

LA EDAD MEDIA. LOS AÑOS OSCUROS DEL PODER NAVAL

(Primera parte)

F. Fernando de BORDEJÉ MORENCOS
Contralmirante

Evolución del concepto de la guerra

La caída del imperio romano abrió, en el año 475 después de J.C., un largo período conocido como la Edad Media que se extendería durante mil años y que se caracterizaría por soportar la Europa latinizada una oleada de invasiones de pueblos bárbaros, sajones, godos, visigodos, ostrogodos, germanos, hunos, vándalos, vikingos, árabes y turcos, que en etapas sucesivas, afluirían en torrentes atravesando y rompiendo las barreras que, a través de una frontera o «limes» fortificado había levantado Roma, con la amenaza de apagar los últimos rescoldos que quedaban de las civilizaciones griega y romana.

Al mismo tiempo, esa nueva situación iba a entrañar una regresión total en todas las esferas y actividades humanas que, en el ámbito marítimo y naval, se traduciría o materializaría por la práctica suspensión de los intercambios comerciales establecidos siglos antes por la vía del mar, así como por la casi total desaparición de las flotas, infraestructuras y hasta organización del antiguo mundo latino.

Sobre ese caos producido por las invasiones y de la anarquía que originaron los pequeños reinos, condados o simples feudos creados por esas masas incultas y salvajes, a partir del momento que se asientan en Europa, se elevarán paulatinamente poderosas monarquías, ducados y repúblicas, como Castilla, Inglaterra, Francia, Borgoña, Aragón, Pisa, Génova, Venecia y otras, que heredarán la cultura helenística y romana, base sobre la que se construirán nuevas instituciones de libertad política e intelectual que provocarán que, primero Bizancio y más tarde Europa Occidental, se erijan en dueñas y señoras del mundo al comenzar el siglo XVI.

En este triunfo final de Occidente sobre Oriente, de la cristiandad sobre la barbarie y el Islam, debemos reconocer el valioso papel que jugó el imperio bizantino, que con su capital en Constantinopla, fundada en el 328 con el nombre de Nueva Roma para tomar inmediatamente el nombre de su fundador, se erigió durante la práctica totalidad de la Edad Media, junto con la lenta acción de desgaste del infiel por parte de los reinos cristianos de la Península Ibérica, en el único bastión que contendría y rechazaría infinidad de ataques e invasiones, defensa aquella en la que las escasas y relativamente débiles fuerzas navales bizantinas lograron, más de una vez, una victoria de

idénticos efectos de los conseguidos en Salamina, éxitos que no han sido suficientemente valorados por la Historia.

Quizá pueda extrañar que, después de tantos siglos de gloria, se privase a Roma el honor de continuar siendo el centro de un imperio que durante algunos siglos continuó llevando su nombre pero, en el siglo v, Roma como capital y ciudad ocupada por los invasores ya no tenía ninguna importancia, dado además que, como había sido tradicional, todo el poder residía en la persona del emperador y allí donde éste se encontrase se convertía realmente en la capital del imperio.

Pero debemos advertir que el curso de la historia no fue sólo profundamente influenciado por las grandes invasiones, sino también por las diferencias existentes entre las culturas y orden social que los bárbaros aportaban y que contrastaban profundamente con las civilizaciones griega y latina, que avivaría Bizancio y con el paso del tiempo impregnarían a Occidente.

Pero es que, además, mientras que en el imperio de Occidente aquellas incursiones harían desaparecer la Legión Romana, unidad táctica y encarnación de un mundo que desaparecía, y con ella el orden pagano que la sostenía, obligando posteriormente a la iglesia latina a construir el suyo partiendo del orden bárbaro, en el imperio de Oriente, donde no se produjo un derrumbamiento militar definitivo, aunque el orden pagano inicialmente sobrevivió, muy pronto evolucionaría hacia el cristianismo, fundándose el Oriente y Occidente civilizado en un mismo ideal y comunidad de pensamiento.

Como era natural, esas profundas alteraciones alcanzaron a la esfera militar y naval, de un modo muy desigual. Así, en Occidente, durante los primeros siglos de la Edad Media la organización militar se perdió y el valor en su forma más primitiva se convirtió en la obsesión de los soldados, desvaneciéndose, por otra parte, todo atisbo de disciplina. Por el contrario, en el imperio de Oriente dicha organización se mantendría y mejoraría, y como consecuencia, mientras que la táctica y el armamento se degeneraba en Occidente, en Oriente se perfeccionaba y alcanzaba un alto grado de eficacia y calidad.

