar en Ruan, la flota zarpó de Harfleur en 1406, dirigiéndose a la costa inglesa al norte del Támesis, por pensar que las ya atacadas estarían prevenidas. Se le habían agregado algunos *balleners* franceses armados. El intento de ataque a Orwell lo frustró el mal tiempo; en el Canal, las galeras se encontraron con una gran flota de naves inglesas detenida por la falta de viento; esta flota la mandaba precisamente Harry Pay; Pero Niño decidió atacarla, pese a los consejos en contra... Y la fortuna lo salvó, pues al cabo de un tiempo saltó el viento y estuvo a un tris de perder su galera y tal vez su vida. Tras reponerse hombres y unidades, Pero Niño organiza una ambiciosa operación, en este caso un ataque a la isla de Jersey; y este sí que fue un éxito, traducido en un gran botín. Con esto concluyen sus andanzas marineras.

La carrera de Pero Niño da para jugosas reflexiones. Sobre su bravo autor, que pretende castigar los desmanes de Harry Pay y emular las hazañas de Fernán Sánchez de Tovar; sobre la eficacia de naves y marinos castellanos; sobre la continuidad de la colaboración con Francia y la pugna con Inglaterra. Aún más interesante es que los detalles de *El Victorial* nos muestran los cambios que están llegando al ámbito de la guerra naval.

Aunque los datos no sean del todo claros, se detecta un incremento en el tamaño de las naves, que van a ser usadas en las grandes rutas comerciales y como buque capital en los combates. Tal vez las repúblicas de Génova y Venecia estén empezando a botar carracas, o barcos de gran porte reforzados que son sus directos antecedentes; y de forma similar se aprecia que otros países intentan adquirir o construir buques grandes, para ser el núcleo de la fuerza naval. En cuanto al empleo de la artillería embarcada, se va produciendo también su incorporación. El autor de *El Victorial* no es muy claro; por una

parte, parece que los barcos de Pero Niño llevan algunas armas de fuego ligeras, aunque esto no se expone en las órdenes reales para dotar las galeras –¿proviene de capturas en barcos opuestos enemigos?– También es posible que empleen armas de fuego las naves inglesas de mayor porte. En todo caso, son fechas coherentes con lo que está pasando en otras marinas (en estos años, las naves catalanas y mallorquinas que hacen la gran ruta a ultramar tienen órdenes de llevar bombardas). La guerra naval está cambiando, sin duda.

Debemos hacer una reivindicación de Pero Niño, al que a menudo se caracteriza como pirata o corsario; con lo que hemos contado, es claro que no es así. Es un mando naval enviado por su rey, que le ha asignado galeras reales magníficamente dotadas de personal y espléndidamente equipadas de material para acometer una misión a favor de los intereses de la Corona, de sus aliados y de sus súbditos. Y también es injusto criticar su actividad; tal vez no fuera un gran marino (la campaña mediterránea fue su primer embarque), pero fue siempre valeroso, con iniciativa, y un poderoso combatiente en el cuerpo a cuerpo; cumplió la misión asignada y regresó a sus bases con todas las unidades que se le confiaron y con botín... No está nada mal. A su regreso, el rey lo arma ceremonialmente caballero y le promete mejorar su estado, pero falleció poco después. Pero Niño no volvió a navegar, pero siguió participando activamente en los grandes hechos políticos y militares de su tiempo, llegando a ser miembro del Consejo Real y a ser nombrado conde de Buelna. Falleció en 1453 (el año del fin de la guerra de los Cien Años) y su epitafio reza: «... fue siempre vencedor e nunca vencido, por mar e por tierra...».

Parte 4 (1415-1453)

Vuelve la guerra de los Cien Años con toda su fuerza. Aprovechando la contienda civil en Francia, Inglaterra pasa a la ofensiva y hace importantes conquistas en suelo francés. A mitad de este periodo, Francia inicia la contraofensiva y emprende una nueva reconquista que la llevará a la casi total expulsión de los ingleses del suelo francés (solo conservarán Calais y las islas del Canal). La Marina de Castilla participará en misiones de apoyo, transporte y bloqueo; y en una nueva batalla victoriosa frente a La Rochela.

