

durante la Baja Edad Media*

Naval Warfare in Castile during the Late Middle Ages

Eduardo AZNAR VALLEJO
Universidad de La Laguna. Tenerife

RESUMEN

Estado de conocimientos sobre la evolución de las flotas de guerra castellanas entre Alfonso X y los Reyes Católicos, apoyado en el análisis de la bibliografía tradicional y de nuevas fuentes documentales. Tipos de barcos y regímenes de navegación; tripulaciones, su procedencia social, sueldos y régimen de vida; armamento y tipos de acciones bélicas, botín y leyes del mar; literatura de la época, desde *Las Partidas* hasta el *Espejo de navegantes* de Alonso de Chaves.

Palabras clave: Castilla, ss. XIII-XVI. Armadas reales. Guerra en el mar. Barcos. Literatura naval.

ABSTRACT

The state of knowledge about the evolution of Castilian war fleets from Alfonso X to the Catholic Monarchs, based on an analysis of the traditional bibliography and new documentary sources. Types of ships and navigational regimens, the crews, their social origins, salaries and life regimens, armament and types of bellicose actions, booty and laws of the sea; literature of the period, from *Las Partidas* to the *Mirror of Sailors* by Alonso de Chaves.

Key words: Castile, thirteenth-sixteenth centuries. Royal Armadas. War at sea. Ships. Naval literature.

* Esta investigación se enmarca en el proyecto *El mundo social de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media*, HUM2007-60166HIST)

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

Fruto de lo anterior es una bibliografía dominada por las obras descriptivas del siglo XIX y primera mitad del XX¹. Las mismas responden a las colecciones eruditas, que bajo el epígrafe de marina recogen informaciones misceláneas sobre navegación, comercio naval, pesca y otras materias conexas². Entre ellas se cuenta la guerra naval, aunque normalmente desde un punto de vista político (batallas, capitanes, origen de los marinos....). Muchos de estos libros están escritos desde una perspectiva nacionalista, en la que la menor información sobre la Castilla medieval se suple por la rica documentación de la corona de Aragón. Este hecho se explica por la consideración de que ambas marinas son el precedente de una nueva y gloriosa época, instaurada por los Reyes Católicos. También existe información sobre la materia en estudios de tipo general, en los que el análisis de determinados reinados o instituciones sirven para mostrar la importancia de la guerra naval en la política nacional e internacional del Reino³. Tales obras poseen mayor valor científico, aunque no suelen abordar las condiciones internas del proceso bélico. Quedan por último los estudios íntegramente consagrados a las contiendas navales, todavía escasos, aunque normalmente de buen nivel técnico⁴.

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

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

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

³ Citamos, a modo de ejemplo, las de SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa Trastámara*, Madrid, 1959; y PÉREZ EMBID, F., "El almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe", *Anuario de Estudios Americanos*, 1(Sevilla, 1944), 1-170.

⁴ Citamos, a modo de ejemplo, *Guerra marítima, corso y piratería*, nº 5 de la revista de *Estudios Marítimos del País Vasco Itsas-Memoria*, San Sebastián, 2006.

* * *

Existe unanimidad a la hora de señalar que la flota castellana nace en el siglo XIII, en íntima conexión con la reconquista de las regiones meridionales y con el afianzamiento del poder real. Sus primeras operaciones de envergadura corresponden a la ocupación de Cartagena (1245) y Sevilla (1248), realizadas por naves y marinos procedentes del Cantábrico⁵.

La eficacia de este medio bélico movió al rey Alfonso X a dotarse de recursos propios y de carácter permanente. Las vías para lograrlo fueron la construcción de atarazanas (arsenales)⁶ y la creación de un cuerpo de oficiales (cómites)⁷ para su dirección. El primer establecimiento en ser construido fue el de Sevilla, erigido en el solar que habían ocupado las atarazanas almohades. Para su funcionamiento contaba con la reserva de ciertas materias primas, especialmente la madera de ciertos bosques; y con una nómina de trabajadores atraídos por beneficios fiscales (francos)⁸. Algunos autores pretenden que en dicha época funcionaban también las atarazanas de Santander, aduciendo para ello la participación de navíos de dicha villa en las conquistas del sur peninsular⁹. Ahora bien, tal argumentación no prueba la existencia, en dicha población ni en las otras participantes, de un astillero real. En cualquier caso, las dimensiones de dichas instalaciones eran claramente favorables a las sevillanas¹⁰, que contaban con 19 naves, que ocupaban un perímetro de 1.600 pies y una altura de 45 (c. 426,5 x 12 metros). Las santanderinas, por su parte, estaban constituidas por 4 naves, que sumaban 255 pies de largo, 139 de ancho y 24 de alto (c. 68 x 37 x 6,4 metros). Conviene advertir, no obstante, que tales infraestructuras estaban reservadas a las embarcaciones sutiles (galeras y modelos semejantes), que constituían una pequeña porción de la flota septentrional, constituida mayoritariamente por navíos redondos (naves y similares).

Un año después de la construcción de los astilleros sevillanos, el rey otorgó el primer privilegio a los cómites, consistente en tierras, dinero para ponerlas en explotación y casas en Sevilla¹¹. En contrapartida, los oficiales y sus sucesores se obligaban a mantener

⁵ Salvo indicación expresa, las cuestiones generales de este apartado pueden seguirse en PÉREZ EMBID, F., "La marina real castellana en el siglo XIII", *Anuario de Estudios Americanos*, 6 (1969) 141-185.

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

⁷ Un estudio actual sobre este tema puede verse en BELLO LEÓN, J. M., "Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómites en la Sevilla Medieval", *Revista de Historia Naval*, 89 (2005) 53-60.

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

⁹ Opiniones recogidas en CASADO SOTO, J. L., "Reconstrucción de las reales atarazanas de galeras de Santander", *Anuario Juan de la Cosa*, V (1983-86), p.62.

¹⁰ Vid. notas nº 6 y 9.

¹¹ GONZÁLEZ Y GONZÁLEZ, J., *Repartimiento...* p. 168.

reparadas y aprovisionadas las galeras, que debían rehacer cada siete años. Además, cada cómitre estaba obligado a embarcar cinco hombres y ciertas armas. Por contra, el botín se repartía a medias entre el rey y las tripulaciones. En 1254 aparece la figura del Almirante, encargado de la guerra naval, tarea que simultaneaba con el ejercicio de la jurisdicción marítima y el control del comercio por mar¹². Debido a la primera de sus funciones, los cómitres y demás oficiales de las galeras se encontraban a sus órdenes.

La creación de estos medios no supuso la renuncia a otras contribuciones. En primer lugar, las proporcionadas por las villas marineras. El Fuero de Sevilla dispuso la existencia de un barrio de la mar, con jueces y fiscalidad propios, a cambio de un servicio militar específico¹³. Los privilegios de Alfonso X a Medina Sidonia franquearon a sus vecinos de la obligación de hueste “fuera ende desde el río de Guadalquivir fasta la mar”¹⁴. Y en los que concedió a Alicante en 1258, cita los servicios que esperaba recibir de dicho puerto, “señaladamente en fecho de allent mar contra la gente pagana”¹⁵. Además, el monarca alentó las acciones de corso de sus súbditos, eximiéndoles o reduciéndoles el quinto sobre las presas, como recoge el fuero de Cartagena y la Carta Puebla del Puerto de Santa María¹⁶. Y no dudó en recurrir a la contratación de navíos extranjeros, especialmente genoveses¹⁷.

No contento con todo ello, el rey creó la orden de Santa María de España “para fecho del mar”¹⁸. Aunque dicha orden no llegó a consolidarse y fue absorbida por la de Santiago, es buena muestra de la preocupación por la guerra naval, especialmente la dirigida contra los musulmanes. Contra éstos proyectó la “cruzada de Africa”, para la que solicitó ayuda a los monarcas aragonés e inglés, constandingo la respuesta afirmativa del primero¹⁹. Esta empresa tampoco obtuvo resultados, si exceptuamos la efímera ocupación de Salé (1262)²⁰.

¹² Sigue siendo de importancia capital el estudio de PÉREZ EMBID, F., *El almirantazgo...*; Nuevos datos y nuevas orientaciones en CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, 2003; y AZNAR VALLEJO, E., “Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo”, *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, (ed. A. Malpica), Granada, 2001, 61-95.

¹³ ORTIZ DE ZÚÑIGA; D., *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble ciudad de Sevilla*, (ed. facsímil de J. Sánchez Herrero), Sevilla, 1988, vol. I, p. 52.

¹⁴ LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., “La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer (s. XIII y XIV)”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 4 (1977), Apéndice nº 1.

¹⁵ *Memorial Histórico Español*, I, p. 135 (10-IV-1258). Cfr. BALLESTEROS BERETTA, A., “La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio”, *Al-Andalus*, VIII (1943) pp. 95-96.

¹⁶ BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...*, p. 92; y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y BARTOLOMÉ LÓPEZ-SOMOZA, E., *Carta-Puebla otorgada a El Gran Puerto de Santa María por Alfonso X el Sabio*, Puerto de Santa María, 1981.

¹⁷ Raimundo Dausia di Ventimiglia se compromete con Hugo Vento “admirato regis Castellae” a cooperar “in armamentum” del rey. Apud PÉREZ EMBID, F., *La marina real...*, p. 175.

¹⁸ Sobre esta Orden vid. el estudio de TORRES FONTES, J., “La Orden de Santa María de España”, *Anuario de Estudios Medievales*, 11 (1981), 795-821.

¹⁹ FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (años 1254, 1258); *Memorial Histórico español*, I, pp. 155-156 (6 y 12-IV-1260). Apud BALLESTEROS BERETTA, A., *La toma de Salé...*, p. 99.

²⁰ Vid. Nota nº 15.

La suma de estas iniciativas supuso una notable potencia guerrera, tal como atestigua la campaña contra Algeciras de 1278-1279, en la que la flota castellana estuvo compuesta por 80 galeras y 24 naves, sin contar con galeotas, leños y otros navíos menores²¹.