Por otro lado, las invasiones bárbaras forzaron a los romanos a adoptar una estrategia defensiva basada en la movilidad, lo que condujo a que la caballería relevase a la infantería como arma dominante, hasta tal punto, que hacia mediados del siglo v la legión era ya un recuerdo, permaneciendo la caballería como única arma decisiva y respetada, por lo que la espada dejó su sitio a la lanza y al arco. En la batalla de los Campos Catalaunicos, el año 451, librada por Aecio, general del emperador Valentiniano III, contra los hunos de Atila, en ambos bandos los lanceros y arqueros a caballo fueron quienes se enfrentaron, asistiendo los infantes a la pelea como meros espectadores.

En lo sucesivo y durante siglos, la infantería sólo servirá para proteger los trenes de abastecimiento, limpiar de enemigos los centros urbanos conquistados y, de paso, dedicarse al pillaje o como elementos ligeros para operar en zonas boscosas y montañosas, declive que coincidirá con el de las pesadas armaduras, puesto que no favorecían la movilidad y cuando reaparezcan, en el siglo x, lo harán bajo la modalidad de cotas de malla, más flexibles y cómo-

das que las pesadas corazas de hierro que únicamente quedaran para torneos y actos protocolarios.

Pero es mucho más interesante hacer notar que transcurridos los primeros siglos de la Edad Media, cuando se llega al siglo VII la sociedad se escindiría en dos ramas a la vez complementarias y antagónicas. La primera la encarnará la Iglesia, que impondrá un nuevo orden moral en el que se entremezclarán la política y la religión, mientras la segunda se fundamentará en el modelo político y aristocrático que representará el feudalismo, cuyo apogeo se situará entre los siglos IX y XII y que proclamará la dependencia de un hombre respecto a otro, la jerarquía de derechos sobre la tierra y la seguridad, sin la cual, según se divulgará, ninguna ética podía desarrollarse. Pero como la Iglesia era lo eterno mientras que el estado feudal personificaba el dominio de lo temporal, este poder terreno pronto comprendió que su sistema solamente podría mantenerse si admitía que la guerra, como la paz, debía conducirse bajo las leyes y dictados de la Iglesia.

Fue así como surgió esa concepción medieval de considerar los conflictos bélicos como un «juicio de armas», en el cual la Iglesia, en nombre de Dios, se transformaba en el árbitro. En consecuencia, el único medio para imponer límites a la guerra y reducir sus devastadoras consecuencias era espiritualizar o cristianizar la profesión de las armas y reducir la duración de los combates y campañas.

Puesto que en la guerra aprendían los hombres a combatir y morir valerosamente, ésta se convertía en una escuela de heroísmo que era, sin duda alguna, el ideal pagano. Pero como tal principio no se admitía, se aducía que como la muerte es la antesala de la vida eterna, la guerra debía ser conducida y practicada mediante reglas rectas y con buen juicio, lo que representaba el punto de vista cristiano. Fue así como el soldado clásico se transformó en el caballero cristiano o excelente guerrero en quien deberían inspirarse las generaciones futuras.

Una vez espiritualizada la profesión militar hacia el siglo IX, se hizo preciso restringir sus actividades mediante sanciones y preceptos. En primer lugar se estableció, en el año 990, una restricción conocida como *Pax Dei*, que en el fondo trataba de proteger las propiedades eclesiásticas, al clero, a los peregrinos, a las mujeres y niños y, asimismo, a los campesinos contra los estragos que producía la guerra.

Otra restricción fue la llamada «Tregua de Dios», consagrada oficialmente en el Sínodo de Elne el año 1027, que recomendaba suspender toda acción bélica desde el sábado a mediodía a la madrugada del lunes, si bien más tarde, en el Concilio de Clermont en 1095, el papa Urbano II, instigador de las cruzadas, proclamará la necesidad de una tregua mensual para la cristiandad, añadiendo una cláusula, la de la seguridad, tendente a que antes de reanudarse las operaciones quien no participase en la contienda como soldado, pudiera encontrar refugio en una iglesia u otro lugar santo.

