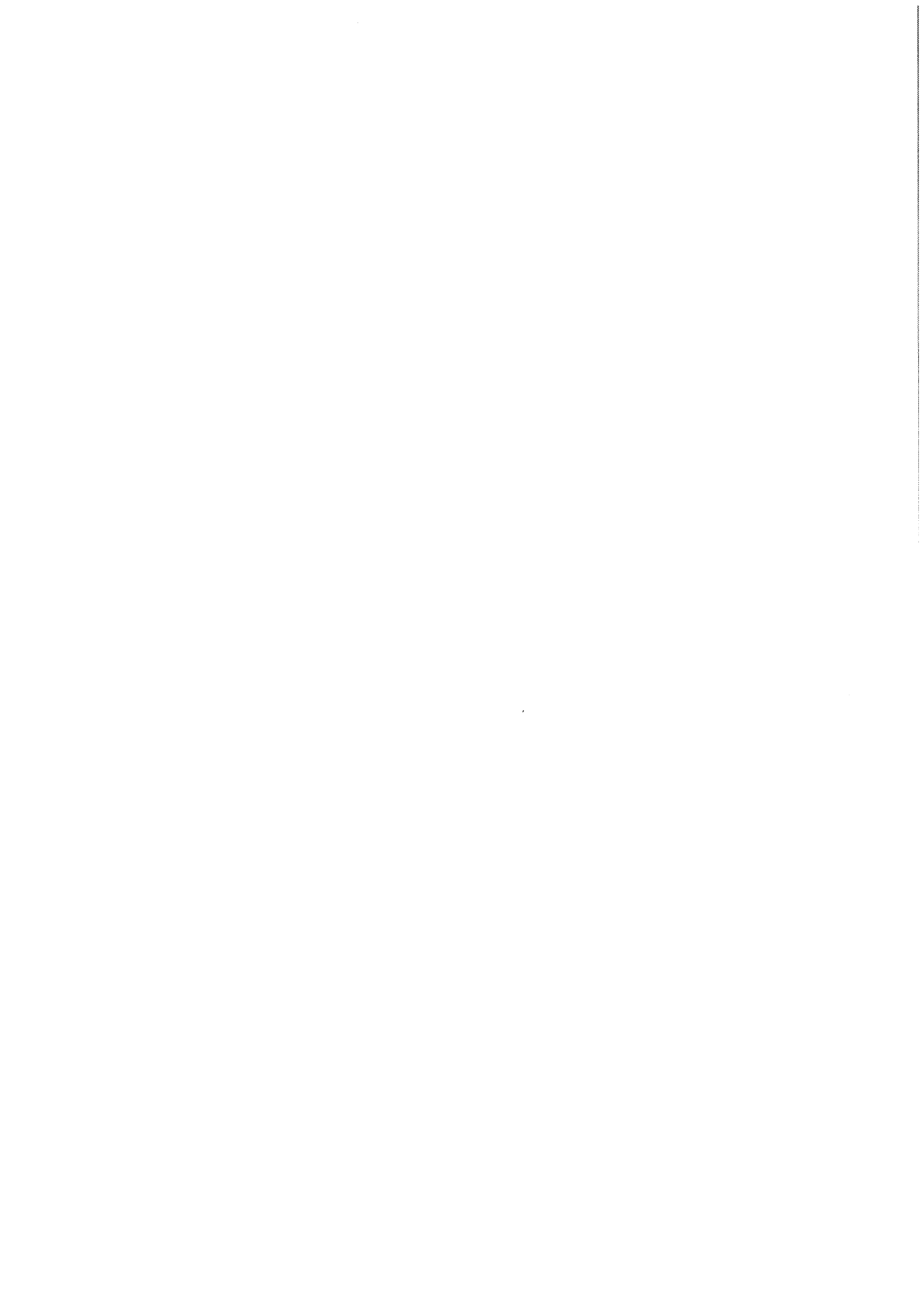




Francisco José López de Arenosa y Díaz

**DESPERTAR MARÍTIMO  
ANTE EL 750 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN  
DEL ALMIRANTAZO DE CASTILLA**

27 de Noviembre de 1997



## INTRODUCCIÓN

La necesidad de navegar tiene su origen en el tercer día de la creación, cuando, según el relato del Génesis, el Creador dispuso: «Júntense en un lugar las aguas de debajo de los cielos, y aparezca lo seco» ... y a lo seco llamó Dios tierra, y a la reunión de las aguas, mares. La presencia de los mares alrededor de los continentes es causa de que el hombre, desde su aparición sobre la tierra, hubiera de enfrentarse con la necesidad de navegar, sea para «dominar sobre los peces que habitan los mares», sea para trasladarse de una a otra tierra.

Sirvan estas palabras para justificar el título de la conferencia. Si navegar ha sido siempre necesario, en un espacio peninsular como el que habitamos, la actividad marítima ha acompañado al desarrollo humano y como éste, ha evolucionado de modo irregular en el tiempo, en la historia, sin que quepa poner fecha a sus orígenes. En una cátedra auspiciada por la Zona Marítima del Cantábrico y por la Universidad de La Coruña, que adopta la Torre de Hércules como símbolo de la luz que orienta a quienes se aventuran en los mares del saber, huelga insistir en esta idea. En nuestros mares siempre se ha navegado, si bien con desigual intensidad. Celtas, tartesios, fenicios, griegos, cartagineses, romanos, son hitos de un camino

que, desde las nieblas de la Prehistoria, incorpora este apéndice suroccidental de Europa a la Historia de la Civilización.

Cae el Imperio Romano, nuestro mundo occidental se fragmenta, las relaciones entre las partes se reducen a un nivel mínimo y con ello la actividad marítima entra también en un prolongado letargo. Estudios como el de la marina vándala, del capitán de navío y doctor en historia Francisco Morales Belda, ponen de manifiesto cómo sobrevive la tradición marítima en las costas peninsulares.

Por eso he escogido la idea del despertar para referirme a un tiempo en que la actividad, y con ella la conciencia marítima, recobran lentamente su protagonismo en nuestra historia y ponen las bases de esa eclosión de vigor y creatividad que fue para España la entrada en la Edad Moderna. Ante la proximidad del setecientos cincuenta aniversario de la creación del Almirantazgo de Castilla me parece oportuno invitaros a la reflexión sobre lo que ese despertar, esa respuesta a la llamada del mar, esa vocación marítima, en definitiva, significa para el ser de España.

## **EL LETARGO DE LA ALTA EDAD MEDIA**

Al comienzo de la Alta Edad Media, la actividad marítima en la Península Ibérica se ha hecho mínima, una vez consumada la expulsión de los vándalos por los visigodos. Se ha interrumpido el enlace marítimo entre el Mediterráneo y Europa noroccidental. El imperio bizantino, en el apogeo de su poder, domina el Mediterráneo y, favorecido por las endémicas disensiones internas del reino visigodo, invade parte de la Bética y de la Cartaginense, reincorporando estas provincias a la actividad comercial marítima que tuvieron bajo el Imperio Romano. Setenta y cuatro años se prolongará esta presencia bizantina en la Península, hasta que Suitila en el año 628 logre su expulsión definitiva y con ello, rotos los lazos del comercio marítimo, acentúe el estancamiento económico de su reino.

Simultáneamente, en el extremo oriental del Mediterráneo, de la predicación de Mahoma nace un nuevo poder que empieza a extenderse con rapidez por el Oriente Próximo y el norte de África. A finales del siglo VII, los musulmanes han desalojado a los bizantinos de Túnez e inician su pe-

netración en lo que hoy es Marruecos, para entrar pronto en contacto con los visigodos en la Mauritania Tingitana.

Encuentran un reino debilitado por sus divisiones internas y, tras algún intento frustrado de desembarco, la guerra civil entre D. Rodrigo y los partidarios del hijo del destronado Vitiza proporciona, el año 711, la oportunidad de entrar en la Península como aliados de éstos. La escasa resistencia encontrada después de vencer a D. Rodrigo en el Guadalete, anima a Tarik a transformar la operación de apoyo en una invasión. Se inicia así un proceso que en el plazo de unos cuarenta años, dará como resultado la invasión casi total de la Península. En ese tiempo penetran en grupos sucesivos unos sesenta mil invasores, beréberes, árabes y sirios, para dominar y someter una población de unos cuatro millones de hispanogodos.