Los sucesores de Fernando III y Alfonso X continuaron los trabajos de la guerra naval con las mismas características: contratación de galeras mediterráneas²²; suma a la flota real de las embarcaciones enviadas por los concejos del Cantábrico²³; privilegios a los oficios ligados al mantenimiento de la flota real²⁴ y exenciones a corsarios²⁵. Ahora bien, el enfrentamiento con los musulmanes dejó de ser exclusivo y se fue extendiendo a otros enemigos, caso de portugueses y aragoneses. Contra los primeros se guerrea desde finales del siglo XIII, y contra los segundos a mediados del siglo siguiente, tras una larga colaboración en el Estrecho. La razón de tal cambio hay que buscarla en la pugna de estos reinos por la hegemonía peninsular. Por esta causa, los enfrentamientos no son permanentes y se alternan con períodos de colaboración. La ayuda de los navíos musulmanes es, por el contrario, más rara y se vincula a los períodos de sumisión del reino de Granada.

La culminación de la primera etapa corresponde a la llamada “Batalla del Estrecho”, que buscaba asegurar la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico para las flotas comerciales cristianas e impedir el desembarco de refuerzos musulmanes para el reino de Granada. Para lograr dichos objetivos, Alfonso XI ordenó la construcción de nuevos navíos y empleó la marina en la conquista de las plazas que controlaban el Estrecho, empezando por la de Gibraltar²⁶. En estas labores contó con el auxilio de las galeras aragonesas, presentes desde el cerco de Algeciras, en cumplimiento de los acuerdos de 1339²⁷. Dicha ayuda se incrementó tras la derrota castellana ante la escuadra de los benimerines, ampliándose a portugueses y genoveses²⁸. Dichas colaboraciones respondían tanto al interés de estas potencias en la apertura de la vía comercial

²¹ ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Alfonso X*, cap. LXIX, *Crónicas de los Reyes de Castilla: desde don Alfonso el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Madrid, 1953, I, p. 53.

²² Citamos, a modo de ejemplo, ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Sancho IV*, cap. IX, *Crónicas de los Reyes...*, I, p.86.

²³ Citamos, a modo de ejemplo, FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1285: privilegios de Sancho IV a Castro de Urdiales “señaladamente por el muy gran servicio que hicieron agora a nos con una nave e una galea en esta flota que nos mandamos armar cuando Abenraf tenía cercada la villa de Jerez”

²⁴ Citamos, a modo de ejemplo, Fernando IV confirma los privilegios de los cómitres. Vid. FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1288).

²⁵ Es el caso, por ejemplo, de la carta puebla de Gibraltar (1310), que insiste en la regulación de las presas y recoge la presencia de almogávares. Vid. BENAVIDES, A., *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, II apéndice nº CCCCXCV; LADERO QUESADA, M. A. y GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *La población en la frontera...*, Apéndice nº 14.

²⁶ “Ordenanzas reales de Castilla” Título XII, ley V (1386), *Los Códigos españoles: concordados y anotados*, VI, Madrid, 1847-1851; ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Alfonso XI*, cap. CXIX: cerco de Gibraltar, *Crónicas de los Reyes...*, I p. 252.

²⁷ Vid notas 39 a 51

²⁸ ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Alfonso XI*, cap. CCXI, CCXII, CCXIII, CCLIX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 308, 309.

como al hecho de tratarse de un servicio remunerado por parte de los monarcas castellanos. La constitución de la flota seguía siendo mixta: galeras, mayoritariamente meridionales y de titularidad real; y naves, habitualmente septentrionales y aportadas por las villas del Cantábrico.

El resultado final de esta política marinera y del poderío creciente de Castilla fue la creación de una importante flota, que al final de esta primera etapa, en época de Pedro I, fue capaz de enfrentarse con la otrora todopoderosa escuadra aragonesa en sus propias costas. Lo novedoso de esta situación queda resumido en la siguiente frase de Zurita: “en los tiempos pasados nunca los reyes de Castilla fueron tan señores por la mar que por si emprendiesen de hacer guerra sino a los moros, y esto con la ayuda de los reyes de Aragón y de genoveses, por la incomodidad grande que tenían de armar galeras y por la falta de de los puertos y no tener comercio marítimo en nuestra mar desde Cartagena a Gibraltar”²⁹.

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

La fuente primordial para el estudio de la primera es el código de Las Partidas, que contiene un amplio panorama sobre las condiciones de la guerra naval, al que no se ha prestado toda la atención que merece³⁰.

Establece en primer lugar la diferencia entre flota, conjunto de galeras y naves que sirven al rey con gran cantidad de gente, al modo de la hueste terrestre; y armada, corto número de embarcaciones aprestadas para la ocasión. Se ocupa a continuación de los hombres necesarios para el combate. A las órdenes de los ya citados almirante y cómitres se encontraban los tripulantes, entre los que distingue a naocheros o pilotos, equiparados a los adalides del ejército terrestre; y los sobresalientes u hombres de armas, entre quienes singulariza a proeles y alieres, así designados por el lugar que ocupaban en la embarcación y, por tanto, en el combate. Por debajo de ellos se encontraban los galeotes, remeros y, llegado el caso, soldados. Le siguen los tipos de embarcación. Aunque la enumeración de los mismos presenta algún ejemplo de duplicación, caso de galera y galea y, seguramente, de nave y nao; la lista parece responder a la distinción entre veleros propios del Atlántico (naves, carracas, balleneras, pinazas, carabelas) y embarcaciones mixtas de tradición mediterránea (galeras, galeotas, taridas, saetías, serrantes, leños y fustas). También dedica un amplio apartado a las armas. En unos casos se trata de objetos arrojadizos, tanto a mano (dardos, piedras, saetas) como mediante propulsores (ballestas con estriberas, de dos pies y de torno). En otros son armas blancas (cuchillos, puñales, espadas, hachas, lanzas con garabatos y ferramiles). En la relación no faltan medios singulares: cal, para cegar a los enemigos; jabón, para hacerlos caer; fuego de alquitrán, para quemar los navíos; y trancas con cadenas, para prenderlos. A todas ellas hay que unir los elementos de protección (lórigas, lorígones, pespuntes, corazas, escudos, yelmos).

²⁹ ZURITA, J., *Anales de la Corona de Aragón*, (ed. A. Canellas), Zaragoza, 1967-1990, Vol. 4 °, IX, XXII (1359), p. 374

³⁰ *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1807, *Segunda Partida*, Título IX, ley XXIV; Título XXIV, leyes I a IX; Título XXVI, leyes XXIX y XXX.

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

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

Otras fuentes coetáneas completan o matizan la información de *Las Partidas*. Los contratos suscritos por los cómites nos informan de sus aportaciones en cada galera: 100 hombres guarnecidos de hierro, 4 ballestas de estribera y 2 de dos pies, 1000 cuadrillos (saetas de madera tostada), 50 lanzas, 10 guardabrazos, 10 escudos y 10 capillos de hierro. En contraprestación, las ganancias obtenidas en el mar las repartían a medias con el rey³¹.

En el acuerdo del rey y el maestre de Santiago para armar una galera las condiciones son diferentes. La orden militar se obligaba a servir tres meses al año, proporcionando 200 hombres. De éstos, 30 estarían armados de hierro; 10 serían ballesteros, armados de hojas de hierro y provistos de 20 ballestas; y el resto estarían equipados de escudos y capillos de hierro “como es costumbre de los galeotes”³².

Resulta difícil explicar esta notable diferencia de efectivos. La solución más fácil es suponer que en el primer caso sólo se computan los militares y en el segundo se suman éstos y los marineros, pero tal interpretación choca con los supuestos 160 galeotes de la embarcación armada por los santiaguistas. Este dato crea, además, otra incertidumbre, ya que el número de remeros de la galera de Benedetto Zaccaria, considerada en la época como extraordinaria, era de 140³³. La respuesta a este nuevo interrogante resulta igualmente inviable por falta de datos comparativos. Al respecto, sólo sabemos que en una galera construida por orden de Sancho IV se hizo un gasto de 130 remos³⁴, aunque ello no significa idéntico número de remeros, ya que era habitual la proporción de dos e, incluso, tres hombres por remo³⁵.

La Crónica General aporta algunos datos sobre los combates de la flota instalada en el río Guadalquivir durante el asedio de Sevilla³⁶. El más conocido y el de mayor

³¹ Vid nota nº 11.

³² Íbidem

³³ En *Anales Januenses (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores, XVIII)*, p. 312. Apud GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV*, Madrid, 1928, II, p. 121.

³⁴ GAIBROIS, M., *Historia del reinado de Sancho IV...*, I p. XXIV. Cfr. GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, 1949.

³⁵ MONTEIRO, S., *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1989, I, p. 51. Vid. Además nota nº 47.

³⁶ *Primera crónica general de España*, (ed. R. Menéndez Pidal), Madrid, 1977, cap. 1073 y ss (p. 748 y ss.). Comentarios sobre ella puede verse en MARTÍNEZ-VALVERDE, C., “La campaña de Sevilla y su conquista por Fernando III”, *Revista de Historia Militar*, XXII (1978), 7-43; y en GARCÍA FITZ, F., “La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: la marina y la guerra”, *Santander y Cantabria en el 750 aniversario de la conquista de Sevilla*, Sevilla, 1998, 9-28.

repercusión fue el perpetrado por dos naves norteñas, convenientemente reforzadas, contra el puente de barcas que unía Sevilla y Triana; cuyo éxito permitió completar el cerco de la ciudad e impedir la llegada de refrescos desde el Aljarafe. Otros muchos tuvieron por objetivo defender las embarcaciones situadas en medio del río, tanto de los proyectiles enviados desde tierra como de las aproximaciones de embarcaciones ligeras (zambros) y de balsas con fuego griego. La defensa se realizó en ocasiones de manera estática, al instalar grandes maderos en el cauce; y en ocasiones de forma activa, por medio de bateles ocultos en la orilla, que presionaban la retaguardia de los navíos atacantes.

La iconografía contenida en las Cantigas de Santa María ayuda a imaginar algunas de las características de estas embarcaciones³⁷. A través de las mismas podemos analizar el número de mástiles, la utilización de timones de codaste y de espadilla, la aparición de alcázares en las naves, la diferente silueta de galeras y naves, etc.