Sanciones religiosas como la excomunión aseguraban el cumplimiento de todas y cada una de las reglas, especialmente la relativa a la tregua, y aunque

sus resultados no responderían a lo esperado, sí tuvieron una cierta eficacia porque, a los ojos de los cristianos, quien la rompiera quedaría marcado con el sello de la culpabilidad.

Una limitación subsidiaria tuvo su origen en el sistema feudal, bien que tomase dos formas distintas. La primera trataba de reducir los daños que ocasionaban los conflictos, por lo que éstos debían practicarse con nobleza y reglamentarse por códigos de honor. Por su parte, la segunda introducía el rescate, precio por el que un prisionero podía salvar su vida, asegurar su inmunidad una ciudad, recobrar un prisionero la libertad, etc., derecho que sería reconocido por las diferentes leyes medievales. Esta última innovación lograría dulcificar la crueldad de la guerra, si bien, también se convertiría en un próspero negocio para muchos, puesto que, incluso, en el siglo XV, principalmente en Italia, la esperanza de recibir una cierta cantidad reducía los combates a simples escaramuzas o simulacros en los que se buscaba capturar con vida a enemigos de cierta relevancia.

Pero aquella cristianización de la guerra implicó otras dos restricciones pues, de hecho, solamente quien poseyera un patrimonio estaba capacitado para costearse armas y armaduras, por lo que la guerra, por lo menos entre los siglos X al XII, la monopolizaría el elemento real y aristocrático. Por otra parte, como el alcance de las armas hasta que comenzó a divulgarse la pólvora en Europa, en el siglo XIII, obligaba a llegar al cuerpo a cuerpo, dado que todavía el uso de armas arrojadas era muy limitado, se reducía la pérdida de vidas humanas.

En ello radica otra de las causas por las que numerosas batallas acaecidas hasta el siglo XII no pasaron de ser simples choques entre grupos de caballeros, quienes revestidos de armaduras, trataban de buscar el combate individual para demostrar más el valor de cada contendiente que su capacidad de destrucción, por lo que el fin que se intentaba alcanzar era el de desarmar al adversario, más que matarlo, causa de que muchos combates terminaran por convertirse en torneos.

Por otro lado, a partir del siglo XII surgió el intento de la Iglesia de constreñir el uso de las armas arrojadas, como la ballesta, aduciéndose que iba a proletarizar la guerra. Bien que se desconozca el exacto origen de la ballesta, parece que comenzó a utilizarse a comienzos del siglo XI y aunque su empleo no se generalizaría hasta el XIII, debido al profundo desprecio que inspiraba a los caballeros, hasta el punto de que Enrique VII de Inglaterra llegaría a prohibir su uso, esta arma de difícil manejo se transformaría en la más mortífera antes de la aparición de los arqueros ingleses, pues aunque el arco provenía de la más remota antigüedad, era, asimismo, un arma considerada plebeya e innoble.

En 1139, bajo pena de excomunión, el segundo Concilio de Letrán prohibió su utilización, salvo contra los infieles, así como el reclutamiento de ballesteros mercenarios extranjeros. No obstante, tanto se popularizaría que Ricardo Corazón de León partiría para Tierra Santa en 1191, durante la Tercera Cruzada, con mil ballesteros, por lo que a pesar del anatema y amenazas de la Iglesia su adopción se extendió.

Es necesario conocer estas limitaciones cuando se estudia la guerra tal como se practicaba hasta el siglo XII. Sin embargo, es preciso hacer dos observaciones. En primer lugar, que esa forma de desarrollo de los conflictos, así como los principios que los regían, eran únicamente de aplicación en los ejércitos de Europa Occidental, con la salvedad, de que esas reglas y preceptos no tenían validez ni se respetaban si se combatía con los árabes u otros pueblos considerados bárbaros. De ahí que, por ejemplo, puedan considerarse como guerras y batallas sangrientas las llevadas a cabo por Justiniano contra los vándalos el 527; el asedio de Rávena por los ostrogodos el 553; las luchas de Carlomagno contra los sajones entre 772-814 y contra los lombardos, pueblo proviniente del bajo Elva, en el 773; la batalla de Edngte en el 878, entre Alfredo de Inglaterra y los invasores daneses; las campañas contra los eslavos de Enrique I de Francia y la de Enrique III en 1044 contra los húngaros o, para cerrar este muestrario, la batalla de Sagrajas en la que los almorávides derrotaron a nuestro Alfonso VI.