La necesidad de establecer guarniciones para controlar el territorio ocupado y el alargamiento de sus líneas de comunicación debilita el ímpetu de la fuerza invasora, detenida tanto ante los focos de resistencia de las áreas montañosas del norte peninsular, como en el intento de proseguir el avance al norte de los Pirineos.

¿Qué papel desempeñó el mar en este proceso? Está claro que en todo momento los invasores dispusieron de los medios marítimos necesarios para el traslado de sus fuerzas a través del Estrecho de Gibraltar, sin que se registre la existencia de una oposición naval. Una situación de vacío estratégico propició la rápida expansión del poder musulmán, que, al incorporar bajo su dominio las poblaciones marineras del sur y oeste de la cuenca mediterránea, va a adueñarse de gran parte de la actividad comercial marítima hasta entonces monopolizada por el imperio bizantino.

Estamos en los comienzos de ese largo período histórico de la Reconquista. Los núcleos iniciales de resistencia consolidan y amplían sus posiciones, en un movimiento de espaldas al mar que deja tras sí un litoral casi despoblado y escasamente activo. En contraste, la España musulmana, pronto independizada del califato de Bagdad, crece en riqueza con el dominio del Mediterráneo occidental y el monopolio del oro que traen las caravanas a través del Sahara; mientras «...Europa encerrada en sí misma, hostilizada a mediodía por los árabes, al Este por los húngaros y al Norte por los normandos», inicia ese intento unificador que fue el imperio carolingio. Tras la intervención de Carlomagno en España, los condados de

Ampurias, primero, y de Barcelona, después, quedan como zona de contacto entre musulmanes y francos, escalas de un cabotaje marítimo por el que las riquezas de Al-Andalus penetran en los dominios del imperio, lo que ha de ejercer gran influencia en la evolución ulterior del condado de Barcelona.

### **LOS NORMANDOS Y EL NACIMIENTO DE LA MARINA DE AL-ANDALUS**

Los normandos asolan Europa por tierra y por mar. La desmembración del imperio carolingio, a comienzos del segundo tercio del siglo IX, facilita sus correrías por las fronteras de Francia desde el Atlántico al norte de Italia. Dos veces saquean París antes de que el rey de Francia se vea obligado a pactar la cesión, en calidad de feudo, del ducado de Normandía (año 911). Sus correrías por el litoral de la Península Ibérica se inician el año 843; reconocen la costa del Cantábrico occidental, desembarcan en la comarca de Ferrol y, al internarse en la región, son rechazados y obligados a reembarcar. Al año siguiente, alargan su correría hacia el sur, a Al-Andalus: saquean Lisboa y Cádiz y son rechazados ante Sevilla con importantes pérdidas.

Comienza, entonces, la proliferación por el litoral peninsular de atalayas y fortificaciones defensivas, de las que tantos restos quedan en Galicia, entre ellas las Torres de Catoira o Torres de Oeste, en las que anualmente se rememoran estos tiempos de zozobra. Pero es Abd-al-Rahman II el que, ante esta amenaza marítima, va a oponer una respuesta naval: crea atarazanas en Sevilla, construye galeras para el combate y por primera vez el año 858 se enfrenta con los normandos en la mar. La marina de Al-Andalus constituye la primera fuerza naval de la España medieval: manifestación de la riqueza y poder del emirato independiente e instrumento de su hegemonía del Mediterráneo occidental al Atlántico peninsular; de ella incorporamos la palabra «almirante» y en ella encontraron los reinos cristianos una nueva amenaza marítima. Desde entonces, musulmanes y normandos alternaron en sus devastaciones sobre las costas de Galicia.

La expansión de la actividad económica de Al-Andalus, que alcanzará su máximo nivel de riqueza y de poder en la época califal, durante los reinados de Abd-al-Rahman III y Al-Hakam II, hace de Sevilla y Almería focos de los que irradia una intensa vida comercial marítima que enlaza el norte de África con Europa a través del mediodía de Francia. El pequeño puerto de Pechina llega a convertirse en república mercantil, al estilo de Génova o Pisa, antes de que Abd-al-Rahman III, ampliando a Almería las posibilidades portuarias, estableciese en este centro de actividad comercial el principal fondeadero de la flota califal. La población marinera que había sustentado la marina vándala, recupera sus tradiciones para aportar la base humana en este despertar marítimo. Junto a la expansión del comercio, crece también la actividad pesquera, aparecen las almadrabas en las costas andaluzas, se desarrolla la industria de salazones y con ella la explotación de las salinas desde el golfo de Cádiz al litoral levantino. La administración omeya crea el impuesto de la alcabala, que grava el valor de los productos, y aporta una sólida base financiera al poder califal.

Simultáneamente, la rápida expansión de los fatimíes, que culmina con la creación del califato fatimí de El Cairo, amenaza la posición de los califas cordobeses en el norte de África, el control de la ruta sahariana del oro y la hegemonía comercial en el Mediterráneo occidental. El estímulo de esta amenaza acentúa la respuesta naval por parte de Abd-al-Rahman III, que aumenta el número y capacidad de las atarazanas, en un despliegue que incluye: Tortosa, Almería, Sevilla y Alcacer do Sal.

Intereses marítimos importantes, comerciales y pesqueros, población de tradición marinera, soporte financiero suficiente y amenaza exterior, hacen que lo que empezó como reacción a las esporádicas correrías de los normandos se consolide en una capacidad naval que va a mantener el Estrecho de Gibraltar cerrado a la navegación y el comercio cristianos, y va a posibilitar, a la desmembración del califato, la penetración en la Península de almorávides y almohades.

Situación bien distinta la de los reinos cristianos peninsulares, fragmentados, obligados a pagar tributos para sobrevivir frente al poder del califato. A levante, Barcelona amenazada, con la frontera musulmana en la línea del Llobregat. A poniente, el reino astur-leonés avanzando trabajosamente.

mente hasta la línea del Duero, en un proceso de ocupación de territorios que acentúa la despoblación del litoral. A su espalda el Cantábrico, una incipiente actividad comercial entre los puertos españoles y franceses del golfo de Vizcaya, centrada en Burdeos. Al noroeste, Galicia sufre, junto a las incursiones de los normandos, que prosiguen hasta bien entrado el siglo XI, las devastaciones y saqueos que, con frecuencia creciente, protagonizan los marinos musulmanes.

## LA MARINA DE GELMÍREZ

Sisenando o Sisnando, obispo de Iría, muere el año 970 combatiendo al frente de su hueste a los normandos que, mandados por Gunderedo, devastan Galicia durante cinco años, hasta que, derrotados primero por las fuerzas que acaudillaba Rudesindo, abad de San Martín de Mondoñedo, y luego por las del conde Gonzalo Sánchez, y muerto Gunderedo, reembarcan, prosiguen sus depredaciones hacia el sur, hasta enfrentarse con una armada musulmana a la altura de Lisboa.

Vuelven los normandos el año 1012, esta vez mandados por Olaf, más tarde rey y, tras su muerte, santo patrón de Noruega. En esta ocasión saquean y destruyen la ciudad de Tuy, a cuyo obispo hacen prisionero, prosiguen los desmanes por la costa de Portugal hasta ser rechazados a la altura del golfo de Cádiz. Tras esta incursión, Alfonso V renueva en favor del obispo de Iría la donación de las Torres de Oeste, o de Catoira, para defensa del territorio de Santiago, lo que no evitó al obispo Cresconio el tener que tomar de nuevo las armas frente a los normandos entre 1048 y 1066.

Poco más tarde aparece en la Historia Compostelana D. Diego Gelmírez como gobernador, en nombre del obispo, de las Torres de Oeste y del señorío circundante. Su fuerte personalidad le hará presente en la vida pública durante tres reinados: el de Alfonso VI, el de su hija D<sup>a</sup>. Urraca y parte del de su nieto Alfonso VII, hasta el fallecimiento de Gelmírez el año 1139. Hábil, tenaz, enérgico siempre que puede, dúctil cuando así conviene, político, señor feudal, guerrero, designado por el Papa obispo de Compostela antes de recibir órdenes mayores, aquí interesa, sobre todo, por ser el primero que en la España cristiana de la Reconquista decide dar una



respuesta naval a la amenaza marítima, lo que hace de él el precursor de la Marina de Castilla.