Esta parte, que se denomina en conjunto «fase lancasteriana», podemos subdividirla en cuatro etapas:

- Primera etapa, de apabullantes victorias inglesas, ocupación de Normandía y avance hacia París; el Tratado de Troyes (1420) divide a Francia en tres partes (francesa-inglesa-borgoñona) y nombra heredero de Francia al rey inglés.
- Segunda etapa, de predominio inglés, en la que hay guerra por tierra, con resultados alternativos pero más éxitos ingleses, y prácticamente no existe guerra naval.

- Tercera etapa, de cambio de tendencia; aparece Juana de Arco (1429) y galvaniza voluntades; Francia reacciona y va consiguiendo sucesivas victorias por tierra.
- Cuarta etapa. Tras volver Borgoña a la obediencia del rey francés (Tratado de Arrás, 1435). comienza la recuperación de territorios, interrumpida por la tregua de Tours (1444-49); tras esta, las campañas de Normandía (1449-50) y Guyena (1450-53) cierran la guerra de los Cien Años sin tratado de paz.

En Francia sigue reinando Carlos VI el Loco –lo hará hasta su muerte, en 1422– y sigue la guerra civil Armagnac-Borgoña, dos desgracias con mucha influencia en la gran guerra. El rey es prácticamente un títere. Ambos bandos luchan abiertamente por controlar al monarca y a la capital, París; ambos tratan de conseguir apoyo inglés; cada bando se declara seguidor de uno de los papas del Cisma: los Armagnac, del de Aviñón, y los Borgoña, del de Roma. Todo lo cual obviamente favorece al rey de Inglaterra, cuyo ataque será demoledor.

La ofensiva, precedida por la autoproclamación de Enrique V como rey de Francia, se ve favorecida por la neutralidad de Borgoña. Los ingleses organizan una gran flota, bien dirigida (Thomas Beaufort) y con cuatro grandes naves como núcleo (*Grace Dieu*, *Trinity Royal*, *Jesus* y *Holigost*); desembarcan en Normandía, toman Harfleur y consiguen una gran victoria en Azincourt (parte del ejército real y de las tropas de Juan Sin Miedo de Borgoña están guardando París, que acaban de ocupar). El delfín ha tenido que huir a Bourges, donde algo más tarde se proclamará regente de Francia apoyándose en el bando Armagnac (cuyo líder, Bernardo VII, ha muerto en las masacres de París).

En 1416, la flota inglesa consigue una gran victoria naval en Harfleur, que estaba bajo asedio y fue liberada; una batalla con notables iniciativas tácticas y con importantes consecuencias. Enrique, que había vuelto a Inglaterra tras Azincourt, regresa a Francia en 1417 (el año que acaba el Cisma); toma Caen en 1418 y Ruan en 1419. Este año es asesinado Juan Sin Miedo y Borgoña firma una alianza con Inglaterra. Todo lleva a que el rey Carlos acepte firmar el Tratado de Troyes (1420), desastroso y humillante para Francia; por este tratado, el rey francés nombra heredero al inglés (que se casa con su hija Catalina), Inglaterra ocupa amplios territorios franceses y ejerce su dominio sobre otros (aunque, en muchos de ellos, el recibimiento fue poco entusiasta), y Borgoña también sale ganando, al aceptarse sus demandas territoriales.

Como era de esperar, el delfín Carlos no acepta al rey inglés, continuando como regente de parte del territorio; pero al dominar solo la mitad sur de Francia, sin París, su reino recibió el apelativo de «Reino de Bourges». Sus fuerzas, apoyos y recursos son limitados–no es de extrañar que por un tiempo muestre poca actividad–. Por cierto, un notable apoyo fue el de Violante de Aragón, que era hija de Juan I (y por algún tiempo, la única superviviente y candidata –en nombre de su hijo Luis, menor de edad– al trono que recibiría Fernando de Antequera en el Compromiso de Caspe). Violante, o Yolanda, era



Mapa 6. Francia e Inglaterra en 1429 tras las conquistas de Enrique V y durante la alianza de Borgoña con Inglaterra

duquesa consorte de Anjou y condesa consorte de Maine, Provenza y Forcalquier; y fue llamada «reina de los cuatro reinos» (por ser reina teórica de Sicilia, Chipre, Aragón y Jerusalén). En todo caso, su apoyo fue fundamental para Carlos (apodado el Bien Servido).