El período de la batalla del Estrecho también cuenta con estimable información técnica, aunque de diferente origen. En este caso, a las tradicionales fuentes crónicas castellanas se une la documentación de archivo de procedencia aragonesa. Las primeras son poco prolijas, aunque permiten extraer algunos datos, como los contenidos en la Crónica de Alfonso XI³⁸ relativos al hundimiento de viejos barcos en la entrada de un puerto para cerrar a las galeras musulmanas, sin tener que adentrarse en el mismo y recibir ataques desde tierra. O los recogidos por la misma crónica sobre el funcionamiento de la guarda del Estrecho, en el que las galeras de vigilancia transmitían señales de humo a las atalayas costeras; sobre la estacada colocada por los moros en el puerto de Gibraltar para proteger sus galeras o la utilización de este tipo de navíos como puentes en la campaña del Algarbe. Las fuentes aragonesas son más numerosas y ricas, lo que nos permite conocer la aportación de dicha corona a la defensa del citado ámbito geográfico y suplir las deficiencias de las primeras sobre embarcaciones, tripulaciones, vituallas y otros extremos³⁹.

Los archivos de la Corona de Aragón nos informan, en primer lugar, de los detalles del acuerdo entre los dos reinos para hacer guerra a los reyes de Marruecos y Granada⁴⁰. El pacto, firmado en mayo de 1339, establecía que Castilla aportaría 20 galeras durante el período de mayor actividad enemiga (mayo-septiembre) y 8 durante el resto del año, mientras que Aragón contribuiría con 10 y 4 respectivamente. En caso de que acordasen incrementar dichos efectivos, lo harían manteniendo la misma proporción. Lo anterior no era óbice para que Aragón pudiese enviar más galeras a su costa⁴¹.

³⁷ Una aproximación a este tema, que merecería un estudio en profundidad, en el capítulo "Arquitectura naval" de GUERRERO LOVILLO, J., *Las Cantigas. Estudio arqueológico...*

³⁸ ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Alfonso XI*, cap. CXIX, CLXXXIII, CCCXIV, CCCXX., *Crónicas de los Reyes...*, I, pp. 252, 290, 374 y 377.

³⁹ El conjunto de esa rica documentación se encuentra en el Museo Naval de Madrid, en la Colección Sanz Barutell (Corona de Aragón), en sus artículos 2, 3, 4, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20 y 23. Una pequeña parte de la misma fue editada por BOFARULL y MASCARÓ, P., en el apéndice del tomo VII de *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, Barcelona, 1851.

⁴⁰ MUSEO NAVAL, Colección Sanz de Barutell (Corona de Aragón), Artículo 13, nº 68 (2-V-1339)

⁴¹ Ídem, Artículo 7, nº 93: 20 galeras catalanas en el Estrecho, 10 a sueldo de Castilla y 10 a sueldo de Aragón (1-IX-1340)

Este acuerdo tenía varios precedentes. En el más antiguo, de octubre de 1309, Jaime II de Aragón daba su acuerdo, en el marco de la guerra comenzada por ambos reinos contra los moros, a que el vizconde de Castelnou fuese almirante mayor del rey castellano y que se aplicase la décima concedida por el Papa al mantenimiento de las galeras⁴². La colaboración se repitió en 1317, al autorizar el rey aragonés al príncipe heredero de Castilla a armar 2 galeras en Barcelona y 3 en Valencia; y en 1330, cuando el Alfonso IV de Aragón envió al Estrecho a su vicealmirante para ayudar a los castellanos⁴³.

La ayuda se extendía a otros extremos, como el aprovisionamiento de materiales de construcción. Ya en 1310, cuando el rey castellano nombró almirante al vizconde de Castelnou, Jaime II autorizó una saca de 150 espuestas de pez, 300 quintales de cáñamo, 40 de estopa y 1.000 árboles⁴⁴. Casi treinta años después, el esfuerzo armamentístico de Alfonso XI convirtió en insuficiente la reserva de bosques para las atarazanas sevillanas, lo que obligó a cortar madera en Moya (Cuenca) y transportarla por el río Guadalaviar hasta Valencia, donde se embarcaron dos mil vigas⁴⁵.

Tal vez, el aspecto más destacado de los relativos al citado acuerdo es el de su costo. La cuenta que debió satisfacer el monarca castellano se divide en dos tramos: junio de 1339 a mayo de 1342; y junio de 1342 a 23 de abril de 1344⁴⁶. Durante el primero, costeó 10 galeras durante 14 meses y 4 galeras durante 21 meses. Durante el segundo cubrió 10 galeras durante 9 meses y 4 durante 13 meses y 23 días, a razón, en ambos casos, de 9.000 morabetinos mensuales por cada una. Además, hubo de abonar el precio de 8 galeras, cuatro nuevas y cuatro usadas, a 4.000 libras de Barcelona por unidad; y más de mil quintales de bizcocho, a un precio medio próximo a libra por quintal.

Los datos del citado archivo nos informan también de otros extremos, comenzando por el inventario de las galeras y otras embarcaciones⁴⁷. En cuanto a salarios, sabemos que por cuatro meses se pagaron 300 sueldos barceloneses al vicealmirante y 6 dineros al común de los embarcados⁴⁸. La paga se completaba con el envío de pan, pez, sebo, estopa, paja, remos y gente de refresco⁴⁹; y con la autorización de contar con juglares y médico en la compañía⁵⁰.

⁴² Ídem, Artículo 7, nº 36 (6-X-1309).

⁴³ Ídem, Artículo 7, nº 59 (11-V-1317) y artículo 7, nº 62 (23-V-1330).

⁴⁴ Ídem, Artículo 7, nº 37 (25-IV-1310).

⁴⁵ Ídem, Artículo 7, nº 121 (11-IX-1339).

⁴⁶ Ídem, Artículo 7, nº 106 (22-IV-1336).

⁴⁷ Ídem, Artículo 3 nº 130 a 148 (16-IV-1354). Su información se puede completar con la coetánea publicada por SALAS, F. J. de, *Marina Española...*, II, apéndice nº VI; y con la algo posterior recogida en Museo Naval, Colección Vargas Ponce, Tomo IX, nº 1: relación de las tripulaciones de las galeras santa Clara y santa Eulalia, que iban a ser enviadas, a cargo del capitán Bonanato Dezcoll, al rey de Castilla (1366). Ambas galeras llevaban cómitre, sota-cómitre, 2 consejeros a popa, 8 naocheros, 8 proeles, 16 curelleres, 27 ballesteros, 122 remeros, 18 espalderes, 6 alieres. Éstos últimos sumaban 146 bogadores, que a razón de 3 hombres por remo, suponían 24 bancos por banda.

⁴⁸ MUSEO NAVAL, Colección Sanz de Barutell (Corona de Aragón), Artículo 7, nº 101 (2-XII-1342)

⁴⁹ Ídem, Artículo 7, nº 86 (3-III-1343) y ss.

⁵⁰ Ídem, Artículo 7, nº 104 (4-III-1343).

El último testimonio digno de reseñar es el relativo al corso castellano y su posible repercusión sobre el comercio catalán con el Magreb. Su origen se encuentra en la carta del cónsul de dicha nación en Sevilla, en la que informa a Pedro IV que el rey castellano ha dado permiso a 12 patrones para armar contra los moros y contra quienes vengan o vayan de sus estados, lo que puede perjudicar a sus súbditos⁵¹. La noticia añade que el monarca castellano auxilia a los armadores con pan y armas, a cambio de un cuarto de las presas, y que cada nave debe llevar 80 combatientes.

* * *

El poderío de la flota castellana se consolidó durante la Guerra de los Cien Años, período en el que actuó como baluarte del reino de Francia frente a los ingleses⁵².

La neutralidad observada en dicho conflicto por Alfonso XI (a pesar de algún episodio aislado de ayuda al monarca francés), fue sustituida por la entente anglo-castellana en tiempos de Pedro I. La derrota de éste por su hermanastro Enrique II de Trastámara, supuso el cambio de alianzas y, con ello, la definitiva caracterización del período.

El punto de partida era desfavorable a los castellanos, que debía hacer frente a las poderosas escuadras portuguesa e inglesa. A pesar de ello, lograron derrotar a los lusitanos en Sanlúcar (1370), donde se enfrentaron 16 galeras y 24 naos portuguesas con 20 galeras castellanas, provistas de 100 remos en lugar de los 180 habituales⁵³. También vencieron a los ingleses en La Rochelle (1372), donde se produjo el enfrentamiento de 12 galeras castellanas contra 36 naos británicas. La suma de ambas victorias convirtió a Castilla en dueña del Atlántico, lo que se tradujo pocos años después en el inicio de los ataques franco-castellanos contra las costas insulares.

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

La respuesta a la nueva situación fue la organización de convoyes y la búsqueda de acuerdos políticos. Estos últimos desembocaron en las treguas de Leulinghan (1389), que supusieron, gracias a sus sucesivas prórrogas, un largo período de paz en

⁵¹ Ídem, Artículo 19, nº 53 (12-XII-1340).

⁵² Salvo indicación expresa, los acontecimientos de este período pueden seguirse en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, 1959.

⁵³ ROSSELL, C. (ed.), *Crónica de Enrique II*, año 5º (1370), cap. IV, *Crónicas de los Reyes...*, II, p. 6. Este dato suponía una seria desventaja, ya que suponía colocarlas al nivel de un leño. Vid. ZURITA, J., *Anales...*, Vol. 3, VII, LII, pp. 488-489 (1340). Esta cifra casa bien con la consignada para la galera Santa Cruz, revistada en La Rochelle cuando se encontraba al servicio de Francia, dado que contaba con 178 remeros, además de su capitán, 18 hombres de armas, 3 ballesteros, 3 cómitres, 9 marineros, 1 remolar (carpintero). Los gajes (derechos) de la embarcación fueron tasados en 720 francos de oro.

el Canal de la Mancha. El cese oficial de hostilidades no supuso, sin embargo, la total desaparición de la violencia, pues siguieron menudeando los episodios piráticos.