Después, que esas concepciones no se transformaron, como se ha dicho, como consecuencia de las invasiones normandas, aduciéndose para esta afirmación que a partir del año 768 Carlomagno había introducido ciertas novedades que estimaba necesarias para consolidar sus conquistas, que se extendían del río Elba a los Pirineos y del Canal de la Mancha a Roma. Es verdad que el mencionado emperador inició un incipiente sistema de fortificación de puntos que consideraba vitales para su seguridad y que constituyó trenes de apoyo logístico, así como fuerzas muy móviles, pero lo que se oculta o no se dice, es que fueron medidas de alcance muy limitado y sin tener carácter permanente, como se demostraría en los posteriores reinados, y además, porque su verdadera preocupación consistió en potenciar al máximo a la caballería y a los caballeros.

Cuando se inicia el siglo XII y comienzan las cruzadas, que se extenderán entre 1096 y 1291, la estrategia, si es que la hubo, quedó obscurecida y desdibujada por la propaganda, como ha sido costumbre que suceda en cualquier conflicto ideológico o religioso, pues más que buscar la victoria política se trató de aplicar una estrategia de destrucción, al mismo tiempo que la guerra en Palestina se asemejaba más a una aventura militar improvisada sin objetivos claros ni finalidades, incluso religiosas, a alcanzar a medio o largo plazo.

Pero lo que interesa destacar, es la paradoja de que si el ideal de los cruzados suponía la apoteosis de la caballería, las sucesivas campañas a lo largo de las siete cruzadas agravarían constantemente el régimen feudal, y si surgieron innumerables jefes, lista exhaustiva en la que, entre tantos, podríamos citar a Felipe I de Francia, Enrique IV de Alemania, Godofredo de Bouillón, Federico I Barbarroja, Ricardo Corazón de León, Felipe II Augusto, Balduino de Flandes o San Luis rey de Francia, jamás en ninguna de ellas existiría una unidad de mando y de concepción, así como una ausencia total de control de las diferentes fuerzas que intervenían, sin saber nunca que se quería y que se debía o podía hacer.

Asimismo, es digno de señalar que, aunque en las cruzadas la Infantería

no tuvo valor táctico alguno, decenas de millares de infantes marcharon a Oriente a pie siguiendo a los caballeros, pero más que para participar en los combates para salvar sus almas.

Por todo ello, desde el punto de vista militar las cruzadas no enseñaron nada en el campo táctico o de los armamentos y si para algo sirvieron fue para dar a Europa Occidental una unidad de pensamiento como jamás había conocido. Esa misma consideración puede hacerse extensiva al ámbito naval, dado que las diferentes marinas que participaron en tal empresa se limitaron a servir de meros transportes de soldados y peregrinos, por supuesto, mediante el pago de altas sumas por alquiler de los buques y acomodo de los pasajeros.

Quizá la razón de ese vacío, que duraría más de siglo y medio, radicó como ya hemos dicho, en que esas campañas las monopolizaron los nobles y, después, porque el pensamiento militar se polarizó en el campo terrestre a la destrucción de infieles, cuando no de amigos, y a la defensa de puntos fortificados pero sin pensar en alcanzar objetivos políticos, religiosos o sociales, aunque el vacío que dejaba el enemigo proporcionaría a los cruzados, aun sin buscarlo, bienes y tierras en las que pronto se levantarían utópicos reinos, condados y principados, como los de Jerusalén, Trípoli o Antioquía que, a la postre, es lo único que interesaría mantener.

En la esfera naval, como era lógico, dada la única función que desarrollaron los buques, tampoco pudo fomentarse ninguna doctrina o mejorar sus armas y medios, debido a la pasividad que demostró el adversario en la mar por carencias políticas o estratégicas que le impidieron controlar la superficie del Mediterráneo Oriental.

Únicamente, si atendemos a las crónicas del tiempo, las dramáticas luchas que en Palestina enfrentaron a príncipes y nobles entre sí merecieron llamarse guerra, y en ellas, el estamento militar solamente se preocupó, como ya mencionamos, de sus armaduras y de levantar fortalezas.