Todo parece ir bien para Inglaterra, aunque sufrió una derrota en Baugé (1421) ante un ejército franco-escocés –volveremos a esto más tarde–. Pero hay un gran vuelco en 1422 al morir Enrique V (unos meses antes que Carlos el Loco), dejando como heredero a un niño de apenas un año. El norte de Francia bajo dominio inglés fue gobernado por el regente Juan de Lancaster, duque de Bedford. Por su parte, el delfín Carlos suma diecinueve años, encabeza el partido Armagnac, y ese año se casa

con María de Anjou (hija de Yolanda).

Aunque la guerra se ha ralentizado, aún favorece algo a los ingleses (entre 1422 y 1427 hay cinco batallas de entidad, tres de ellas victorias anglo-borgoñesas). La estrategia inglesa vuelve a ser la de hacer cabalgadas en territorio enemigo (sobre todo en Anjou y Maine) para aprovechar su mejor táctica; el recurso francés consiste en apoyarse en los aliados escoceses y los mercenarios lombardos... Es mejor que nada, pero no suficiente.

En 1428, los ingleses se ven preparados para una nueva ofensiva; toman varias ciudades (Chartres, Meung, Beaugency, etc.) y ponen sitio a Orleans, gran ciudad, muy estratégica, la llave del Loira. El cerco se va cerrando y la ciudad parece que se perderá; pero dos hechos favorecen a Francia: la retirada de Borgoña del sitio en febrero de 1429 y, sobre todo, la llegada de Juana de Arco en abril. La firme decisión de Juana lleva al ataque francés contra los sitiadores, que viéndose desbordados se retiran en mayo. Entonces la Doncella de Orleans promueve la Campaña del Loira, en la que las tropas francesas logran cuatro victorias seguidas –la principal en Patay–, con lo que el delfín Carlos se corona oficialmente como rey Carlos VII en Reims. Poco después, en mayo de 1430, Juana fue capturada durante el asedio de Compiègne, y como es sabido es juzgada y quemada en la hoguera en 1431; pero la semilla fructificó, mejorando la moral de las tropas, el arrojo de los compañeros de armas y la iniciativa del rey.

En 1431, el papa logró una tregua que no se cumplió; probablemente influyeron el martirio de Juana de Arco y la muy poco lucida coronación de Enri-

que VI, de diez años, como rey de Francia en Notre-Dame de París. El caso es que los ataques franceses a los dominios ingleses son cada vez más frecuentes, así como las rebeliones en los territorios ocupados. Ahora son los capitanes franceses los que hacen cabalgadas¹¹, con bastante colaboración de los habitantes de estas zonas. Apenas hay batallas—tal vez la única que merece ese nombre es la de Gerberoy, victoria francesa en mayo de 1435—. Este mismo año fallece Juan de Lancaster duque de Bedford, eficaz jefe militar. Aún más importante es el gran bandazo de Borgoña, que por el Tratado de Arrás se reconcilia con Carlos VII, rompiendo su alianza con Inglaterra; la guerra civil Armagnac-Borgoña ha concluido. Si a esto le sumamos la aproximación paulatina del duque de Bretaña al rey francés, es claro que la situación ha mejorado mucho para este.

El mismo año, Carlos VII recuperó algunas poblaciones importantes, entre ellas Harfleur; en el invierno recuperó casi toda la Île-de-France, y en primavera, París abrió sus puertas al condestable Arturo de Richemont (hermano del duque de Bretaña). Las posesiones inglesas van menguando, pero John Talbot («el Aquiles inglés») retrasa el proceso con algunas victorias (como Ry cerca de Ruan, y Crotoy, en Picardía) y la recuperación de algunas ciudades en Île-de-France (Pontoise) y Normandía (de nuevo Harfleur); otra noticia buena para Inglaterra es la derrota de las tropas flamencas (del duque de Borgoña) que intentaron tomar Calais en 1438. En todo caso, en Inglaterra empieza a configurarse un grupo poderoso en contra de la continuación de la guerra, en el que podemos incluir al joven rey; a su tío y canciller, el cardenal Henry de Beaufort, y a William de la Pole, más tarde conde de Pembroke, duque de Suffolk y también canciller real.