La paz en la ruta del Canal llevó de nuevo la tensión a las relaciones entre Castilla y Portugal, con algunos enfrentamientos entre sus respectivas escuadras. Al final de la centuria se acordaron paces, pero la hostilidad siguió latente y constituyó el prelude del enfrentamiento entre ambas potencias durante todo el siglo XV. La pugna en ese siglo no se ligará tanto a la hegemonía peninsular y a las respectivas alianzas europeas cuanto al dominio del ultramar oceánico.

En el Mar del Norte la guerra naval reapareció en el siglo XV, primero en forma de operaciones corsarias y luego de campañas regulares. Aunque los castellanos siguieron apoyando a Francia, su objetivo fundamental era la ruina de La Hansa Teutónica, aliada de los ingleses. Conseguido este fin, las relaciones franco-castellanas se fueron enfriando, sacrificadas en aras de mantener la supremacía mercantil.

A las consabidas fuentes cronísticas, que recogen el entramado de los hechos, se suma en este período la biografía de un marino, don Pero Niño, que aporta interesantes datos sobre aspectos técnicos y humanos de la guerra en el mar⁵⁴.

En el campo de nuestro estudio, el primer aspecto recogido en el texto es el de los ámbitos de actuación y sus peculiaridades. Las acciones de Pero Niño comenzaron en el Mediterráneo, a donde fue enviado con dos galeras y una nao de apoyo para combatir a corsarios castellanos, que atacaban tanto a marinos extranjeros como a naturales del Reino. Esta misión se explica por los intereses mercantiles y políticos de la monarquía castellana en la región. En el primer caso, hay que tener en cuenta el papel creciente de transportistas y mercaderes castellanos en dicho mar. Así lo atestigua, entre otros ejemplos, la creación de consulados⁵⁵. En el segundo frente, no podemos olvidar los planes de Enrique III para establecer relaciones con los poderes de Oriente, tal como evidencia la embajada a Tamerlán; y su deseo de mantener los equilibrios políticos que aseguraban los intercambios mercantiles en el Mediterráneo⁵⁶.

El encargo era difícil de cumplir por la indefinición de las acciones a reprimir. Oficialmente, la guerra corsaria exigía autorización regia e iba dirigida contra los países de infieles, con quienes existía un estado de beligerancia permanente, y contra aquellos otros con quienes existían enfrentamientos a causa de guerras o de reclamaciones económicas. La aplicación de tales preceptos resultaba, si embargo, difícil. La situación de los infieles podía cambiar por la existencia de paces, propias o de terceros, y resultaba difícil separar la nacionalidad del navío del origen de los mercaderes, así como hacer

⁵⁴ La vida de don Pero está recogida en una crónica de Gutierre Díez de Games de la que existen diversas ediciones, entre las que destacamos: *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño...*, (ed. Conde A de Circourt y conde de Puymaigre), Paris, 1867; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, (ed. J. M. Carriazo y Arroquia, Madrid, 1940; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, (ed. J. Sanz), Madrid, 1989.

⁵⁵ Este tema puede seguirse en FERREIRA PRIEGUE, E., "Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el mediterráneo Bajomedieval", *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, (ed. H. Casado), Burgos, 1995, 191-239.

⁵⁶ Una síntesis de la política de Enrique III en este ámbito puede leerse en LADERO QUESADA, M. A., "Jean De Béthencourt, Sevilla y Enrique III, ", *Le Canarien, retrato de dos mundos. II Contextos*, San Cristóbal de La Laguna, 2006, pp. 24-27.

respetar los límites cronológicos, geográficos o de cantidad expresados en las licencias monárquicas. La piratería nacía del incumplimiento de dichas limitaciones o de puros actos de fuerza; y se ejercía tanto contra extranjeros como contra connaturales.

Las campañas de Pero Niño evidencian esta compleja situación. Las realizadas en el Mediterráneo estuvieron dirigidas contra corsarios cristianos y embarcaciones musulmanas. La crónica sitúa en el primer grupo a Nicolás Jiménez de Cádiz y a un grupo de castellanos y aragoneses al servicio del antipapa Benedicto XIII; al tiempo que afirma que otros cristianos “que no les hacían mal ninguno” eran respetados. Pero de esta gracia se excluían quienes se hubiesen apoderado de bienes de castellanos e, incluso, de musulmanes, lo que les confería un amplio poder de intervención⁵⁷. Frente a los sarracenos no existía ningún tipo de restricción, por lo que las operaciones descritas abarcan un amplio abanico: combate y persecución de galeras; interceptación de navíos menores; y desembarcos contra campamentos nómadas (aduares).

Como hemos dicho, la organización de esta campaña corrió a cargo del monarca, que aportó las embarcaciones, parte de las armas y las pagas de los marinos y militares⁵⁸. A esta contribución hay que sumar la proveniente del botín, que se repartía entre el rey y los participantes en proporción no señalada. Su alto valor explica el interés de otros navíos por sumarse a la empresa, incluido uno de la Corona de Aragón.

Las operaciones de Pero Niño en el Atlántico forman parte de la ayuda castellana a la monarquía francesa. La misión confiada a sus tres galeras, armadas en Santander, era claramente ofensiva. Esto la distinguía de la encomendada a las 40 naos de Martín Ruiz de Avendaño, que era proteger el tráfico marítimo, especialmente en el Canal de la Mancha. Al tratarse en este caso de un servicio a un país extranjero, eran las autoridades del mismo las encargadas de pagar los gajes. Esto no era óbice para que la acción de los corsarios castellanos tuviera un efecto favorable para su país, dado que mantenía a los enemigos alejados de sus propias costas.

Los ataques contra los ingleses se desarrollaron en el mar y, sobre todo, en la tierra, con una virulencia igual o superior a la empleada contra los musulmanes. La razón de este encono hay que buscarlo en la generalización durante la Guerra de los Cien Años de la táctica de tierra quemada. Aunque, según el biógrafo del capitán castellano, dicha estrategia estaba excluida de la guerra justa entre cristianos, la crónica la recoge en diversos pasajes. Se empleó con brío en los ataques contra Burdeos, Saint Ives y, especialmente, contra Poole, posesión de Harry Paye. En este caso se justificó por el hecho de que el corsario inglés había quemado Gijón y Finisterre. No se usó, en cambio, contra Portland y las Islas del Canal alegándose que se trataba de gente pobre (razón que no impidió a sus acompañantes franceses usarla en el primero de dichos lugares).

En los combates terrestres de ambos escenarios, la táctica empleada era básicamente la misma. Consistía en separar a los combatientes en dos cuerpos. En la vanguardia se encontraban los galeotes, los ballesteros y otra gente ahorrada (armada de

⁵⁷ La “aplicación práctica” de dichos límites, en esta y en otras campañas, puede verse en FERRER I MALLOL, M^a. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2000.

⁵⁸ El armamento, tanto terrestre como marítimo, ha merecido un estudio de M. de RIQUER. Vid “Las armas en *El Victorial*”, *Serta Philologica F. Lázaro Carreter*, Madrid, 1983, I, 159-177.

forma ligera), que efectuaban los primeros ataques, a ser posible por sorpresa, si no mediante la protección de pavesadas (cobertura formada con escudos largos). En la retaguardia se encontraba la gente de armas, equipados de forma pesada. Su misión era impedir la llegada de refuerzos enemigos y apoyar a los primeros en caso de necesidad. En los ataques contra el Norte de África solía añadirse adalides, cuyo conocimiento del terreno servía para preparar los asaltos.

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

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

En el capítulo de fuentes hay que volver a mencionar a las aragonesas, que constituyen un magnífico auxiliar a la hora de conocer la guerra naval en este período. Más que la Crónica de Pedro I, son los fondos del Archivo de la Corona de Aragón y los Anales de Zurita los que nos proporcionan detalles acerca de las campañas de dicho rey en la “guerra de los dos Pedros”⁵⁹.

Ya hemos dicho que las mismas marcan el cambio de etapa en el desarrollo de la flota castellana. Los episodios de tales campañas (conquista de Guardamar, demostración de fuerza ante Valencia y Barcelona, actuación en Baleares, asedio de Alicante, etc.) son bien conocidos, no así sus aspectos militares.

Sin duda, los más interesantes son los relativos al ataque contra Barcelona. La inferioridad numérica de los aragoneses les obligó a mantenerse a la defensiva dentro de las tascas (bajíos que impedían la aproximación a tierra salvo por determinados canales). En la parte exterior de la formación se encontraba la nao gruesa, mientras que

⁵⁹ Los capítulos de la Crónica de Pedro I son los comprendidos entre el VII y el XX y recogen una sucinta narración de los hechos (Vid. ROSELL, C., *Crónicas de los Reyes...*, II). La colección Sanz Barutell recoge, en numerosos números del artículo II y en algunos del artículo 7, aspectos relativos a la movilización (derechos de delinquentes, órdenes a autoridades locales, secuestro de navíos, etc.). Los *Anales...* de J. ZURITA (Vol. 4, IX, I, p. 292 y ss.) ofrecen el análisis pormenorizado de los acontecimientos, por lo que son la base de nuestro análisis.

las galeras se disponían de forma oblicua a tierra y muy próximas a ésta, para poder ser defendidas desde la costa. La seguridad de la flota se veía reforzada por 4 brígoles (ingenios para batir murallas), ballesteros dispuestos en barcas y otros navíos menores y anclas depositadas en los canales de entrada. Este recurso a defensas fijas no era nuevo, tal como vimos en el caso del asedio a Sevilla y la defensa musulmana de Gibraltar, o como recoge la crónica de Enrique II a propósito de 4 galeras de Portugal, “cercadas de ruedas de fierro muy grandes”⁶⁰.

Aunque los castellanos consiguieron, después de retirar las anclas con bateles, entrar por dos veces en las tascas, no pudieron derrotar a sus oponentes. A favor de éstos contaba, además de su privilegiada posición, la fuerza de su artillería. Frente a los trabucos de las naos gruesas castellanas, que lanzaban piedras con escasa precisión, se encontraba la lombarda de la nao grande del rey de Aragón, de mayor potencia y precisión⁶¹. Muestra de su eficacia es que con dos tiros consiguió destruir los castillos y el mástil de una nao oponente.