Otro hecho que produjeron las cruzadas se relaciona con el vertiginoso aumento de mercenarios y milicias urbanas, sin duda, debido a la abundancia de dinero que producían los préstamos y el financiamiento de cada una de ellas, mercenarios que en el siglo XIII se transformarán en los llamados «condotieros», sistema totalmente opuesto al idealismo feudal, puesto que combatían a sueldo sin importarles causas, creencias ni objetivos, solamente sirviendo al mejor postor.

Otra consecuencia se relacionó con la proliferación de fortalezas y castillos, hecho que se intensificará con el paso del tiempo para llegar a su máximo apogeo en el siglo XIV, en que cada señor o lugar dispondrá del suyo, aumento que significaba el último intento para mantener su fuerza y poder los caballeros. De ahí que el arte de la guerra se simplificase de nuevo, dado que las batallas iban a ser menos frecuentes pues siempre el más débil se apresuraría a refugiarse tras los muros de su castillo, asistiéndose, por el contrario, a un renacer de la poliorcética o arte de la fortificación, que no cesará de evolucionar hasta casi nuestros días.

A más largo plazo, las cruzadas, si ayudaron a prolongar la supervivencia

del imperio bizantino y de ciertos estados menores, también influyeron en el sistema feudal, que consideró que había salido reforzado, y de ahí, la resistencia que ofrecería a someterse a un poder central. Eso se conseguiría al cerrarse el siglo xv, cuando se afirmase la unidad de los diferentes estados europeos y ante la existencia de una artillería perfeccionada capaz de perforar y hacer caer los lienzos de las murallas, si bien, para espíritus avezados y con visión de porvenir había sido fácil adivinar, ya en el siglo xiii, que las armas arrojadas, como el arco inglés o la ballesta, anunciaban táctica y psicológicamente el próximo final de los caballeros, que eran quienes sostenían el armazón del feudalismo. Pero, quizá, el golpe de gracia se lo daría la incipiente aparición de los ejércitos nacionales en el siglo xvi, que señalaban el camino hacia la formación de ejércitos profesionales estatales.

Pero lo que verdaderamente cambió el carácter de la guerra en la Edad Media fue la aparición de la pólvora, y con ella, de la artillería, puesto que el principio de que la guerra era un juicio de Dios y la batalla una prueba moral, quedó reemplazado por una nueva certeza, que los conflictos armados eran un medio que conducía a un fin político y el factor decisivo era la potencia, por lo que el idealismo que presidió durante la mayor parte de la época medieval, dio progresivamente paso a la secularización de aquella y a considerar la guerra con pragmatismo.

Esos nuevos principios, antítesis del sueño del cruzado, alcanzarían su plenitud en el siglo xvi, cuando reyes como Francisco I de Francia no duda en aliarse con el turco, enemigo común de la Cristiandad, para lograr sus propios fines, intentando abatir a su rival el emperador Carlos I de España.

Finalmente, señalaremos que aunque las granadas de mano aparecen en 1382, las de humo en 1405, la pólvora en grano en 1429, el arcabuz en 1450, la pistola en 1483, etc., fue el sitio de Constantinopla por Mahomet II, en 1453, cuando el cañón se reveló como arma dominante, que iba a revolucionar la técnica, la táctica y hasta la estrategia, tanto terrestre como naval en la Edad Moderna.

Pero la pregunta que inmediatamente surge es si esos principios, sanciones, restricciones e ideas afectaron al ámbito naval.

Realmente en esos siglos oscuros que constituyen la Edad Media, la Marina como elemento militar decisivo y autónomo, a la que debían consagrarse prioridades y esfuerzos, fue constantemente descuidada si se exceptúa Bizancio y las repúblicas italianas, por lo que, en general, se situaría en todos los conflictos en un segundo plano. La explicación es bien simple y proviene del increíble desconocimiento e incapacidad de adaptación de los pueblos invasores a la mar, con la exclusión de los escandinavos o vikingos, producto de una cerrada mentalidad continental, situación que mantendrían durante siglos las formaciones políticas que se derivarían de aquellos pueblos.