En 1440-1441 la actividad francesa se paraliza por la revuelta nobiliaria llamada la *Praguerie*, que propone también el fin de la guerra y la bajada de impuestos. Pese a la dura situación de Francia, castigada por las malas cosechas y los brotes de peste, la población no apoya a los nobles rebeldes (entre los que está el delfín), y Carlos VII puede retomar el control con relativa facilidad. La rebelión dio impulso al partido belicista inglés (que encabeza el duque de Gloucester, hermano del de Bedford), pero su fin devuelve vigor al pacifista. Desde 1443 hay negociaciones, que fructifican en la Tregua de Tours de 1444, prevista para dos años pero que durará cinco; el rey inglés se casa con Margarita de Anjou y queda en posesión de Calais, Normandía y Guyena (el pacto establece que devolverá Maine, cláusula cuyo incumplimiento brindó la excusa para la ofensiva final francesa).

Llegamos así hasta 1449, tras un largo periodo sin guerra naval, lo que no es de extrañar pues era casi imposible la actividad naval francesa (y por tanto el apoyo castellano) mientras Inglaterra dominaba las dos orillas del canal de la Mancha).

(11) Entre los capitanes franceses hay un capitán castellano mercenario: Rodrigo de Villandrando. Nos narra su trepidante biografía HERNANDO DEL PULGAR en *Libro de los claros varones de Castilla* (1486).



Figura 5. Letra capital de un manuscrito inglés c. 1450. Muestra una carraca de tres mástiles con artillería

De 1449 a 1453 transcurre la última etapa de guerra abierta, que lleva a la victoria francesa; y en este último periodo vuelve la guerra en la mar, aunque no hay batallas y, lamentablemente, las fuentes no son tan claras como nos gustaría.

La rápida reconquista francesa de Normandía tuvo lugar entre 1449-1450. No tenemos noticias de guerra naval en el curso de esta, pero sí muchas de asedios con uso intensivo de la artillería. Pero Ruan, capital inglesa, se entregó sin asedio, y el competente John Talbot fue hecho prisionero. Un pequeño ejército inglés de refuerzo pudo desembarcar en Normandía, pero fue derrotado en Formigny en abril de 1450; en julio se rinde Caen, y en agosto, Cherburgo, el último reducto inglés en el ducado. En esta ofensiva (bien planeada, bien ejecutada y exitosa), el rey francés cuenta con el firme apoyo de

Bretaña, pero no tenemos noticias confirmadas de presencia castellana, ni de hombres ni de barcos. Tal vez hubiera en el escenario algunas naves bretonas, en misiones de vigilancia o suministro a las tropas, pero sin llegar a crear una fuerza naval de combate... Ya vimos que el convoy inglés no encontró oposición.

Una consecuencia lamentable de la derrota fue el cese y destierro de William de la Pole, conde de Pembroke, almirante de Inglaterra, duque de Suffolk y partidario de la paz; aún más lamentable fue su asesinato cuando se embarcaba para partir al exilio.

La última campaña de la gran guerra es la conquista francesa de la Guyena en 1450-1453. Lograrlo resultará algo más dificultoso que la conquista de Normandía, porque la zona ha sido posesión inglesa por tres siglos, y su economía se basa precisamente en la exportación a Inglaterra de sus productos, sobre todo los vinos; por ello, una parte de la población rechaza la incorporación al reino de Francia. Burdeos se rindió en 1350, y Bayona, en 1351; pero la primera se rebeló, volviendo a ponerse bajo la tutela inglesa. Llegaron tropas inglesas, al mando del ya anciano Talbot –otra vez sin una decidida oposición de fuerzas navales– y se enfrentaron al ejército francés, en julio de 1453, en la batalla de Castillon, donde los ingleses fueron derrotados. Burdeos se rindió en octubre, tras un asedio terrestre y naval (o fluvial), y esta rendición es el fin efectivo de la guerra de los Cien Años, aunque no se firme un

tratado de paz. En esta última fase hay operaciones navales de vigilancia y bloqueo, pero no batallas en la mar. Como veremos a continuación, es probable la participación de naves de la Corona de Castilla, aunque los datos son pobres.