Los siguientes lances militares ofrecen menor información técnica, aunque existen algunos datos que se pueden reseñar. Es el caso, por ejemplo, de la descripción de la gran galera (en otros lugares denominada *uxer*⁶²) utilizada por Pedro I para trasladarse desde Ibiza a Calpe, cuando era acosado por la reorganizada escuadra aragonesa. Se trataba de una embarcación musulmana, capturada por Egidio Bocanegra en tiempos de Alfonso XI, cuyas grandes dimensiones permitían embarcar 40 caballos. Al convertirse en refugio del monarca castellano, se embarcaron en ella 160 hombres de armas y 120 ballesteros y se armaron tres castillos (de proa, popa y mesana) con sus respectivos alcaides. La noticia tiene doble valor. En primer lugar, informa de las características de la embarcación y de sus posibilidades de adecuación. Y en segundo, muestra el papel de las actividades bélicas en el intercambio de técnicas entre ámbitos políticos y culturales diferentes. Otro testimonio significativo, en este caso de la crónica castellana, es la huida de las galeras aragonesas por el río de Denia, al descubrir las naos castellanas apostadas en Calpe. Esta noticia incide en la función defensiva de las aguas poco profundas para las galeras y las diferencias que a este respecto mantenían con las naos. En el mismo episodio se recoge un aspecto propio del imaginario colectivo: el rey castellano rehúsa combatir contra una escuadra en la que no se encuentra el monarca aragonés, ya que una posible victoria no serviría para aumentar su honor. Tal situación es la contraria a la descrita para el caso de Barcelona, donde Pedro I esperaba aumentar su honra tras vencer a la flota mandada por su regio enemigo.

⁶⁰ ROSELL, C. (ed.), *Crónica de Enrique II*, año 8º (1373), cap. III, en *Crónicas de los Reyes...*, II p. 16.

⁶¹ Se trata de la primera noticia sobre artillería naval. Vid. el completo estudio de VIGÓN, J., *Historia de la artillería española*, Madrid, 1947, I p. 84 y ss.

⁶² Este término es extraño en las fuentes castellanas. Creemos correcta su definición como un medio de transporte de tropas y caballos, con castillos defensivos (EBERENZ, R., *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Frankfurt, 1975, pp. 284-285). Esto hacía que sus dimensiones tendiesen a ser notables, pero no necesariamente mayores que la galera. Por esta causa, no puede extrañar que en los inventarios antes citados de la colección Sanz de Barutell, la galera Santo Ángel figure con 194 remos, mientras que el *uxer* San Pedro de Roma sólo tenga 120. (Vid nota nº 47).

Tras la guerra que venimos analizando, el restablecimiento de relaciones entre ambos reinos ofrece un colofón digno de reseñar. En ese momento, Castilla pide a Aragón el envío de gente en lugar de galeras, “ya que los moros no tenían armada que fuese superior a la del rey de Castilla”⁶³.

La participación castellana en la Guerra de Cien Años añade testimonios de otro origen. El caso más claro es el de las crónicas, especialmente las famosas de Jean Froissart. Este autor recoge un relato del combate naval de La Rochelle, que, paradójicamente, tiene pocos visos de verosimilitud⁶⁴. Las galeras castellanas son transformadas en embarcaciones de alto bordo, que arrojan desde arriba piedras, barras de hierro y plomo para hundir a las embarcaciones inglesas. Su número pasa de 12 galeras a 40 grandes naves y 13 barcas, sin duda por confusión de la armada de Ruy Díaz de Rojas, también enviada a La Rochelle pero que no mantuvo combate naval. Este hecho, permite al cronista hablar de la superioridad numérica de los castellanos. Además, al transformar sus navíos en veleros, éstos pueden barloventar y navegar viento en popa para rodear a los buques ingleses. Etcétera.

* * *

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

La consolidación de los citados intereses tenía precedentes en los reinados de Juan II (1406-1454)⁶⁵ y Enrique IV (1454-1474)⁶⁶. Durante el primero de ellos, prosiguieron las campañas en el Estrecho para impedir la llegada de ayuda al reino de Granada, se apoyó la presencia castellana en Canarias y costa africana, y se produjeron nuevos esfuerzos para reglamentar el corso y prevenir la piratería. Además, tras alguna evasiva, se envió una expedición de socorro al reino de Francia; y se armó una escuadra para combatir a los reyes de Navarra y Aragón, dentro de las pugnas dinásticas de la realeza peninsular. El reinado de su sucesor también conoció algunas intervenciones en el

⁶³ Vid. ZURITA, J., *Anales...*, Vol. 4º, IX, XXXVII, p. 430.

⁶⁴ Vid FROISSART, J., *Chroniques* (ed. K. Lettenhove), Bruselas, 1867-1877, 26 vols. Existe antología en castellano, editada en Madrid, en 1988, por J. E. Ruiz Doménech y V. Cirlot La derrota inglesa en La Rochelle está reseñada en las páginas 275 a 282 de esta última edición y puede cotejarse con la contenida en ROSELL, C (ed.), *Crónica de Enrique II*, año 6º (1371), cap. X, , *Crónicas de los Reyes...*, II, p.12.

⁶⁵ A falta de un estudio de conjunto, los acontecimientos náuticos de este reinado pueden seguirse en la *Crónica de Juan II*, año 1º (1406), cap. XXV y XXVIII; año 12º (1418), cap. III; 14º (1420), cap. XXII; año 23º (1429), cap. XXXV. La documentación concerniente a los preparativos de la armada contra Aragón y Navarra fue publicada por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...*, I, apéndice I nº 4, pp.276-292. La preocupación por el corso puede verse en la disposición tomada en las Cortes de Ocaña de 1422, luego incorporada a las “Ordenanzas Reales de Castilla” Libro VI, título VIII, ley I, *Los Códigos españoles...*, VI. Vid. Además notas anteriores y posteriores.

⁶⁶ La ocupación de Gibraltar fue realizada por el Conde de Arcos, a quien se la arrebató el duque de Medina, aprovechando “las turbaciones del reino”. Los detalles de este episodio pueden seguirse en A. HERNÁNDEZ DEL PORTILLO, *Historia de Gibraltar*, (ed. A. Torremocha), Algeciras, 1994, cap. IV, p.85 y ss.

Estrecho, como la que acabó en la toma de Gibraltar; y, en menor medida, en el Ultramar Atlántico. Ahora bien, los problemas internos del Reino apagaron estas iniciativas, confiriendo al período un tono de abandonismo que los cronistas partidarios de los Reyes Católicos se encargarán de subrayar⁶⁷.

De tales esfuerzos, los que van a tener mayor repercusión de futuro son los desarrollados en Atlántico Meridional⁶⁸. Las apetencias de los castellanos sobre este espacio geográfico arrancan del período anterior y se manifestaron inicialmente en colaboraciones con marinos mediterráneos, pasando luego a mostrarse en la organización de sus propios viajes. Tales intereses se vieron reforzados por la reclamación de derechos de soberanía por parte de sus reyes, que se opusieron a la concesión papal de la zona.

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

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

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

Los inicios del reinado de los Reyes Católicos están marcados por las consecuencias de la guerra sucesoria en Castilla, en la que los combates navales tuvieron un destacado papel. En primer lugar, por el enfrentamiento con Portugal. En él, las operaciones en las costas de ambos reinos se prolongaron en el ámbito del Atlántico Meridional, dando lugar a un auténtico conflicto “colonial”⁶⁹. En segundo, para repeler los ataques franceses a sus fronteras, especialmente en la de Guipúzcoa; e impedir la conjunción de ambas flotas, como sucedió en el caso del almirante Coulon⁷⁰.

⁶⁷ Sirva de ejemplo lo expresado por Alonso de PALENCIA en la *Crónica de Enrique IV* (ed. de A. Paz y Meliá), Madrid, 1973, Vol. II, década III, libro III, cap. VII, p. 217: “la osadía de estos envalentados marineros /portugueses/ a que dio pábulo la apatía del rey D. Enrique”.

⁶⁸ Los detalles de este proceso pueden verse en E. AZNAR VALLEJO, “Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico”, *Itinerarios Medievales e identidad hispánica (XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella)*, Pamplona, 2001, 47-82.

⁶⁹ *Íbidem*

⁷⁰ El episodio de Coulon está recogido en las principales crónicas castellanas del momento. Vid. PALENCIA A. de, *Crónica de Enrique IV...*, Década III, libro XXVII, cap. IV, II p.307 y ss; VALERA, D. de, *Crónica de los Reyes Católicos*, (ed. J. M. Carriazo), Madrid, 1927, cap. XXI, pp. 77-78.

Afianzados en el trono, Fernando e Isabel siguieron utilizando los recursos navales, tanto en las empresas tradicionales de Castilla como en otras propias de los intereses mediterráneos de la Corona de Aragón. En defensa de estos últimos, en 1481 organizaron una escuadra para frenar los avances turcos, a fin de salvaguardar Sicilia y recuperar la plaza napolitana de Otranto⁷¹. Estos objetivos se completaron a fines del siglo con la intervención en el reino de Nápoles, al comienzo de las guerras de Italia⁷². Se trató, en este caso, de una expedición mixta, en la que las tropas terrestres estaban mandadas por el castellano Gonzalo Fernández de Córdoba y las marítimas por el catalán Galcerán de Requesens.

En la década de los años 80 comenzaron las operaciones para la conquista del reino de Granada, en la que la armada se empleó en mantener el tradicional bloqueo del Estrecho, en el asedio de los puertos nazaríes y en el abastecimiento de las tropas terrestres⁷³. Concluida dicha conquista en 1492, la guerra se trasladó al Norte de África, primero como defensa del reino de Granada y posteriormente como objetivo en sí⁷⁴. En este último caso, los resultados prácticos se dilataron en el tiempo y se limitaron a la ocupación de algunas plazas. A pesar de algunos temores iniciales, la conquista americana no supuso enfrentamientos militares con los portugueses, por lo que el empleo de la flota en esta empresa tuvo un carácter fundamentalmente de transporte.