Es preciso, por ello, recalcar que durante varios siglos, por lo menos hasta que se entra en la Edad Moderna, no existió una marina estatal en el sentido moderno de la palabra, pues durante cientos de años se acostumbró a requisar o alquilar barcos, con sus propias dotaciones, cuando se intentaba llevar a

cabo una empresa marítima, bélica o de exploración, acudiendo a las unidades navales que se encontraban en algún puerto y sin hacer distinción, que entonces era difícil de aplicar, entre una embarcación de guerra o mercante, algo que, por el contrario, el antiguo imperio romano había bien delimitado con el diseño de tipos diferenciados para hacer la guerra o consagrarse al tráfico comercial.

Normalmente el barco de guerra, en el largo período que tratamos, era una galera o nave mercante, no mayor de 300 toneladas, en el que se embarcaban un cierto número de caballeros y hasta caballos que, en casi todos los casos, superaban a la propia dotación, acostumbrando a ejercer el mando un caballero de la nobleza que no tenía por qué ser navegante ni conocer los secretos de la mar, al verse asistido por un piloto, quien no sólo gobernaba la maniobra y mantenía la derrota, sino que ejercía la dirección de la marinería, dualidad que, aunque jerarquizada, se sostendría hasta el siglo XIX en la marina británica, puesto que junto al comandante y oficiales de un navío o fragata, profesionales de la mar, aparecía en la plantilla un maestro piloto.

La corta duración de los servicios nos indica que no se efectuaban grandes expediciones militares lejos de sus bases, incluso, cuando se llega al siglo X, pues como sucedería hasta el XVI, se hacía difícil mantener una flota en la mar durante semanas o meses debido a problemas de mantenimiento, abastecimiento y vida común a bordo, a menos de que esas empresas discurriesen por aguas costeras y cerca de puertos aliados o amigos, dado que su escaso desplazamiento les imposibilitaba para llevar agua y víveres en cantidad y sus condiciones de habitabilidad eran malas.

En todos los casos, los buques se consideraban como simples vehículos de transporte de tropas o como plataformas para, aplicando la única maniobra que se conocía y se utilizaba desde la más remota antigüedad, el abarlocamiento o colisión, aunque ahora sin espolón, arma que progresivamente fue desapareciendo en todas las marinas, saltar al abordaje e iniciar una lucha similar a la que podía desarrollarse en tierra, la del cuerpo a cuerpo, que era a la postre la que daría la victoria, por lo que importaba más la calidad de las fuerzas embarcadas que, generalmente, nada tenían que ver con la mar o buques, que la maniobra de aproximación y preparación para el asalto. Como secuela, era lógico que en esas épocas y, asimismo, en largos períodos de la Edad Moderna, ni los mandos ni las dotaciones de los buques gozaran de una gran consideración social y provinieran de las capas más bajas de la población.

En ello radica la separación que se daba entre el servicio náutico y el servicio de armas de la fuerza embarcada, que era la que iba a decidir la derrota o la victoria.

Con benevolencia, los historiadores navales señalan al siglo XIII como el del tímido nacimiento de las armadas nacionales, fijando las siguientes fechas: Génova en 1284; Francia bajo Luis IX en 1285; Inglaterra, como derivación de la victoria de la Esclusa en la guerra de los Cien Años, en 1340; Portugal con Juan I en 1415 y, dejando pasiones a un lado, la marina española no nace con Gelmírez, Roger de Lauria o Bonifaz en su vertiente castellana y

aragonesa, sino bien avanzado el reinado de Carlos I o, más aún, con Felipe II en que ya se dan formaciones de carácter permanente, con una finalidad esencialmente militar y naval, aspectos y consideraciones sobre esas y otras marinas que trataremos en la segunda parte de este trabajo.

Táctica, armamento y arquitectura naval

Es difícil concebir que existiese en la Edad Media una táctica naval que no fuese excesivamente rudimentaria y sin evolucionar desde la caída del imperio romano, asistiéndose, asimismo, a una lenta evolución de los medios, puesto que la tradicional nave romana, la conocida liburna, tardará siglos en alcanzar su última expresión, la galera, después de haber transcurrido un largo proceso de transición que encarnará el dromon bizantino.