Tras esta larga exposición sobre la guerra en su conjunto –que hemos estimado necesaria para una mejor comprensión– se puede concluir que la guerra en la mar se ha limitado a los cinco primeros años de esta etapa y a los cuatro últimos, lo que establece el marco de la participación castellana, como siempre. Durante el periodo de dominio inglés en el Canal, hubo muchos tránsitos de tropas inglesas sin oposición y siguieron los conflictos entre mercantes, así como la pura piratería, sin duda; pero, al no haber operaciones navales, no vamos a entrar en la cuestión, para no alargar el discurso. Por otra parte, la actividad de la Marina castellana en sus aguas circundantes ahora no crea interrupciones; el breve conflicto con Aragón de 1430 y los rifirrafes con los musulmanes en la década siguiente caen dentro del periodo sin guerra naval en el Norte; las alteraciones internas de Castilla caen también en su mayor parte dentro de los mismos años (desde el golpe de Tordesillas, de 1420, hasta la batalla de Olmedo, de 1445), por lo que tampoco influyen.

Las acciones de la marina castellana se encuadran en dos marcos temporales: el primero, entre 1419-1420; el segundo, entre 1450-1453. Pero no haremos solo un relato de estos hechos; nos permitiremos incluir tres breves anécdotas que nos parecen ilustrativas.

Empezamos con una de estas anécdotas. Hemos citado más arriba a los cuatro grandes barcos de Enrique V, de tan decisivo papel en los inicios de esta etapa; entre ellos, a uno llamado *Holigost*. Pues bien: en origen era una nao mercante castellana, de 30 metros de eslora, llamada *Santa Clara*, que fue capturada por los ingleses en 1413. Reparada, adaptada e incorporada a la flota real en 1415, participó en varias batallas. Retirada del servicio en 1422, quedó abandonada en su fondeadero habitual. Cerramos la historia: en 2015 se informó de la posible identificación como el *Holigost* de un pecio (localizado en 1970) en la ribera del río Hamble, cerca de otro de «los cuatro grandes», el *Grace Dieu*; hasta donde sabemos, aún no ha empezado la excavación, que esperamos expectantes.

Entre 1419 y 1420 es el periodo de máxima participación de la marina castellana en esta etapa de la guerra; hay una buena dosis de información en las fuentes contemporáneas, y por tanto en los autores recientes; tenemos datos del proceso de decisión, de las agrupaciones formadas, los mandos navales y las acciones en sí. Las Cortes de 1418-19, influenciadas por el rey (que viene con la petición de ayuda del delfín de Francia) y por los procuradores de las villas del Cantábrico (que vienen con quejas de muchas capturas de barcos) deciden cambiar la política que están siguiendo desde 1406 y financiar la guerra naval en el norte, con esplendidez.

La primera acción tuvo lugar en agosto de 1419, y fue un ataque por mar y tierra a Bayona y sus inmediaciones, seguido de otro por mar a la tierra de Burdeos. Los mandos son el merino mayor de Guipúzcoa, Fernán Pérez de

Ayala, y Rui Gutiérrez de Escalante, capitán de galeras y armador mayor del rey en la Costa de la Mar (va con ellos el «doctor» Gonzalo Moro, en verdad veedor y corregidor). Acción, pues, contra objetivos terrestres, sin guerra contra barcos enemigos; se hicieron numerosos estragos en campos y villas, siendo los más notables la quema de San Juan de Luz, Biarritz y Solarique, este en la Gironde (¿Soulac-sur-mer?).