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

Se trata de un momento de notables cambios en la flota real, cuyo núcleo constitutivo dejó de estar en las galeras, dotadas por la monarquía y patroneadas por los hombres del Almirante, para trasladarse a los veleros de particulares, contratados para cada ocasión⁷⁵. Tales cambios supusieron un declive de las atarazanas reales y del papel jugado por los cómitres, convertidos en cargos honoríficos. La propia figura del Almirante se vio afectada, al convertirse en patrimonio de la familia Enríquez y perder, por tanto, su papel activo en la conducción de la guerra naval. Otra consecuencia de esta política fueron los estímulos a la construcción de grandes navíos,

⁷¹ Los acontecimientos políticos pueden seguirse en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1965-1972. Vid. Además nota nº 77

⁷² Este contexto también puede verse en SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Política internacional de Isabel...*, Novedosos aspectos de la guerra en esta zona en LADERO GALÁN, A. y LADERO QUESADA, M. A., “Ejércitos y armadas de los reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500”, *Revista de Historia Militar*, 92 (2002), 43-110.

⁷³ La participación de la armada queda perfectamente analizada en RUIZ POVEDANO, J. M^a, “La fuerza naval castellana en la costa del reino de Granada (1482-1500)”, *Chronica Nova*, 28 (2001), pp. 401-435.

⁷⁴ El estudio de estos episodios en AZNAR VALLEJO, E., “La guerra de “allende”. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera”, *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental (1280-1480) (XXXI Semana de Estudios Medievales de Estella)*, Pamplona, 2005, 83-115.

⁷⁵ Salvo indicación expresa, los detalles de este proceso pueden seguirse en AZNAR VALLEJO, E., *La organización de la flota...*, donde figuran las expediciones, memoriales y otros elementos que se citan en el cuerpo del texto.

cuyos propietarios se veían recompensados por la monarquía⁷⁶. Este apoyo suponía el corolario de las anteriores Actas de Navegación, que favorecían la formación de una poderosa flota nacional, cuyo uso ordinario era el comercio pero que podía utilizarse para la guerra en caso necesario.

El primer elemento de esta mejora informativa concierne a la organización de flotas. El paso del sistema de flota real al de contratación de embarcaciones no supuso un menoscabo de la capacidad de acción de la monarquía, pues ésta conservó siempre medios de intervención y control, además de poder invertir en ellas los empréstitos de sus súbditos y las contribuciones que le debían las zonas de realengo. Esto no excluye las resistencias, amparadas en privilegios locales o en el agotamiento producido por la reiteración de las demandas reales. Es el caso, por ejemplo, de las producidas en los puertos vascos ante los requerimientos de Alonso de Quintanilla para la formación de la flota contra los turcos⁷⁷.

En el plano organizativo, las garantías que antiguamente otorgaba el Almirante por medio del pleito homenaje al representante regio, se exigían ahora de los capitanes⁷⁸. Así consta en el caso de la armada de Vizcaya y, de manera más abreviada, en el contrato de Vicente Yáñez Pinzón. Es cierto que faltan las formalidades caballerescas, simbolizadas en la entrega del estandarte real, y que los representantes regios carecen de la condición nobiliar, pero los compromisos son esencialmente los mismos.

Además, en ambos sistemas el rey nombraba oficiales que garantizaban su servicio e intereses. En primer lugar los armadores, encargados de la organización de la flota. Durante la primera etapa actuaban a las órdenes de los almirantes y durante la segunda lo hacían directamente al servicio de los monarcas. Estos últimos eran grandes personajes de la Corte, por lo que no solían recibir tal denominación y reemplazaban en cierta forma la figura del almirante. En ambos casos, actuaban mediante mandamientos de la autoridad competente y su labor era fiscalizada por los Contadores Mayores. El pagador era el encargado de los libramientos y estaba sometido a idéntica fiscalización. Podían ser varios, siendo frecuente en las armadas mixtas que existiera uno para las embarcaciones del Cantábrico y otro para las de Andalucía. Junto a ellos actuaban los escribanos, a quienes se confiaban múltiples labores, tales como inscribir a los miembros de la flota, dar fe de los gastos realizados por el pagador, o llevar

⁷⁶ Real Academia de la Historia, *Colección J. Bautista Muñoz*, tomo LXXV, fol. 144: Real provisión exhortando a fabricar naos de gran porte y ofreciendo acostamiento a los que las hicieran entre 600 y 1.000 toneladas. Además, serían preferidas a la hora de la carga (20-III-1498). También en “Recopilación de las Leyes del Reino”, leg 7, tit. X, lib. VII, *Códigos españoles...*, VI.

⁷⁷ La relación de los mismos en PULGAR, H. del, *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. CARRIAZO), Madrid, 1943, I, cap. CXIX, p.435.

⁷⁸ El modelo de este acto era el pleito homenaje tomado por el Conde de Niebla, como representante regio, a Ferrán Sánchez de Tovar, luego repetido por el almirante don Fadrique. El ritual del mismo giraba entorno al pendón real, que era velado en la iglesia mayor y conducido a las galeras para su entrega. Vid. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...*, I, apéndice I nº 4, pp. 285-286. Algo parecido se guardaba en la entrega de las galeras a los cómitres. En este caso, además de la entrega del pendón, se consignaba que el Almirante los vestía con “paños bermejós”, color que aludía a la sangre y al valor militar. Vid. *Las Siete Partidas...*, Segunda partida, título XXIV, ley IV.

cuenta de las tomas y presas. Su actuación exigió el deslinde de competencias entre los servidores del almirante y los del rey. El mismo favoreció a los escribanos reales, quienes pudieron poner un contador para que les ayudase a controlar los pagos y nombrar a los escribanos que viajaban en las embarcaciones. Sus emolumentos eran los siguientes: el escribano mayor de la flota llevaba derechos por dar fe de los alardes y por asentar los gastos, mientras que los escribanos de naves percibían una soldada igual a la de dos marineros y una participación en las presas de igual proporción. El nombramiento de alguacil era competencia del Almirante durante la primera época, pasando luego a ser una prerrogativa regia.

El segundo componente de la mejora informativa sobre la guerra naval es el relativo a las tripulaciones. En el orden jerárquico, la primera autoridad de la armada era el almirante. Durante la primera mitad del siglo xv su participación personal en la misma era habitual, desapareciendo completamente después. En tales ocasiones solía recibir el título de capitán general. En caso de ausencia se hacía representar por un lugarteniente, normalmente un familiar, que recibía el mismo título. Su presencia en la flota, efectiva o por interpuesta persona, era importante desde el punto de vista de los derechos. No en vano, en el informe de Fernando Alfonso a Enrique III, se recoge que “algunos dicen que el almirante non debe haber cosa alguna salvo cuando el fuere por su cuerpo mismo en la flota”. Seguramente es este el origen del distinguo entre flota real y flota general que introducen algunos de los testigos sobre los derechos de los escribanos de armada, al establecer que en el primer caso eran pagados de acuerdo a la norma mientras que en el segundo iban en calidad de ventureros, recibiendo únicamente una participación en las presas.

Los Reyes Católicos también nombraron capitanes generales. En la designación de Charles de Valera se indica que el cargo fue previamente solicitado al Almirante, pero en las siguientes concesiones (Juan Boscán, Melchor Maldonado, Galcerán de Requesens, D. Álvaro de Mendoza, Iñigo de Artieta) no figura tal trámite, por más que el Memorial de Valera sobre la armada del Estrecho señale que representan la persona del Almirante. Las cartas de nombramiento les confieren atribuciones de carácter general, en el ámbito de sus respectivas armadas. La excepción a esta norma está representada por la designación de Juan Boscán, que recoge las siguientes competencias: captura de los navíos nacionales o extranjeros que incumpliesen la reserva regia de navegar a Guinea; sustitución de los escribanos nombrados por el rey para ir en las embarcaciones; uso de la justicia real, tanto civil como criminal, con la correspondiente vara; remoción de los capitanes negligentes y sustitución de los mismos. Además, los capitanes debían prestarle pleito homenaje. Este último hecho también está recogido en el asiento con la flota de Vizcaya. El *Memorial* de Valera va más allá y propone que el capitán general elija a los restantes capitanes, hecho que nunca se guardó. Junto a este cargo aparece el de capitán mayor de los mares “de estos nuestros reinos y señorías, y de cualquier naos y carabelas que nos hemos mandado y mandaremos armar de aquí en adelante”. Se trata de un oficio vitalicio y de carácter honorífico. La mejor prueba de esto último es el hecho de que Álvaro de Nava lo recibiera en 1477, años antes de participar en algunas armadas en calidad de mero capitán. Debió de ser también un oficio múltiple, pues en 1472 lo obtuvo el otro Pero Niño, sin que exista relación entre ambos.

La participación en las actividades de guerra naval, mediante el enrolamiento en flotas reales o a través de acciones de corso-piratería, tendió a formar grupos humanos homogéneos⁷⁹. En primer lugar, porque para muchos de ellos se trataba de una ocupación habitual. A continuación, porque el sistema de contratación de naves tendió a mantener el espíritu de grupo, a través de la relación jerarquizada de sus capitanes con parientes o convecinos. Por último, porque las relaciones con las zonas de operaciones favoreció el asentamiento en ellas y la vinculación con determinados colectivos locales.

Cuestión anexa a la anterior es la del pago de los servicios contratados, que responde a tres conceptos principales: armazón, flete y soldadas. El primero de ellos incluía alimentos, armamento y material. Los alimentos podían satisfacerse en especie o en metálico. En ambos casos las entregas respondían a un cálculo sobre necesidades diarias o mensuales. Así, el memorial de Valera las estima en una libra de bizcocho, un azumbre de vino y dos tercios de libra de carne o pescado al día, sustituibles por queso, cebollas y legumbres; mientras que en la armada de Vizcaya se calculaban en un ducado mensual y en las carabelas de Cristóbal Delgado y Vicente Yañez Pinzón en diez maravedís diarios. El armamento entregado era muy variable. En la flota de Íñigo de Artieta era muy abundante, mientras que era discreto en la de Charles de Valera y nulo en las galeras de la guerra de Portugal o en las mencionadas carabelas. En cualquier caso, la dotación de armamento nunca era completa, pues las embarcaciones y sus tripulaciones debían aportar parte del mismo. En el material proporcionado también encontramos gran fluctuación. La excepción a este principio la constituye el sebo, que figura en la inmensa mayoría de los acuerdos. La adquisición, transporte y estiba de estos productos tenía repercusión en la vida local, tanto en el plano económico como social⁸⁰.