Pero conviene, primero, hacer una breve síntesis de la situación. El poderoso califato de Córdoba se ha desintegrado, dando paso a los primeros reinos de taifas. Muerto su hermano mayor D. Sancho ante las murallas de Zamora, y preso el menor D. García, Alfonso VI reina en Castilla, León y Galicia. En 1085 ha conquistado Toledo y esta victoria provoca la entrada de los almorávides: vencen en Zalaca y Uclés a Alfonso VI y el avance de la Reconquista queda durante algún tiempo detenido, con la frontera atlántica a la altura de Coimbra, en los márgenes del río Mondego. D. Alfonso casa a su hija y heredera D<sup>a</sup>. Urraca con Raimundo de Borgoña, al que designa conde gobernador de Galicia, y a su hija ilegítima D<sup>a</sup>. Teresa con Enrique de Borgoña, primo del anterior, a quienes concede en feudo el condado de Portugal, desgajando de Galicia las tierras reconquistadas al sur del Miño.

Es el año 1095. El Papa Urbano II ha convocado el Concilio de Clermont-Ferrand, en el que proclama la primera Cruzada. Con ocasión de su asistencia al Concilio, D. Dalmacio, obispo de Iría, obtiene del Pontífice la Bula *Veterum synodalium*, por la que se traslada a Santiago de Compostela la sede de Iría con el privilegio de que el prelado tan sólo dependiese del Sumo Pontífice, a quien se reservaba el derecho de consagrarle. Fallece el obispo D. Dalmacio y Gelmírez, designado administrador del señorío temporal de la diócesis en sede vacante, acude a Roma con la delegación de canónigos que solicita del Papa la elección de nuevo obispo. Así, tras ser ordenado de subdiácono en Roma, regresa a Santiago designado obispo, recibe las órdenes mayores y durante la Pascua del año 1101 recibe D. Diego Gelmírez la consagración episcopal. Es sólo el comienzo de su carrera eclesiástica, pues el 25 de julio del 1120 se publica solemnemente en Santiago la bula *Omnipotentis dispositione*, por la que el papa Calixto II eleva la diócesis a sede metropolitana y concede, además, al ahora arzobispo la prerrogativa de ser legado pontificio para su propia provincia eclesiástica y también para la de Braga, privilegio que quedará automáticamente revocado a la muerte de Calixto II a finales de 1124. Estas fechas ayudan a interpretar las imprecisiones temporales de la *Historia Compostelana de los Hechos de D. Diego Gelmírez*.

No cabe aquí la reseña de la actividad política y guerrera de D. Diego Gelmírez, en especial durante el agitado reinado de D<sup>a</sup>. Urraca. Viuda de Raimundo de Borgoña y madre del pequeño infante Alfonso Raimúndez, futuro Alfonso VII, al morir su padre y heredar sus reinos contrae matrimonio con Alfonso I el Batallador, rey de Aragón y de Navarra. Lo que pudo ser la unión de los reinos cristianos peninsulares trescientos sesenta años antes de los Reyes Católicos, fue causa de enfrentamientos y guerras internas, intrigas y banderías que, tras la disolución del matrimonio, se prolongaron durante el resto del reinado de D<sup>a</sup>. Urraca y la minoría de edad de Alfonso VII. No hay hecho relevante, enfrentamiento o intriga en que no participe Gelmírez.

El año 1111, ó quizá en la primavera del año siguiente, desembarca en Galicia un grupo de combatientes ingleses «llamado por uno de los bandos en que el reino andaba dividido. El obispo Gelmírez los combatió con éxito apresando tres de sus naves con muchos cautivos, y de aquí su decisión de emprender la construcción de galeras ...». (*La Marina de Castilla*, Apéndice 1). Ingleses, quizá mejor normandos, lo que vino a ser lo mismo a partir de 1066, cuando Guillermo el Conquistador, duque de Normandía, se convierte además en rey de Inglaterra. *La Compostelana* proporciona un relato más detallado del encuentro con los ingleses y de la acción posterior: «... los marineros de Iría, y los que se les juntaron de Santa María de la Lanzada ... toman las armas, preparan escudos, espadas y dardos, y corren alegres al combate, sin dejar por eso los remos de las manos. ... dispáranse dardos como granizo y sobre todo combaten a pedradas valiéndose de los cantos que al efecto llevaban de lastre en las quillas; por último, auxiliados de Santiago, los de Iría y de la Lanzada, álzanse enérgicos contra el enemigo, suben de un salto a sus naves; y a unos traspasan con dardos, a otros aplastan con piedras, y a los demás, atadas atrás las manos, conceden la vida. Apresan la nave de los ingleses y otras dos más que para su ayuda les dieron Pelayo Gudesteiz y Rabinado Núñez; ...» (*Historia Compostelana*, Libro I, capítulo 76). Descripción muy gráfica de un combate naval, en sus fases de preparación para el combate, aproximación al enemigo, ataque y abordaje final. El relato no especifica tipos o características de las naves implicadas, salvo la mención de los remos y la de subir de un salto para el abordaje, una referencia al mayor porte de las naves

enemigas. Pero sigamos la narración de este episodio bélico, pues Gelmírez, al frente de sus mesnadas se propone reducir a los rebeldes Pelayo Gudesteiz, refugiado en el castillo de Puente Sampayo, y Rabinado Núñez, en el de Darbo, frente a Vigo; pone el obispo cerco a ambas fortalezas y, respecto a la primera de ellas puntualiza el cronista que «es cercado, de una parte por ingente multitud de combatientes, de la otra por las naves de guerra.» (*Ibidem*, Libro I, Cap. 77). No queda duda respecto a la localización de estas operaciones navales, las aguas interiores de las Rías Bajas, con punto de origen en las costas del señorío de Santiago; ni en cuanto a la utilización por parte del obispo Gelmírez de la población marinera de su señorío para organizar una rudimentaria fuerza marítima.

«Por esos mismos tiempos los sarracenos hipalenses, saltenses, castelenses, silvenses y demás que habitan las costas desde Sevilla hasta Coimbra, tenían la costumbre de construir grandes naves, y viniendo embarcados ... con gente armada, devastaban y despoblaban las costas marítimas desde Coimbra hasta los Pirineos, ... los labradores habitantes en las costas del océano, desde la mitad de la primavera hasta mediado el otoño, abandonaban las costas o se ocultaban en cavernas con toda su familia...» El obispo Gelmírez comprende la necesidad de atacar esta piratería en sus puntos de partida; pero no encuentra en Galicia hombres expertos en las artes náuticas. Tan sólo se construyen embarcaciones para la pesca y la navegación local; falta experiencia en la navegación de altura y nada se sabe de la construcción y la maniobra de las galeras de combate. Es la misma situación que en esa época obliga a los condes de Barcelona a solicitar la ayuda de naves de Pisa y Génova para defender sus costas de la piratería musulmana. Gelmírez va a adoptar una solución distinta: trae de Génova los expertos necesarios, contrata con ellos la construcción en Iría de dos galeras birremes, cuyo mando encomienda al propio maestro constructor, el genovés Ogerio o Eugerio. «...Doscientos hombres expeditos en asuntos de marina y de guerra, invaden con curso velero las costas de los ismaelitas y sus tierras, páganles con creces los daños y oprobios recibidos ... En fin, saciada la espada y cargadas las naves de oro, plata y despojos, cantando alabanzas a Dios y a Santiago, vuelven gozosos a su tierra. ...» (*Ibid.*, Libro I, cap. 103). La acción debió producirse hacia 1115, antes de la rebelión de la ciudad de Santiago contra el obispo. La insistencia del

cronista en titular obispo a Gelmírez permite asegurar que, en todo caso, es anterior a 1120. En términos de hoy, se ha realizado una importación de tecnología, para la construcción y gobierno de las naves; se han reclutado y adiestrado los hombres necesarios para dotarlas, hasta disponer de esos «doscientos expeditos en asuntos de marina y guerra»; y el éxito ha acompañado la primera acción ofensiva.