La segunda acción es la creación de un gran convoy con escolta para pasar a Escocia, embarcar tropas y llevarlas a combatir a Francia a favor del delfín; un autor inglés¹² nos dice que era tal la magnitud del convoy, que se temió que su misión fuera invadir Inglaterra. El mando naval era Juan Enríquez, hijo ilegítimo del almirante de Castilla Alonso Enríquez, que al irse a Sevilla para preparar la guerra contra los moros lo había dejado como capitán general de la flota «por esforzado y buen caballero». La expedición seguramente tuvo lugar en verano de 1420, y fue un éxito, sin que las fuerzas navales inglesas hicieran acto de presencia; fueron transportados hasta La Rochela 6.000 soldados escoceses, al mando de John Stewart, conde de Buchan, cuya participación sería fundamental en la batalla de Baugé, de marzo de 1421, una gran victoria sobre los ingleses de gran valor moral, aunque no determinante para el curso de la guerra.

En las dos acciones que acabamos de exponer, es muy probable que durante los tránsitos las flotas castellanas hicieran presas sobre barcos mercantes de los puertos del enemigo y es posible que también se hicieran algunos ataques sobre poblaciones costeras (aunque esto último puede deberse solo a necesidades de aguada o aprovisionamiento).

La tercera acción es la principal, la segunda batalla de La Rochela; en realidad es un ataque sobre una flota de barcos mercantes de la Hansa; pero bien podemos considerar la acción como batalla naval por la presencia de una escolta de naves inglesas. Exponer las relaciones de Castilla y la Hansa en este periodo sería muy extenso, lo dejamos en manos de otros autores¹³; abreviando mucho, la conquista inglesa de Normandía expulsa a los castellanos y cede los derechos a la Hansa, realimentando una rivalidad preexistente. Hay una duda respecto a las fechas, pues las fuentes disienten; las españolas datan la batalla en diciembre de 1420 pero una fuente alemana lo hace en el mismo mes pero de 1419. En todo caso, el suceso es la persecución y ataque sobre el convoy de unas cuarenta naves hanseáticas escoltadas por entre siete y diez inglesas. La flota española, cuya dimensión no conocemos con exactitud, la mandaba Juan de Camporredondo; y la mandaba bien pues, tras poner en fuga a la escolta, pudo abordar a los barcos flamencos y alemanes, consiguiendo capturar casi todos. Fueron llevados al puerto de La Rochela, y allí, vendidos con su carga. Algunos autores modernos nos dicen,

(12) LAIRD CLOWES, W. (and others): *The Royal Navy. A history from the earliest times to the present...* London 1897-1903 Vol. 1 p. 381.

(13) FABIÉ ESCUDERO, A. M. (1895): *Apuntes para la historia sajona* B. R. A. H. tomo 28, 1896./GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. (2013): *Las relaciones exteriores de Castilla a comienzos del siglo XV...*

sin citar la fuente, que en Europa causó sensación el uso de la artillería por la flota castellana; si la noticia es cierta, y dado que ya hay otras anteriores bastante claras sobre artillería embarcada, debemos pensar que el asombro se debe a la cantidad o a la eficacia de este armamento usado por los castellanos.

Vamos con la segunda anécdota, una breve referencia a la segunda batalla naval de Ponza en 1435 (la primera fue en 1300, una de las victorias de Lauria). Luchan la flota del rey de Aragón Alfonso V y la de Génova; la flota del primero la mandan el propio rey y sus hermanos, los infantes de Aragón, hijos de Fernando de Antequera y de Leonor de Alburquerque, y nacidos todos ellos en Castilla; como también era castellano el primer mando naval tras los insignes personajes, llamado Gutierre de Nava. La victoria fue para Génova y causó también sensación en las cortes europeas –¡primera derrota de la Armada de Aragón!–; los responsables de la victoria fueron las grandes carracas genovesas, que lograron rodear a la nave real y consiguieron su rendición. Solo un detalle más; en la batalla se utilizó profusamente la artillería naval. Nos lo cuenta el marqués de Santillana¹⁴ en su *Comedieta de Ponza* (cap. LXVII), que pese a su título es en verdad una epopeya en verso:

*Las gruesas bombardas e rebabdoquinas
de nieblas fumosas el aire enllenaban /
así que las islas e puertos confines /
apenas se vían, nin se devisaban...*

La tercera anécdota es próxima en el tiempo, pero muy dudosa, aunque tiene su interés. Según algunas crónicas castellanas, hacia 1436 se presenta ante las Cortes don Álvaro de Luna, valido de Juan II, con una carta que ha recibido el rey de Juana de Arco, quien pide la ayuda de la Marina castellana para tomar La Rochela. Solo con lo dicho, el lector se habrá percatado de unas cuantas contradicciones; la primera, que Juana de Arco había sido quemada en 1431. Y, a partir de ahí, se suceden varias más que no vamos a enumerar... Con todo, algunos historiadores españoles dan verosimilitud al relato, pero van a tener que trabajar duro para convencernos. Si hubiera algo de verdad en ello, por ahora solo nos valdría para reafirmar que la Marina de Castilla mantiene bien alto su prestigio.