El flete de las embarcaciones guardaba relación con el tonelaje que se les hubiese asignado. Éste podía diferir de su aforamiento habitual, bien por las características de la expedición o bien por la contratación entre las partes. Al mismo se le solía asignar una cantidad mensual. Por ejemplo 120 maravedís en el caso de la flota de Vizcaya y 110 maravedís en el de las carabelas de Delgado y Yañez Pinzón.

Las soldadas pagadas favorecían a los marineros frente a los hombres de armas, salvo en el caso de las naves de Yañez Pinzón y en la flotilla de Arriarán-Lazcano. En la armada de Vizcaya y en la carabela de Delgado la relación entre ellos era de 6.000 maravedís frente a 5.000; y en el Memorial de Valera dos tercios de la soldada del marinero. Esta última constituía la base para calcular el pago de las diversas categorías profesionales. En la flota de Charles de Valera el maestro recibía cuatro soldadas, el

⁷⁹ Un análisis de este aspecto, referido a los vascos que actúan en Andalucía, en AZNAR VALLEJO, E., "Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV", *Guerra marítima, corso y piratería, Itsas-Memoria*, 5 (2006), 41-52.

⁸⁰ Se trata de un aspecto poco estudiado. Un ejemplo de la incidencia de la armada para la construcción de Santa Cruz de la Mar Pequeña en AZNAR VALLEJO, E., GONZÁLEZ MARRERO, M^a. C. y LARRAZ MORA, A.; "Las cuentas de armada, fuente para el estudio de la vida cotidiana. Gran Canaria en 1496", *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas de Gran Canaria*, Cabildo Insular, 2000. 2244-2259.

piloto y el contra maestre tres, y el carpintero, el calafate y el condestable dos. El Memorial de Valera sostiene que a los marineros se les acostumbra a dar dos doblas por mes; a los maestros y pilotos tanto como a dos marineros; a los contra maestres tanto como a marinero y medio; y a los hombres de armas y grumetes el tercio menos que a los marineros. En la armada de Vizcaya y en las carabelas de Delgado y Pinzón sólo se contemplan las pagas de capitanes y pilotos. En el primer caso, las relación entre ambas era, medida en miles de maravedís, de 50/40, 30/24, 30/20 y 20/20. La ventaja de la primera se veía menguada, no obstante, por el sobresueldo de 6.000 maravedís a los pilotos, en concepto de mareaje. En el segundo caso, dicha proporción era de 20/15. Completamente atípico es el caso de la flotilla de Arriarán-Lazcano, en el que se establece un pago único de 900 maravedís por hombre y mes, del que sólo se exceptúan los dos capitanes, que reciben otros mil maravedís mensuales. .

Algunos miembros de la tripulación podían servir sin recibir remuneración, bien por tratarse de forzados o bien por tratarse de ventureros. Los primeros servían en las galeras y han dejado pocas huellas de su actuación, si exceptuamos la orden para repartir cincuenta indios en las galeras de Lezcano o la referencia de Palencia a propósito de Andrea Gener, que prometió la libertad a sus remeros a cambio de que le ayudasen a ocupar una carraca genovesa. Lo anterior no equivale a decir que todos los galeotes tuvieran la condición de forzados ni que estos fueran los únicos tripulantes de las galeras. Así queda de manifiesto, por ejemplo, en los pagos de la armada de 1430-1431, en los que se recogen galeotes de behetría, vecinos y hombres de armas. En la preparación de la armada de Vizcaya todavía se menciona al libro de los galeotes, aunque en esta época la contribución de las behetrías a la corona era económica y no personal. Los ventureros, por su parte, servían a cambio de una parte en el botín. Aunque sólo tenemos noticias suyas en la armada de Charles de Valera, es probable que participaran en otras, especialmente en las dirigidas hacia el Estrecho y el Mediterráneo Atlántico, donde era el principal acicate para las acciones de corso y cabalgadas.

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

También contamos con mayor cantidad de datos acerca de los navíos empleados⁸¹. Esto es especialmente cierto en el caso de los veleros, que irán imponiendo su supremacía como embarcación de guerra en detrimento de las embarcaciones mixtas. Tal

⁸¹ Aparte de los datos que se consignan a continuación, hay que señalar que contamos con representaciones iconográficas más abundantes y de mayor precisión. Las más interesantes son las correspondientes a la toma de Orán (1509) que se encuentran en la Capilla Mozárabe de la Catedral de Toledo. A ellas podemos unir los tapices de la Colegial de Pastrana, que representan la toma de Arcila y Tánger por los portugueses (1471), que nos ilustran el empleo de medios militares tras los desembarcos, especialmente de la artillería.

proceso supone una convergencia con la situación existente en el Cantábrico, donde dicho dominio era notable desde mucho antes. La explicación al mismo la encontramos en dos documentos excepcionales: el memorial de Valera sobre la flota del Estrecho y el anónimo “sobre la guerra del moro”.

El primero propone una escuadra formada por dos carracas de más de quinientos toneles o una superior a los seiscientos; dos naos de doscientos cincuenta; dos balleneros de setenta u ochenta; seis carabelas latinas y, durante el verano, cuatro galeotas. Añade que los reyes no deben “empacharse” de galeras, porque son muy costosas y poco provechosas en dichos mares, pues no pueden servir en invierno cuando más necesaria es la guarda, por ser entonces cuando pasan los moros. Continúa diciendo que el principal objetivo de éstos es el envío de cereal y que sus navíos son pequeños, por lo que buscan hacerlo en embarcaciones venecianas, genovesas, florentinas o portuguesas. Contra éstas deben emplearse las carracas, naos y balleneros. Por contra, si lo hacen en sus navíos deben utilizarse las carabelas en invierno y las galeotas en verano, únicas capaces de detener a barcos tan pequeños y sutiles.

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

La opinión favorable a las carabelas también era compartida por Hernando de Zafra, quien se la comunicó al rey, a propósito de la armada de Vizcaya. Según él, los navíos de la misma eran “mancos y pesados”, por lo que eran buenos para transportar mercancías, pero para usarlos en la flota era necesario mezclarlos con navíos más ligeros. De este modo, la fortaleza de la carraca y de alguna de las naos mayores se conjugaba con la maniobrabilidad de las carabelas y, en verano, de las galeotas.

La suma de estos pareceres señala la ventaja motora y de manejo de los veleros, que armaban mayor cantidad de velas y éstas de diversos tipos, y que contaban con un menor peso muerto, al embarcar menor cantidad de hombres y de vituallas. A ello

hay que unir que reunían mejores condiciones para ser artilladas. Tales ventajas, evidentes en el Estrecho, crecían en la navegación atlántica. No en vano, las galeras -dotadas de velas latinas- navegaban cerca de la costa para aprovechar los vientos perpendiculares a la línea de playa, pero con viento de popa dicha vela resulta inestable, además de tener menos potencia propulsora.

La información sobre la táctica militar empleada en este período carece de fuentes directas, como la proporcionada por la crónica de don Pero Niño, por lo que hemos de contentarnos con noticias sueltas, indicios contenidos en los memoriales antes citados o esperar a comienzos del siglo XVI, cuando Alonso de Chaves redacta su *Espejo de Navegantes*⁸². Antes de esta fecha, los tratadistas se limitan a reproducir las consideraciones de *Las Partidas* o a copiar el tratado de Vegetio⁸³. La excepción se encuentra en la ordenanza del almirante don Fadrique para el gobierno de la armada a su mando en 1430⁸⁴. Aunque la mayoría de sus preceptos se refieren a cuestiones de procedimiento (distribución de las galeras, señales, armonización de velas, etc.), existen en ella algunas disposiciones tocantes al combate naval. Así, se regulan las labores de vigilancia sobre flotas enemigas; del reparto del botín; del orden que se debe guardar en los ataques, de la disciplina a bordo, etc.

La obra de Chaves se centra en las naos, embarcaciones que en su época eran el principal instrumento de la guerra en el mar. Comienza describiendo sus principales detalles: construcción, tripulación, bastimentos, armas, modo de navegación, etc. A continuación, analiza su utilización bélica, según dos supuestos. En el primero se trata del enfrentamiento de embarcaciones aisladas, en cuyo caso los pasos a seguir eran: preparación de la nao, basada en la articulación de medios de defensa y en la distribución de los contingentes armados; colocación de la embarcación, buscando situarla a barlovento; y establecimiento de las diferentes fases del combate. Éstas comenzaban con el intercambio artillero, para pasar luego a causar daño en velas y jarcia mediante fuego u otros medios, y terminar con el aferramiento del navío enemigo para su abordaje.

En el segundo supuesto, el combate entre flotas, se requería un mando único y una disposición colectiva. Además, se desaconsejaba el empleo de bateles para vigilar la propia nao, reservándolo para servir de ayuda en el aferramiento. La disposición general de la armada se basaba en reservar las naos mayores para las embestidas y colocar las medianas y pequeñas (calculadas en $\frac{1}{4}$ del total) en sus flancos, para entrar y salir más fácilmente o perseguir a las que huían. La respuesta a la formación desplegada por sus adversarios era copiar su disposición cuando viniesen en escuadrones

⁸² CHAVES, A. de, *Espejo de navegantes* (ed. P. Castañeda, M. Cuesta y P. Hernández) Madrid, 1983.