El autor del «Libro II» de *La Compostelana*, para resaltar la importancia de esta acción, señala que «desde entonces los ismaelitas sólo se atrevían a invadir el territorio de Santiago empleando numerosas naves». La amenaza no ha disminuído, pero ahora las incursiones musulmanas han de enfrentarse con una enérgica defensa. Así, el cronista relata el encuentro entre las naves del arzobispo y las propias de los irienses, y cuatro naves musulmanas dedicadas al saqueo y localizadas en la ría de Vigo: salen las naves de Iría por orden del «arzobispo y legado de la santa iglesia romana»; buscan al enemigo «en derredor de las islas», lo localizan «más acá del castillo de Puente Sampayo», ocupan «vigilantes las entradas de la ría, para que no se les escapasen de noche» y de mañana «pónense en orden de batalla y acometen contra las naves de los sarracenos ... con velocidad continua ... hieren con los espolones férreos de sus naves las naves de los gentiles ... y en el mismo choque saltan a sus naves ...». Apresan tres, una escapa, y los irienses retornan a su base con presas y cautivos. (*Ibid.*, Libro II, cap. 21)

Esta acción es, sin duda, posterior al verano de 1120, al emplear el cronista los títulos de arzobispo y legado, aunque no muy posterior a esta fecha, pues más adelante se refiere a las dos galeras construídas cuando Gelmírez era obispo, para señalar que «por descuido y culpa de los padroneses, a quienes él había encomendado su conservación, quedaron deshechas e inutilizables». Ante esto, el arzobispo manda construir una nueva galera, cuyo mando confía a «un joven llamado Fuxón, oriundo de la ciudad de Pisa, ... y peritísimo en náutica...». Con él se reanudan las incursiones de represalia con notable éxito en cuanto a botín y cautivos. (*Ibid.* Libro II, Cap. 75 y Lib. III, Cap. 28 y 29)

La atención discontinua de Gelmírez a los asuntos marítimos se justifica por los avatares de su azarosa actividad política. Su poder e influencia decaen a partir del fallecimiento de la reina D<sup>a</sup> Urraca a comienzos de

1126, a medida que el joven rey Alfonso VII afianza su autoridad. Todavía en 1134, cinco años antes de su muerte, ha de acudir Gelmírez al frente de su hueste a defender las Torres de Oeste de un nuevo ataque por mar de los musulmanes; pero en esta ocasión el cronista no menciona la participación de naves en la defensa.

Sea antes o con ocasión de su muerte, la marina de Gelmírez no sobrevive a su creador. La independencia de Portugal y el avance de la Reconquista portuguesa alejan primero y acaban después con la amenaza de las incursiones marítimas musulmanas sobre Galicia y el litoral cantábrico. Queda la realidad de una vida marítima insuficiente para sustentar una capacidad naval. El esfuerzo principal del nuevo reinado se orienta a recuperar el territorio cedido ante el empuje almorávide a favor del decaimiento de éstos y de la formación de los segundos reinos de taifas. El reino seguirá dando la espalda al mar.

## **COMIENZA EL DESPERTAR MARÍTIMO. PRIMERAS ACCIONES NAVALES**

Y, sin embargo, la vida marítima del Cantábrico empieza a despertar del letargo. Aún en vida de Gelmírez, en 1130, naves cantábricas participan activamente en las operaciones de cerco y ataque a la ciudad de Bayona de Francia por parte de Alfonso I el Batallador de Aragón y Navarra.

A la muerte del arzobispo, el mapa político peninsular ha cambiado: D. Alfonso Enríquez, hijo de Enrique de Borgoña y de D<sup>a</sup> Teresa, se proclama rey de Portugal y rompe el vínculo feudal de vasallaje a su primo Alfonso VII. Navarra ha recuperado su independencia a la muerte de Alfonso I el Batallador; constreñida entre Aragón y Castilla, mira hacia Francia para preservar su independencia frente a los cada vez más poderosos vecinos peninsulares. Y del matrimonio del Conde de Barcelona D. Ramón Berenguer IV y la niña D<sup>a</sup> Petronila nace esa unión perdurable que conocemos como Corona de Aragón.

El imperio almorávide se desmorona, presionado en el norte de África por un nuevo movimiento, los almohades, que emprenden contra él la gue-

rra santa, y en la Península por el descontento popular que provocan su fanatismo e intolerancia, que culmina en una serie de sublevaciones que sacuden todo Al-Andalus y propician la aparición de los llamados segundos taifas.

El primero en aprovechar esta situación de debilidad es Alfonso VII. En una profunda penetración, en 1146 rebasa Córdoba y al año siguiente, con apoyo naval de pisanos, genoveses y catalanes, se apodera de Almería. La que fue centro de la actividad comercial y naval del califato va a permanecer en poder de Castilla durante diez años, hasta caer bajo el empuje almohade. Con la firmeza de los hechos, el reino de Castilla manifiesta su voluntad de presencia en el Mediterráneo, que desde el punto de vista político-jurídico se plasma en el Tratado de Tudilén, entre Alfonso VII y Ramón Berenguer IV, en el que por primera vez se hace un reparto de los territorios por reconquistar a los musulmanes.

Las mismas naves genovesas que han apoyado la conquista de Almería, firman un asiento con D. Ramón Berenguer para apoyarle en el sitio y expugnación de Tortosa (1148). Con esta conquista, la Corona de Aragón domina el valle del Ebro desde los límites con Navarra hasta la desembocadura; la frontera musulmana se aleja de Barcelona y la ciudad afianza su posición como centro comercial con el control de los excedentes agrícolas aragoneses.

Entre ambos hechos, conquistas de Almería y de Tortosa, se sitúa la conquista de Lisboa por D. Alfonso Enríquez, reconocido ya como monarca independiente de Portugal. También aquí desempeña papel importante el apoyo naval, esta vez prestado por naves del norte de Europa que formaban una escuadra de cruzados, en principio destinada a incorporarse a la segunda Cruzada. Ciento cincuenta naves, con un contingente de cruzados alemanes, flamencos, ingleses y franceses apoyan desde la mar la ofensiva terrestre del monarca portugués. El éxito de esta expedición, así como la extensión del carácter de Cruzada a la lucha de los reinos cristianos peninsulares contra los infieles, hacen que estas expediciones se repitan y el apoyo marítimo de cruzados europeos acelera la reconquista del litoral portugués, al tiempo que estimula la creación de la fuerza naval lusitana.

Estamos a un siglo de la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo. Las Cruzadas han roto el aislamiento de la Europa feudal, al tiempo

que han puesto de manifiesto la insuficiencia y dificultad de las vías terrestres para alcanzar Tierra Santa. Crece la actividad comercial y el litoral atlántico despierta de su letargo altomedieval. La libertad de navegación entre el Atlántico y el Mediterráneo es una necesidad sentida con fuerza creciente por el mundo marítimo europeo, frente a una situación de dominio musulmán que hace de Sevilla, capital de la España almohade, el centro del mercado musulmán occidental y plaza mercantil de primer orden.

En Inglaterra a la dinastía normanda sucede, por línea femenina la de Plantagenet (1154). Enrique II hereda de su madre, Matilde de Normandía, el reino de Inglaterra y el ducado de Normandía; de su padre, Godofredo Plantagenet, extensos feudos en Francia, que incluyen Maine, Anjou y la Turena; e incorpora, por su matrimonio con Leonor de Aquitania, todos los territorios occidentales de Francia, desde el Loira hasta el Bidasoa y los Pirineos. Éste es el inicio de un largo enfrentamiento entre Francia e Inglaterra, que va a durar varios siglos y que, al desarrollarse sobre las derrotas del naciente comercio exterior castellano, va a tener gran importancia en la política exterior de Castilla y en la evolución de la marina castellana.

Muere Alfonso VII (1157) y deja sus reinos repartidos entre sus dos hijos. Las coronas de Castilla y de León permanecerán separadas, y en ocasiones enfrentadas, durante setenta y tres años, hasta que concurren de nuevo, por vía de herencia, en Fernando III el Santo. Será un tiempo de evolución diferenciada para ambos reinos, lo que dará lugar a que Asturias y Galicia, integradas en el reino leonés, resulten marginadas del rápido crecimiento de la actividad comercial marítima que va a afectar a las costas cantábricas de la corona de Castilla.