Volvemos a la guerra, a la que le queda poco. Respecto a las operaciones en Normandía ya anotamos que pese a lo que dicen algunos autores modernos no hay noticias claras de participación de naves castellanas, parece ser que las que operaban eran bretonas; no es imposible que se haya contratado alguna nave castellana pues las relaciones con Bretaña son buenas, reguladas por un tratado firmado en 1430, prorrogado varias veces.

(14) Íñigo López de Mendoza, marqués de Santillana, era hijo de Diego Hurtado de Mendoza, el almirante de Castilla que hemos citado más arriba.



Carracas en un manuscrito del siglo xv mostrando los variados avances técnicos (refuerzos del casco, timón de codaste, arboladura y velamen, anclas y rezones, artillería)

La participación en la conquista de Burdeos y Bayona es más verosímil, por estar reflejada en algunas fuentes hispanas; pero son poco concretas, como adelantamos hace algunos párrafos. Burdeos se rindió en 1450, tras el ataque del ejército francés mandado por Jean d'Orleans (llamado *Bâtard d'Orléans*), conde de Dunois, tal vez apoyado por una flota de bloqueo en la Gironda, y tras la toma al asalto del fuerte de Blaye. En agosto de 1451 capituló Bayona, y también es posible que hubiera barcos bloqueando el río Adour. En ambos casos nos faltan orden de operaciones, nombre del mando, número y tipo de naves. A poco surge en Burdeos un movimiento antifrancés dirigido por los mercaderes, que escriben al rey de Inglaterra pidiendo ayuda. Enrique VI atiende la petición y envía un ejército, al mando del muy veterano John Talbot, que en 1352 desembarca cerca de Burdeos; entonces, los bordeleses se amotinan contra la guarnición francesa, la expulsan y abren las puertas a los ingleses. El rey de Francia prepara un gran ejército de conquista; el jefe inglés recibe algunos refuerzos. Ambos se enfrentan, el 17 de julio de 1453, en Castillon, que resultó ser una decisiva victoria francesa; en ella jugó un papel fundamental la artillería de campaña, por fin numerosa y eficazmente utilizada. Burdeos y sus pueblos vecinos se van rindiendo; los

ingleses retiran las pocas guarniciones que les quedan en el continente (excepto Calais). La guerra de los Cien Años ha terminado –muy pronto comenzará en Inglaterra la de las Dos Rosas–. No tenemos ninguna fuente que diga claramente que en este último episodio de la guerra participaron naves de Castilla; de hecho, los dos movimientos ingleses no fueron obstaculizados. Y esto es todo.

Conclusión

La época de la guerra de los Cien Años está bien llamada la «edad de oro de la Marina de Castilla». Nos referimos tanto a la marina de guerra como a la mercante, cada una por su cuenta, pero también las dos a la par cuando fue necesario.

Ambas fueron actores destacados, aliados deseados, enemigos temidos; ambas recibieron delegaciones de los países en liza, firmaron tratados, establecieron alianzas y, cuando fue preciso, combatieron. Y lo hicieron con éxito.

Aunque la marina mercante siempre prefiera la paz y los buenos pactos comerciales, se organizó muy bien para superar los avatares bélicos, se desarrolló al máximo nivel y participó, a veces por libre, pero otras integrada en las escuadras del rey.

La marina de guerra tuvo un papel brillante: grandes victorias, ataques a puertos y costas enemigas, protección de las propias y del tráfico. Incluso las acciones menores, con pocos barcos y encomendadas a mandos intermedios, fueron exitosas. Sin olvidar que, al mismo tiempo, conseguía derrotar a sus variados enemigos en las aguas que rodean la Península.