⁸³ Buen ejemplo de dichos influjos en *Doctrinal instrucción del arte de la caballería* de A. de CARTAGENA, Burgos, 1497, del que existe copia manuscrita en la Colección Sanz Barutell, art. 23, nº 16. El tratado de VEGECIO fue traducido al castellano por orden de Enrique IV. La Armada realizó una edición en 1760, reeditada en Madrid, 1988 (Apud CASADO SOTO, J. L., "Guerra naval, táctica, logística y estrategia", *Historia de la Ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla, Junta de Castilla y León, 2002, II* (Edad Media), p. 578, nota 44). Una versión actual en BARRIO VEGA, M^a F. del, *Edición crítica y traducción del "Epitoma rei militaris" de Vegetius, Libros III y IV, a la luz de los manuscritos españoles y de los más antiguos testimonios europeos*, Madrid, 1981. Lo relativo a la guerra en el mar se encuentra en las páginas 227-237.

⁸⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...*, I, apéndice I nº 4, pp. 287-292.

y en una o dos alas. En cambio, si el ataque se producía en punta o en triángulo debían responder formando dos alas. Cuando se formaba en escuadrones, el capitán se situaba en medio, precedido de las embarcaciones pesadas y teniendo a sus espaldas las más ligeras.

En este segundo supuesto, las fases del combate eran las mismas, con la salvedad de que la nao capitana no debía aferrarse para poder dirigir las operaciones y que las naos pequeñas no debían hacerlo hasta ver si debían socorrer a alguna de sus compañeras.

Las notas sueltas ilustran algunos de estos elementos y añaden otros. La ordenación de la escuadra en torno al navío más poderoso es visible en el enfrentamiento ocurrido en 1476 en el Estrecho entre castellanos y portugueses⁸⁵. Ambos contendientes utilizaron armadas mixtas (galeras y veleros) y desarrollaron su enfrentamiento próximo a la costa, utilizando ésta como defensa. La elección de este tipo de emplazamiento también está presente en los capítulos del tratado de paz de Medina del Campo-Almeirín, que disponen que “los navíos de ambas partes no busquen abrigo o celada en las costas de la otra para sorprender a los enemigos”⁸⁶. Y lo mismo resulta del estudio de los lugares de comisión de los actos de corso y piratería⁸⁷. Prueba de la inmovilización de buques enemigos la encontramos en un ataque contra cinco galeras venecianas durante la guerra de Granada, en el que una de ellas fue detenida por una embarcación vasca que, tras acostarse a ella, destruyó sus aparejos⁸⁸.

Durante este tercer período continuó la política monárquica de integrar a sus súbditos en el esfuerzo bélico mediante las acciones de corso. Para ello, la Corona reguló dichas actividades, tanto en lo relativo a la preceptiva autorización como a la reserva del quinto real⁸⁹.

En los conflictos entre cristianos, el permiso podía ligarse al cumplimiento de algún requisito que garantizase los intereses reales. Es el caso, por ejemplo, de la exigencia de fianzas a los armadores de Guipúzcoa, para asegurar el respeto a las alianzas acordadas por los reyes⁹⁰. Cuando existía guerra declarada, las licencias solían ser colectivas e, incluso, generales. Buena muestra de ello es la otorgada durante la guerra con Portugal, que incluía además la liberación de quintos, salvo los del oro y los cautivos procedentes de la Mina⁹¹.

⁸⁵ PALENCIA, A. de, *Crónica de Enrique IV...*, Década III, libro XXVI, cap. V, II pp. 287-289.

⁸⁶ Incorporado al tratado de Alcaçovas-Toledo. Vid. TORRE, A. de la, y SÚAREZ FERNÁNDEZ, L., *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1958, I pp. 266-267.

⁸⁷ Un análisis pormenorizado de este fenómeno en AZNAR VALLEJO, E., “Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 20 (1997), 407-419.

⁸⁸ PALENCIA, A. de, *Crónica de Enrique IV...*, “Guerra de Granada”, libro IV, p. 136.

⁸⁹ Un panorama general sobre este aspecto en BELLO LEÓN, J. M., “Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 23 (1996), 63-97.

⁹⁰ Real provisión de 24 de julio de 1487. Apud FERNÁNDEZ DURO, C., *La Marina de Castilla...*, Apéndice (año 1487). Cfr. GONZÁLEZ, T., *Colección de cédulas... concernientes a las provincias vascongadas...*, Madrid, 1829-1833, II, p. 97.

⁹¹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Obras...*, I, Apéndice “Almirantazgo”, nº 5, p.292 (7-V-1479).

En los enfrentamientos con musulmanes, la autorización se consideraba tácita, a pesar de que conocemos algunas licencias contra moros⁹². Por ello, las presas contra musulmanes nacían habitualmente de iniciativas particulares. Es más, constituían una forma de vida para algunas poblaciones costeras. Sirve de ejemplo el caso de Cádiz, cuyas rentas recogen dicha actividad durante 1485⁹³. Entre febrero y diciembre de dicho año se hicieron 7 presas, que reportaron unos 200 cautivos, cuatro embarcaciones y mercancía diversa. La tasación de seis de las presas fue 1.480.454 maravedís y el quinto señorial por seis presas (no coincidentes con las anteriores) fue de 154.924 maravedís. Es preciso considerar que antes de quintar se deducían ciertas cantidades en concepto de promesas, reparaciones y premios; y que los armadores llevan un tercio del quinto. La magnitud de estas cifras queda patente si las comparamos con las rentas de la ciudad en ese año, que fueron 1.000.475 maravedís, rebajados a 914.563 a causa de la peste.

La reserva del quinto de los botines era una norma que procedía del derecho romano y se había guardado a lo largo de La Edad Media, como hemos visto. Por eso, cuando la monarquía de los Reyes Católicos tuvo que luchar contra las usurpaciones señoriales, hizo valer lo contenido en *Las Partidas*⁹⁴. El quinto real sirvió para remunerar al Almirante, que solía llevar un tercio del mismo, como recompensa vasallática y como estímulo al control de dichas operaciones⁹⁵. También se utilizó para alentar determinadas empresas, como la conquista de Canarias o la defensa del reino de Granada, consideradas de interés general⁹⁶.

En ocasiones, los monarcas contaron con otro recurso para desarrollar la guerra naval, cual fue la colaboración de algunos nobles. Éstos contaban con flotas propias, que utilizaban en actividades mercantiles y militares, tanto frente a musulmanes como entre sí. Los ejemplos más claros los encontramos en Andalucía, especialmente en la casa de Medina Sidonia. En 1436, D. Enrique de Guzmán organizó una flota para cercar Gibraltar, que concluyó en fracaso⁹⁷. Sus sucesores defendieron por la fuerza sus intereses en las almadrabas de Cádiz⁹⁸, organizaron una flota para defender Sevilla durante la guerra de sucesión en Castilla⁹⁹, participaron en la compañía para la conquista de Tenerife¹⁰⁰, ocuparon la ciudad de Melilla con ayuda de tropas reales¹⁰¹, etc.

⁹² Archivo General de Simancas, *Registro General del Sello*, 28-VII-1481

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

⁹⁴ "Ordenanzas Reales de Castilla" Libro VI, título VIII, ley II, *Códigos españoles...* VI.

⁹⁵ Análisis de esta cuestión en AZNAR VALLEJO, E., *Navegación atlántica y orígenes...*

⁹⁶ Ídem

⁹⁷ MEDINA, P. de, *Crónica de los duques de Medina Sidonia* (Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España. Tomo XXXIX), Madrid, 1861, Libro VI, cap. III, p. 193 y ss.

⁹⁸ LADERO QUESADA, M. A., "Las almadrabas de Andalucía (siglos XIII-XVI)", *Villes et sociétés urbaines au Moyen Âge. Hommage à M. le Professeur Jacques Heers*, Paris, 1994, p. 302.

⁹⁹ PALENZUELA DOMÍNGUEZ, N., "Las cuentas de la armada de 1471. Enfrentamiento nobiliario y actividad económica", *Historia, Instituciones, Documentos*, 33 (2006).

¹⁰⁰ AZNAR VALLEJO, E., *Documentos canarios en el Registro del Sello(1476-1517)*, San Cristóbal de La Laguna, 1981, n° 412 (s.d.-VIII-1496)

¹⁰¹ AZNAR VALLEJO, E., *La guerra de "allende"...*, pp. 112-114. Vid. también TORRES GARCÍA, F., "La conquista de Melilla bajo el reinado de los Reyes Católicos", *Revista de Historia Militar*, 61 (1986), 161-179.

* * *

En conclusión, conocemos bastante bien los principales hitos de la guerra naval en Castilla y su relación con el panorama político europeo. Ahora bien, ello no equivale a comprender su idiosincrasia y organización interna. La primera prueba de esta insatisfactoria situación la encontramos en el desconocimiento del aparato institucional encargado de la organización y mantenimiento de las diferentes armadas. Es cierto que este panorama es mejor para el siglo XV, gracias a la indagación efectuada durante los últimos años en los acuerdos que ligaban a la Corona y los particulares; pero es preciso profundizar en los cuadros administrativos de este ramo y su evolución cronológica. La dificultad persiste a la hora de analizar el medio humano que hacía posible tales acciones, dado que la investigación se ha contentado con el estudio de las prerrogativas de ciertos colectivos, caso de los cómitres, y con el establecimiento del origen geográfico de algunos combatientes. Es preciso, por tanto, ahondar en el estudio del “mundo social” de los combatientes del mar, analizando la duración de su compromiso, las relaciones horizontales y verticales establecidas dentro del grupo, la promoción que este servicio podía brindar, etc. La situación no es mejor en el apartado técnico, en el que la mayoría de los autores se han dedicado a generalizaciones abusivas sobre tipologías navales, sin matices cronológicos ni geográficos, o a meras paráfrasis de lo contenido en las escasas fuentes disponibles. Esto nos priva, salvo en honrosos y recientes estudios sobre algunas expediciones, del conocimiento de los detalles de la vida y el trabajo a bordo (número de hombres, armamento individual y colectivo, vituallas, aparejos...). Por último, queda mucho por andar en el terreno de las mentalidades. Ideales, virtudes, símbolos y otros aspectos que son habituales en las investigaciones sobre los combates terrestres, aquí brillan por su ausencia.