Tres reyes van a estimular con su política la vida marítima: Alfonso VIII de Castilla y su primo Alfonso IX de León coinciden en sus esfuerzos por repoblar el litoral y en la concesión de fueros y privilegios a las villas maríneas, muchas de las cuales pasan del dominio señorial o eclesiástico a convertirse en villas de realengo. La actividad pesquera se incrementa en todo el litoral, del Bidasoa al Miño, lo que a su vez genera una demanda creciente de sal que ha de llegar por vía marítima. Los puertos castellanos concentran el comercio de lana, cuyo principal mercado es Flandes, centro

manufacturero en el que concurren también los excedentes de lanas inglesas. Las «ferrerías» del Cantábrico, en especial las vizcaínas, aportan también excedentes al comercio exterior. Y Sancho el Sabio, rey de Navarra, al conceder el fuero de San Sebastián, dicta el que puede ser el más antiguo código de comercio peninsular en el que, al reconocer el carácter consuetudinario de las relaciones comerciales con puertos extranjeros, con mención especial para las exportaciones de vinos, lanas y hierro, confirma la libertad de navegación y concede la exención de impuestos a las naves locales, al tiempo que establece los que han de pagar las extranjeras.

Alfonso VIII confirmará el fuero o privilegio viejo de San Sebastián al producirse la incorporación definitiva de Guipúzcoa a la corona de Castilla (1200) y extenderá la política de exención de impuestos a las naves nacionales a los restantes puertos de su reino.

De esta manera, la vida marítima crece asentada en bases firmes: población marinera en aumento; burguesía comercial favorecida con la creación de las primeras ferias; libertad de comercio, con escasas excepciones que afectan a productos de interés estratégico (moneda, armas y caballos); política fiscal favorable ... El apoyo de la Corona favorece la expansión, sin interferir en la actividad marítima y la construcción de naves florece en el litoral cantábrico.

El ya citado capitán de navío e historiador Francisco Morales incluye la definitiva conquista de Cuenca por Alfonso VIII como un hecho clave para el desarrollo de la marina castellana, al proporcionar una masa forestal de pinares de donde obtener las maderas largas necesarias en la construcción naval, así como las resinas para embrear y calafatear. Resulta difícil aceptar esta tesis, habida cuenta de las dificultades que la distancia y la orografía oponen para el transporte de esa madera. A falta de testimonios firmes, parece más realista considerar que la construcción de naves utilizaba madera disponible en la comarca: la concurrencia en la demanda de madera de las «ferrerías» y los constructores de buques pronto amenazó con despoblar los bosques de la cornisa cantábrica, lo que obligó a la Corona a intervenir regulando la corta de árboles mediante la concesión de «privilegios» y, tiempo después, imponiendo o tratando de imponer la obligación de repoblar para compensar las cortas.



El matrimonio de Alfonso VIII de Castilla con Leonor Plantagenet, hija del rey de Inglaterra, que aporta como dote el ducado de Gascuña, abre a los marinos cantábricos la oportunidad de nuevos tráficos, entre ellos el muy importante de la exportación de los vinos de Burdeos, en especial a Inglaterra; lo que origina una rivalidad con la vecina Bayona que dará origen a numerosos conflictos y que, de algún modo perdura... Por su parte, Alfonso VIII incluye Santander en la promesa de arras a su esposa, lo que acentúa la importancia marítima de estas capitulaciones matrimoniales. Claro que ninguna de las partes cumplirán sus compromisos territoriales; pero, con este matrimonio, la corona de Castilla inicia su implicación en un campo tan sensible de la política europea como siempre ha sido el de las relaciones franco-británicas, y la reivindicación castellana del ducado de Gascuña dará lugar al primer enfrentamiento directo con Inglaterra.

Éste se produce cuando Juan sin Tierra usurpa la corona inglesa. El rey de Francia aprovecha para invadir y reincorporar el ducado de Normandía a su corona, mientras Alfonso VIII cruza con un ejército el Bidasoa reclamando los derechos de su esposa, Leonor, sobre el ducado de Gascuña. Somete la mayor parte del territorio; pero no logra adueñarse de las plazas portuarias fortificadas de Bayona y Burdeos. El monarca inglés establece alianzas con los reyes de Navarra y de León y cierra sus puertos al comercio castellano. En esta situación, el rey castellano ha de buscar la paz; la reivindicación de Gascuña queda así aplazada.

Con Inglaterra fuertemente implantada en la fachada atlántica de Francia, los marinos castellanos no podían renunciar sin grave quebranto a su importante participación en los tráficos entre los puertos británicos y los del continente. Pero, sobre todo, la cada vez más importante corriente de tráfico que desde los puertos del Cantábrico enlazaba con Flandes resultaba en extremo vulnerable a la acción inglesa flanqueando la derrota desde ambas orillas.

El condado de Flandes se ha convertido, a comienzos ya del siglo XIII, en el principal centro comercial y manufacturero del occidente europeo. La penetración de la Orden Teutónica en el Báltico oriental con la fundación de Riga (1200) y el nacimiento y rápida expansión de la Hansa, traen una importante corriente de tráfico de los mares del norte. La con-

fluencia de las derrotas marítimas y de las principales vías fluviales hace de Flandes la zona de encuentro y el centro de distribución más importante: junto a la actividad comercial, el intercambio de técnicas de construcción y de navegación proporciona un impulso decisivo para el desarrollo de la marina castellana. La ciudad de Brujas se convierte en el gran emporio comercial del occidente europeo.

La prosperidad de Castilla empieza a mostrarse dependiente de la libertad de navegación y de comercio, y la política de la Corona no puede ignorarlo. De Fuenterrabía a San Vicente de la Barquera, todos los puertos de la Corona de Castilla, o de la Marina de Castilla, en expresión de la época, comparten la tradición pesquera con una creciente actividad comercial; todos ellos reciben sus fueros en este período histórico, en los que se reconoce y ampara su relación con el exterior del reino. El término «Marina» se refiere a poblaciones de carácter marítimo; en tanto que se denomina «marisma» al litoral y su zona de influencia. El carácter de los fueros marca a su vez la diferencia con los puertos del reino de León: Oya, Bayona, Pontevedra, La Coruña, Betanzos, Ribadeo, Avilés, Gijón, Colunga y Llanes reciben también los suyos de Alfonso IX; pero, basados todos ellos en el fuero de Benavente, no incluyen mención del comercio exterior. El litoral gallego y asturiano quedá fuera de la expansión comercial marítima, limitado a la pesca y al cabotaje local. La evolución económica de estas regiones y, en su conjunto, del reino leonés es posiblemente mayor motivo para esta diferente vida marítima que la aparente causa política de la separación temporal de los reinos de Castilla y de León. La intensa vida marítima del Portugal independiente y los fuertes vínculos que, desde la inicial participación de cruzados en la conquista de Lisboa, mantiene con el norte de Europa, contribuye a marginar los puertos gallegos de las nuevas corrientes del comercio internacional.

La vía terrestre que, desde la época romana, enlazaba el Mediterráneo y el norte de Italia con Flandes y el mar del Norte, no es suficiente para cubrir el incremento de los intercambios. Francia, con sus fronteras en la línea Ródano-Saona-Mosa-Escalda, lucha por el control de esta ruta interior, más conveniente a sus intereses que la marítima, en la que la geografía interpone la presencia de la Península Ibérica. Para el resto de Europa se hace necesario reabrir el enlace marítimo entre el Mediterrá-

neo y el Atlántico. Génova y Flandes, los dos grandes polos de poder económico, van a procurarlo con afán creciente: los genoveses establecen delegaciones en la Sevilla almohade; mientras los flamencos consolidan y privilegian sus relaciones con Portugal. La gran batalla por la apertura y control del estrecho de Gibraltar ha comenzado.

Portugal realiza el primer movimiento: en una incursión audaz, el infante Don Sancho, hijo y heredero del primer monarca portugués, llega hasta Sevilla, la opulenta capital almohade; pero es rechazado en los arrabales de la ciudad. Poco tiempo después, apoyado por una flota de cruzados, ocupa Silves, en el Algarve; pero no tarda en ser de nuevo rechazado. El poderío almohade está en su plenitud y presiona con fuerza sobre las fronteras de los reinos cristianos; pero la voluntad portuguesa es clara.