¿Fue determinante la marina de Castilla en la guerra de los Cien Años? Tal vez no; a fin de cuentas, su participación directa fue limitada en el tiempo (entre quince y veinte años, según el grado de confianza que demos a las fuentes). Pero, sin duda, sí que fue un factor clave en la «Reconquista de Carlos V», entre 1372 y 1380. En cualquier caso, siempre cumplió su misión, lo que cimentó su prestigio entre aliados y enemigos. No exageramos al decir que fue la pieza reina en el tablero del Atlántico.

Y ello se consiguió gracias a sus magníficos almirantes, a los que hemos citado. Pero también a capitanes, cómitres, contra maestres, artilleros, marineros y soldados de la mar; y a los que hicieron las naves, las mantuvieron, las aprovisionaron. Sirva esta disertación como homenaje para todos ellos, que bien lo han merecido.

Bibliografía

BLANCO NÚÑEZ, J.M.³: «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años», en *Von Crécy bis Mohács. Kriegswesen im späten Mittelalter (1346 - 1526)*, acta (XXII. Kongreß der Internationalen Kommission für Militärgeschichte Wien, 9.-13. September 1996), Viena, 1997, 269-280.

CALDERÓN ORTEGA, J. M.: «Los almirantes del “siglo de oro” de la Marina castellana medieval», *En la España Medieval*, núm. 24 (2001), 311-364.

- CERVERA PERY, J.: *El Poder Naval en los reinos hispánicos. La Marina en la Edad Media*, San Martín, Madrid, 1992.
- CONDE MENDOZA, I.: *La Corona de Castilla en la Guerra de los Cien Años*, trabajo de fin de grado presentado en la Universidad de Cantabria en 2017.
- DAUMET, G.: *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au XIVE et au XVE siècles*, 1848.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid 1894.
- FLORES DÍAZ, M.: *Leones y castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1476)*, tesis doctoral leída en la Universidad Complutense de Madrid en 2016.
- GARCÍA DE CASTRO, F.J.: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*, Universidad de Valladolid, 2014 (versión abreviada de su tesis doctoral, presentada en 2011).
- LA RONCIÈRE, Ch. de: *Histoire de la marine française* (6 vols.), 1898-1920.
- LAIRD CLOWES, W., y otros: *The Royal Navy. A history from the earliest times to the present...* (7 vols.), Sampson Low, Marston & Company, Londres, 1897-1903.
- MARTÍNEZ CANALES, F.: *Castilla frente a Inglaterra. Batallas y desembarcos en la guerra de los Cien Años (1337-1453)*, Almena Ediciones, Madrid 2021.
- MITRE FERNÁNDEZ, E.: «Castilla ante la guerra de los Cien Años. Actividad militar y diplomacia de las grandes treguas (ca. 1340-1415)», en *XXX Semana de Estudios Medievales*, 2005.
- MORALES BELDA, Francisco: *La Hermandad de las Marismas*, tesis doctoral leída en la Universidad Complutense de Madrid en 1973.
- PIÑA RODRÍGUEZ, F.J.: *La marina de guerra y su armamento en la Baja Edad Media: el caso de las coronas de Castilla y Aragón*, trabajo de fin de grado presentado en la Universidad de Castilla-La Mancha en 2017.
- RAMSAY, J.H.: *Genesis of Lancaster, or The three reigns of Edward II, Edward III, and Richard II, 1307-1399*, Londres, 1913.
- SALAS Y RODRÍGUEZ-MORZO, F.J. de: *Marina española de la Edad Media II*, 1927.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, CSIC, Escuela de Estudios Medievales, Madrid, 1959.
- : *Intervención de Castilla en la Guerra de los Cien Años*, Valladolid, 1950.
- VERDERA Y TUELLS, E.: «Historia de las relaciones entre Francia y Castilla», *Alfonso X el Sabio, VII centenario. Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, Madrid, 1985.
- VV.AA.: *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*. Ministerio de Defensa, Madrid 2021.
- VV.AA.: *Historia militar de España II. Edad Media*, Ministerio de Defensa-Ediciones del Laberinto, Madrid 2010.



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
			SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