Castilla y Aragón acuerdan en Cazorla (1179) una nueva división de su futura expansión reconquistadora que sustituye al anterior acuerdo de Tudilén: Aragón acepta limitar su expansión peninsular y Murcia queda como futura puerta de salida de la Corona de Castilla al Mediterráneo. Alcanzarla está todavía lejos y Alfonso VIII ha de sufrir la derrota de Alarcos (1195) antes de consolidar su frontera y concitar los grandes apoyos que harían posible la victoria de las Navas de Tolosa (1212) y con ella la apertura del camino para la ulterior conquista del valle del Guadalquivir.

Mientras, la Corona de Aragón ha de renunciar a sus pretensiones ultrapirenaicas antes de volcar su esfuerzo hacia el Mediterráneo. La derrota y muerte de Pedro II de Aragón en la batalla de Muret (1213) en su desafortunado apoyo a los herejes albigenses, pone fin a las aspiraciones de expansión territorial y económica hacia la Provenza, y la ascensión al trono del niño Jaime I marca el inicio de la decidida orientación mediterránea.

## **MALLORCA. SEVILLA. EL ALMIRANTAZGO**

La presencia musulmana en Baleares constituye una amenaza continua para el comercio marítimo de Barcelona, cuya burguesía «pone en pie de guerra el reino para conquistar Mallorca» (1229). Ésta será la primera gran empresa del rey Conquistador, quien, al ganar libertad de ac-

ción en la mar, afianza las bases de la política marítima que va a caracterizar en lo sucesivo a la Corona de Aragón. La empresa siguiente será la conquista del reino de Valencia, en la que los aragoneses llevarán el peso de la campaña terrestre, mientras los catalanes avanzan por la costa con fuerte apoyo naval.

Fernando III, rey de Castilla por cesión de su madre D<sup>a</sup> Berenguela (1217) y de León por fallecimiento de su padre Alfonso IX (1230), inicia la ofensiva hacia el valle del Guadalquivir.

Las conquistas de ambos reyes se encadenan. Castellón cae ante el avance de Jaime I (1233) y tres años después lo hace Córdoba, asediada por Fernando III (1236). Valencia capitula ante las fuerzas catalanas del Conquistador (1238). Sólo queda el pequeño reino moro de Denia para completar la reconquista aragonesa según lo acordado años atrás en el tratado de Cazorla, mientras el infante Don Alfonso, futuro Rey Sabio, toma a su cargo la ocupación del reino de Murcia (1243). Un nuevo tratado, el de Almizra (1244) solventa las discrepancias surgidas en la aplicación al terreno de lo acordado en Cazorla. La Corona de Aragón ha alcanzado los límites de su extensión peninsular y queda en disposición de orientar todas sus energías al Mediterráneo. El rey de Castilla y de León prepara en Córdoba el avance hacia Sevilla.

Es entonces cuando Fernando III vuelve sus ojos a la marina cantábrica. Sevilla es, a la sazón, la mayor ciudad peninsular, centro de la actividad comercial de Al-Andalus. Expugnarla, sin antes cortar sus posibilidades de reabastecimiento y refuerzo por vía marítima, no parece posible. Pero la Corona carece de una fuerza naval propia, como la que ya tiene el rey de Portugal. Sin embargo, naves castellanas apoyan activamente las operaciones del rey de Francia, en guerra con el inglés: bajeles de «las cuatro villas de la costa», Castroudiales, Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera, han suscrito un contrato de asiento con el monarca francés para suministrar armas, caballos y bastimentos a La Rochela, sitiada por los ingleses, y para hostilizar a los ingleses en la mar. Había naves, hombres y experiencia marinera y militar; un «hombre de Burgos», Ramón Bonifaz, vinculado a la actividad marítima mercantil del Cantábrico, se ofrece a reunir en las villas marineras la fuerza naval necesaria; se acuerdan las condiciones y en poco más de un año aparece en la desem-

bocadura del Guadalquivir, lista para apoyar el sitio puesto a la ciudad de Sevilla por el Rey Santo.

La *Primera Crónica General* describe así la situación: «Grant pesar auíe el rey don Fernando porque no podíe ... tomar el castillo de Triana nin vedar a los moros esta pasada. Et sobre esto ouo el rey su consejo con Remont Bonifaz et con los otros omnes buenos de las naues que eran sabidores de la mar, que ensayasen alguna guisa commo pudiesen tomar tierra en el arenal...».

Un encuentro naval frente a Sanlúcar en el que derrotan y dispersan una escuadra mora con refuerzos, y la embestida de las naos, viento en popa, que rompe el puente de barcazas por el que la ciudad sitiada recibía suministros, y Sevilla, cercada y bloqueada, abre sus puertas al Rey Fernando.

En cuanto a la entidad de esta fuerza naval, Fernández Duro la fija en trece naos gruesas y cinco galeras construídas para la ocasión, por cuenta del rey, en Santander. Es posible que el número de naos fuera mayor, a juzgar por el de villas que proclaman su aportación a la empresa: Santander, Castrourdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera cambian su heráldica municipal para incorporar en sus blasones una nave que a velas desplegadas quebranta una cadena; Vizcaya afirma haber enviado treinta galeras; y en Galicia, Bayona, Noya, La Coruña y Pontevedra alegan su participación.

Don Fernando confirma a las villas los fueros y privilegios que les había concedido su tío Alfonso VIII; exime a las que son de realengo del quinto real sobre las mercancías y la pesca; se compromete a no embargar sus naves para las necesidades de la Corona, amén de la participación de las dotaciones en los gajes de la ciudad conquistada. Y para Ramón Bonifaz crea la dignidad de Almirante que incluye mercedes tales como la jurisdicción sobre cuantos embarcaren en armadas de la Corona; ciertos derechos sobre las mercancías importadas por mar, el privilegio de primer voto en el recién creado concejo de Sevilla; la asistencia en la Corte, y el cargo y dirección de las atarazanas en las que habían de construirse naves y galeras para la Corona. Alfonso X detallaría más adelante, en la Segunda de las Partidas, la autoridad y preeminencias del Almirante de Castilla, así como el ceremonial para su investidura.

Mas no son los privilegios del cargo lo que más interesa resaltar ahora, sino otros aspectos, a mi entender, de mayor trascendencia. En primer lugar, el título elegido, almirante, palabra de claro origen árabe; la elección de Sevilla como sede normal de residencia del Almirante, junto a la decisión de construir las que van a ser primeras atarazanas de la Corona en dicha ciudad, la misma elegida cuatro siglos antes por Abd-al-Rahman II para dar nacimiento a la marina del emirato, todo ello supone asumir, en alguna medida, una tradición anterior.

En segundo lugar, la asunción política de un objetivo estratégico: obtener el control del estrecho de Gibraltar y de sus accesos, con una doble finalidad: una de carácter nacional, aislar el reino de Granada de ayudas y refuerzos procedentes del norte de África, y una segunda de interés internacional, el restablecimiento de la libre comunicación entre el Mediterráneo y el Atlántico.

Esta confluencia de intereses va a dar lugar a la cooperación internacional. La batalla por el dominio del estrecho esta aún en sus comienzos y va a prolongarse cien años; pero en ese dilatado esfuerzo, la Corona de Castilla va a contar con la alianza permanente de Génova, una de las grandes potencias marítimas de la época, y, de modo intermitente, según los avatares de las respectivas políticas, de las coronas de Aragón y de Portugal.

En tercer lugar, la investidura de Bonifaz como Almirante de Castilla es tan sólo un aspecto de la disposición de los medios para alcanzar el objetivo estratégico propuesto: la fuerza, el mando y el despliegue de la fuerza. Por primera vez, la Corona de Castilla va a disponer de una fuerza naval permanente y de la infraestructura logística de apoyo correspondiente. Las atarazanas de Sevilla asumen la responsabilidad de construir y mantener una fuerza inicial de diez galeras; fuerza ampliamente variable a lo largo del tiempo; pero que, en cualquier caso, ha de ser el núcleo sobre el cual «facer Armada» con el concurso de otras naves, asentadas o requisadas para la ocasión o aportadas por los eventuales aliados.

Los honores y privilegios no son sino manifestación, acorde con los usos de la época, de la importancia del mando conferido al Almirante: jurisdicción sobre el personal; autoridad sobre las atarazanas, órgano ejecutor del apoyo logístico, y mando operativo de la fuerza naval. Los Almi-

rantes de Castilla van a participar personalmente en las principales acciones navales y alguno de ellos encontrará la muerte en la mar. No será hasta el reinado de los Reyes Católicos cuando, convertido en un título honorífico y hereditario, el cargo se desvirtúa y pierda su carácter de mando naval.

En cuanto al despliegue, la elección de Sevilla como base principal se complementa con el empleo de Cartagena, en el otro extremo de la prevista zona de operaciones, como base de apoyo. En ambos casos, los fueros concedidos a estas ciudades por Fernando III establecen para sus vecinos el carácter preferente de servir al Rey en la mar, «de hacer hueste por mar», quedando exentos el año que lo cumplieren de acudir a la formación de huestes terrestres.

No hay, por tanto, hipérbole al considerar la investidura de Ramón Bonifaz como fecha de nacimiento de la Armada como institución del Estado. De la actividad marítima deriva la realidad naval, el empleo de la fuerza en la mar, que la Corona asume como necesidad permanente para proteger los intereses de sus nacionales y alcanzar los objetivos de la política.

El primer objetivo va a plasmarse en la lucha para evitar una nueva invasión de la Península, esta vez a cargo de los benimerines. Obligado el reino de Granada a rendir vasallaje y a pagar tributo al de Castilla, la política y la estrategia aúnan sus esfuerzos para servirse de la división existente en el norte de África. Los benimerines son también una amenaza para las taifas en que se ha dividido el extinto imperio almohade; y esto va a posibilitar un juego de alianzas ocasionales con las que debilitar el empuje enemigo. Resultado inmediato de esta política es una nueva victoria naval del almirante Bonifaz sobre los benimerines, junto a la presencia de naves castellanas que realizan tráficos de cabotaje en el sur de la Península. Con este estímulo, el almirante recibe el encargo de preparar una gran expedición que lleve la guerra al interior de Berbería; un proyecto de cruzada similar al que, sin éxito, había llevado a cabo el rey de Francia, Luis IX, sobre el territorio de Egipto.

El proyecto queda en suspenso por el fallecimiento del rey Don Fernando; aunque no abandonado, pues durante casi todo el reinado de su sucesor, el rey Sabio, la idea se mantiene y es objeto de repetidos acuerdos de apoyo, ayuda o participación con el rey de Inglaterra. Mas nunca se

ejecuta: el fracaso en Túnez de San Luis en su última cruzada; el ofrecimiento a Alfonso X de la corona del Sacro Imperio por parte de los príncipes electores con ocasión del conocido como *largo interregno*, y los desórdenes que se producen en el reino por la prolongada ausencia del rey mientras se resuelve la sucesión imperial, van retrasando el ambicioso proyecto africano. Hasta que los benimerines toman la iniciativa, cruzan el Estrecho, amenazan las fronteras castellanas, en cuya defensa muere el primogénito del rey, el infante D. Fernando de la Cerda, y se hacen fuertes en la plaza de Algeciras. Acude la flota castellana a bloquear por mar la plaza sitiada por D. Pedro, el menor de los infantes; pero, sin recursos para sostener un bloqueo prolongado, termina por ser destruida por las galeras enemigas.

Son avatares de la dilatada batalla por el dominio del Estrecho que aún ha de prolongarse hasta mediados del siglo siguiente. Mas no se agotan en este primer objetivo las consecuencias marítimas de la conquista de Sevilla. La ocupación de nuevos y extensos territorios del valle del Guadalquivir produce tanto un crecimiento de la demanda de productos manufacturados, como una mayor disponibilidad de artículos para la exportación. Como señala Sánchez Albornoz (*España. Un enigma histórico*), mercaderes franceses, valones y flamencos por el Norte, y genoveses, pisanos y lucanos por el Sur, inundan el reino castellano vendiendo sus manufacturas y comprando materias primas y excedentes agrarios.

Sevilla no tarda en recuperar la importancia comercial que tuvo en los momentos de esplendor del imperio almohade. La colonia genovesa se refuerza y ve reconocida su importancia en el fuero concedido a la ciudad por Fernando III. Alfonso X, en los comienzos de su reinado, concede a la ciudad la celebración de dos ferias anuales, de treinta días de duración, con exención de impuestos de portazgo y otras cargas a los concurrentes. El comercio marítimo entre el Mediterráneo y el Atlántico crece en intensidad, en detrimento de la ruta interior que enlaza el Norte de Italia con Flandes, controlada por Francia, lo que se manifiesta en la decadencia de las ferias de la Champaña, mientras la ciudad de Brujas aumenta su importancia como centro de actividad comercial. Los puertos de Galicia empiezan a beneficiarse y a participar en esta corriente comercial.



Pero son las villas marítimas del Cantábrico las principales beneficiarias del incremento de las relaciones comerciales con el norte europeo. Burgos es el centro mercantil desde donde se dirige esta actividad, cuya importancia para la economía de Castilla obliga a una consideración creciente en la política de la Corona.

La importancia alcanzada por el comercio exterior, es decir, por el comercio marítimo, para la economía del reino se refleja en las Cortes, convocadas en Jerez por Alfonso X en 1268, al hacer inventario de las principales mercancías exportadas e importadas, destinos y procedencias, y reiterar la prohibición de exportar oro, plata y cualquier clase de moneda, así como alimentos esenciales para el abastecimiento propio: pan, legumbres y carnes vivas o muertas, y caballos y mulas, necesarios para la guerra y el transporte interior. Las importaciones incluyen productos manufacturados, en especial tejidos de calidad; sal, procedente de Harfleur, en la desembocadura del Sena, como tráfico de retorno para atender las necesidades de la pesca e industrias derivadas; así como la tradicional participación en el comercio de los vinos de Burdeos. La importancia política del tercer estado, o estado llano, y su influencia en las Cortes del reino, deben mucho al respaldo de esta vigorosa actividad mercantil.

El rey Sabio solventa pronto el problema heredado que dificulta las relaciones con Inglaterra: renuncia a sus derechos sobre el ducado de Gascuña en favor de su hermana, la infanta D<sup>a</sup> Leonor, cuyo matrimonio con el heredero del trono inglés, Eduardo, se acompaña de un tratado de confederación, paz y amistad entre ambos reinos, en el que, por cierto, se incluyen estipulaciones relativas a los peregrinos ingleses con destino a Santiago, cuyo número se multiplica al amparo de los privilegios otorgados.

La paz es importante para la libertad de comercio de los marinos cantábricos que evitan implicarse en las hostilidades provocadas por la reivindicación por parte de Francia de los feudos en poder del monarca inglés. Los puertos cantábricos simultanean sus relaciones comerciales con Inglaterra y con Francia, obtienen en Flandes privilegios de asociación y protección de sus bienes y actividades, en un régimen de libertad de navegación y de comercio que la Corona ampara con exenciones fiscales sin interferencia en la actividad. El Cantábrico une, de modo cada vez

más eficaz, el reino castellano-leonés con el núcleo más pujante de la actividad económica de Europa.

## LA DIVISIÓN DEL ALMIRANTAZGO DE CASTILLA

La realidad de estos intereses marítimos pesa, sin duda en el ánimo del Rey cuando, a la muerte del primer Almirante de Castilla, «considerando el rey D. Alfonso de cuanto valer era a los príncipes el señorío del mar, duplicó el almirantazgo» (Fdz. Duro, *La Marina de Castilla*). Designa a Pedro Martínez de Fe Almirante de las aguas de Andalucía, o «almirante de Sevilla», con mando sobre las galeras de la Corona y responsable de las operaciones navales en el sur peninsular; y a Rui López de Mendoza Almirante de los mares del Oeste, o del Cantábrico, con residencia ordinaria en Burgos y atarazana en Castrourdiales, con mando sobre los «navíos mancos» y jurisdicción desde el Miño al Bidasoa.

Hay, a mi juicio, en esta decisión mucho más que el simple reconocimiento de dos realidades geográficas diferenciadas. Es la existencia de dos objetivos distintos y permanentes en la política marítima de la Corona castellana lo que requiere una diferenciación estratégica que incluya, junto a la delimitación de ámbitos geográficos, definir en cada caso la misión, designar el mando responsable de cumplimentarla y asignarle los medios, fuerza y elementos de apoyo, adecuados para la ejecución. La especialización de los medios, galeras en un caso, naos o naves de vela en el otro, no es si no el reconocimiento de las distintas orientaciones tácticas que durante siglos van a diferenciar a las marinas mediterráneas de las atlánticas, lo que no excluye la reciprocidad del apoyo operativo: presencia esporádica de las galeras en operaciones en el Cantábrico y Canal de la Mancha y, más frecuente, participación de naos de los puertos del norte peninsular en apoyo de las galeras en las principales acciones navales que tengan lugar en la larga lucha por el control del estrecho de Gibraltar.

La situación de enfrentamiento casi permanente entre Francia e Inglaterra y sus repercusiones en el condado de Flandes, feudo del francés y cliente del inglés, y la cada vez más frecuente implicación de naves cantábricas en estos conflictos, justifican la oportunidad y prudencia de esta

decisión. Bien es cierto que, en lo sucesivo, no siempre se mantendrá esta dualidad en el almirantazgo, hasta volver a unirse definitivamente en el siglo XV; pero esto, que ha de considerarse dentro de los avatares de los reinados siguientes, no oscurece el acierto estratégico de la decisión tomada por el Rey Sabio.

Por la misma época, Jaime I solventa las diferencias tradicionales que, como conde de Barcelona, mantenía con el rey de Francia y firma con Luis IX el tratado de Corbeil, por el que el primero renuncia a las reivindicaciones catalanas sobre una serie de territorios al norte de los Pirineos, a cambio de la renuncia por San Luis de los derechos de soberanía sobre los condados catalanes heredados de Carlomagno. Queda con ello la corona de Aragón en plena disposición para emprender su política de expansión mediterránea y nace el cargo de Almirante de Aragón.

La expansión mediterránea de la corona de Aragón, que comienza con un carácter esencialmente comercial y se apoya en una activa política de acuerdos con los reyes o sultanes de los territorios norteafricanos hasta lograr un vigoroso asentamiento en Egipto y en los principales puertos del Mediterráneo oriental, no tarda en incorporar un fuerte componente de política imperial, de expansión territorial, que se inicia con la incorporación del reino de Sicilia por Pedro III el Grande. Esta campaña, en la que el gran Roger de Lauria desempeña un papel decisivo, marca el comienzo de una rivalidad con Francia que va a gravitar en lo sucesivo sobre la política mediterránea española.

Vemos cómo el despertar marítimo que con tanta fuerza se manifiesta en la segunda mitad del siglo XIII activa, casi simultáneamente, los tres espacios de la estrategia naval de España, con sus objetivos diferenciados y sus estructuras orgánicas y de mando, como expresión de la naturaleza compleja del ser marítimo español. Lo que hoy son las Zonas Marítimas principales, del Cantábrico, el Estrecho y el Mediterráneo, aparecen con clara identidad estratégica en esta lejana fecha de nuestra historia.

## CONSIDERACIONES FINALES

Ésta fue, en breves trazos, la esperanzadora respuesta de la España medieval a la vocación marítima. El reconocimiento por la Corona de la importancia del mar, tanto en lo económico como en lo estratégico, da lugar a la creación del Almirantazgo, a la institucionalización de lo naval como necesidad permanente. Así, en los albores del lento proceso de construcción del Estado nacional que, al amparo de una revitalización del derecho romano frente a la herencia germánica sustentadora del poder señorial, se inicia en el reino castellano con el Código de las Partidas, se consolida en el siglo siguiente con el Ordenamiento de Alcalá, hasta constituir más tarde uno de los rasgos que definen la entrada en la Edad Moderna, el instrumento para la ejecución de la política marítima se incorpora con personalidad propia al naciente entramado de las instituciones básicas del estado.

Hemos visto también cómo adquirieron su identidad y delimitación los espacios marítimos, cada uno con su carácter específico en cuanto a su valor económico y su orientación estratégica, incluida la discontinuidad ocasionada por la independencia de Portugal.

Francia, dominadora de las principales líneas interiores de comunicación europea, entra con lentitud y dificultad en la vida marítima. No es ajena a ello la interposición de la Península Ibérica que rompe el espacio marítimo francés: una posición de debilidad estratégica frente a la potencia que ejerza el control del estrecho de Gibraltar.

En contrapartida, Francia se interpone entre España y Europa. Por eso el Cantábrico representa la orientación europea de la Corona de Castilla, su nexo de unión con el corazón de la vida económica del occidente europeo. Mientras en el Mediterráneo la posición geográfica favorece a España en el enfrentamiento de las políticas expansivas de Francia y de la Corona de Aragón, en el Cantábrico el camino de Flandes aparece flanqueado por Francia e Inglaterra; esta última ocupa además una posición natural de bloqueo sobre los puertos continentales del canal de la Mancha y del mar del Norte. De ahí las oscilaciones de la política castellana según varían las relaciones de poder en el secular enfrentamiento entre los reinos de Francia e Inglaterra. La Historia nos enseñará, siglos

más tarde, las dificultades de España, enfrentada con ambas naciones, para «poner una pica en Flandes»; pero esto sucederá cuando la relación comercial, la actividad económica, el intercambio cultural se transformen en relación de poder y la desventaja estratégica penalice la política y la economía.

En este recorrido por la Historia medieval, me he expresado empleando con insistencia los verbos en tiempo presente. Es un modo deliberado de manifestar que el pasado forma parte de la realidad que vivimos, de lo que somos como individuos y como nación. Recordar lo sucedido en tiempos tan lejanos tendría escaso interés, más allá del puramente intelectual, si no sirviese, al menos, para orientar la reflexión sobre los problemas del presente.

Hemos visto cómo el despertar de la vocación marítima de Castilla corre parejo con el despertar de una vocación europea, de carácter económico, comercial, que asociaba la economía castellana al centro mismo de la prosperidad europea. Y que el Cantábrico era la vía de unión, y la libertad de navegación el objetivo de la política y de la estrategia.

En la actualidad, tras una larga ausencia, España ha recobrado la vocación europea. Cambiamos algunos nombres y ello no altera la sustancia de las realidades esenciales. Hoy es la Unión Europea; nadie habla de Flandes; mas Bruselas apenas dista de Brujas. Y Francia continúa interpuesta entre España y Europa, como bien saben los camioneros, al parecer mejor que los políticos. España no deja de ser una nación periférica respecto a ese núcleo europeo que concentra, junto a la mayor fuerza económica, la preponderancia política.

España, como en los lejanos tiempos de la Alta Edad Media, da la espalda al Cantábrico. Al menos, entonces, la maniobra política y estratégica estaba orientada al sur, a la Reconquista; pero hoy dice estar orientada al norte: a la integración europea, la presencia en las instituciones, la participación en las decisiones: políticas, económicas o estratégicas. En esta situación, renunciar al Cantábrico restringe la libertad de acción propia, prescinde del contrapeso marítimo a la Europa continental, acepta sin alternativa la servidumbre económica y política resultante de la interposición de Francia: la maniobra se plantea incompleta y España se sitúa en desventaja para hacer valer sus intereses en los centros de decisión europeos.

Con la Flota alejada del Cantábrico, el sector pesquero en dificultades, los buques mercantes de bandera nacional decreciendo, la economía de las regiones costeras en regresión, ¿no es el momento de reemprender, como en los tiempos de Alfonso VIII de Castilla y Alfonso IX de León, una vigorosa política de restauración de las bases de una economía marítima competitiva y proyectada al exterior? Sin olvidar la lección de esta historia: que la voluntad política, para ser efectiva, ha de actuar a favor de las iniciativas de la sociedad.

Desde aquí, desde esta cátedra, en la capital de la Zona Marítima, les invito a repensar e impulsar los modos y medios para recuperar el Cantábrico como espacio natural para la libertad de intercambios y la participación sin servidumbres en el futuro de Europa.