Como nos recuerdan los escritos de Vegetio o de León el Filósofo, los dispositivos tácticos, si así podían denominarse, consistían en designar a una serie de embarcaciones ligeras, de la clase galera o galeota, para que evolucionasen en círculo sobre las naves de mayor porte o que embarcaban material valioso, con el fin de prestarles apoyo y seguridad o, llegado el caso, para adelantarse a reconocer enseadas donde, con malos tiempos, pudieran aquéllas fondear y quedar al abrigo de la mar y viento o, en caso de avería, varar alguna embarcación en la playa.

Llegada la hora de la acción, todos los capitanes, que durante algunos siglos, por lo menos hasta el VIII, conservaron las denominaciones romanas como las de «navarca», «tetrarca», «magister navium» y «gobernador», intentaban abordar al adversario por sorpresa efectuando la aproximación navegando en formación semicircular, dispositivo que se mantendría incluso en los primeros tiempos de la Edad Moderna, en los que los buques más modernos y de mayor tonelaje formaban el frente de batalla o vanguardia, mientras que los más ligeros, con mayor movilidad y facilidad de maniobra se colocaban en las alas para tratar de envolver a las naves adversarias y, de lograrlo, procurar dispersarlas o forzarlas a poner proa a la costa, cortándoles toda posibilidad de alcanzar la alta mar o aguas libres.

Si se conseguía el abarloadamiento como producto de una colisión buscada, lo usual era lanzar planchas y garfios de abordaje al mismo tiempo que con la ayuda de una especie de hoz afilada, que comenzaron a usar los dromones bizantinos en el 740, en la batalla de Akroainos, se intentaba cortar las drizas, estays y obenques, mientras expertos nadadores se lanzaban al agua para provocar roturas en las obras vivas y, de conseguirlo, arrojar con catapultas piedras muy gruesas sobre la banda dañada a fin de acelerar su naufragio, sistema que utilizó Nicéforo II el Focas, en la reconquista de Creta el 961.

En cuanto al armamento, hasta la aparición de la artillería, y aún en los primeros tiempos de su empleo, a bordo se disponía de diversos medios de combate, entre otros, una gran masa metálica o de piedras, que suspendida en las vergas se hacía caer sobre la cubierta enemiga, así como también una viga

que terminaba en una cabeza de carnero o de algún horrible monstruo que, en los abordajes, servía tanto para deshacer la obra muerta o superestructura como para desordenar la defensa.

Fue a partir del siglo XII cuando comenzaron a montarse ocasionalmente en las naves una especie de torres o plataformas de madera, en cuya cima se situaban arqueros y ballesteros que dominaban las cubiertas de los navíos adversarios, arma, si así se la puede llamar, que se empleó en 1249 en el sitio de Damietta para batir la plaza desde la mar y en 1373 por los genoveses ante Chipre, aprovechando para ello dos galeras capturadas.

Pero el arma más temida, eficaz y decisiva es la que apareció en el siglo VII en Bizancio, un sistema de «sifones» para lanzar el fuego griego, que será utilizado por primera vez y con pleno éxito contra buques musulmanes el año 677 y luego el 717, así como en el 941 y 1043, esta vez, contra naves rusas y aunque no se conoce todavía su exacta composición, parece ser que se trataba de una mezcla oleaginosa que se inflamaba al ponerse en contacto con el aire, haciendo alusión autores de esas épocas a fenómenos de combustión espontánea y explosiones violentas con liberación de humo muy espeso.

Según la «Chronographie» de Theophanos, escrita entre los años 811 y 815, su invención se debe a un arquitecto griego establecido y, según otros huido en Siria, llamado Kallinikos, que el año 673 ganó Constantinopla donde presentó su invento, el que sería denominado como «el fuego griego».

El sistema de proyección tampoco es bien conocido aunque todo parece indicar, según ha demostrado el conocido arqueólogo naval Hime, que se trataba de una máquina de agua situada en la proa de los buques concebidos para montar dicha arma, funcionando según un procedimiento similar al de un sifón o jeringuilla, máquinas que Herón de Alejandría nos informa que ya se conocían en el siglo I después de J. C., afirmación que es preciso admitir con reservas. Los proyectiles que, asimismo, podían contener la mezcla y se destinaban a lanzarse con la mano o por medio de cañas flexibles, no eran otros que vasijas de tierra o arcilla cuando no de vidrio que, en todos los casos, dispersaban aquel mortífero producto.

Realmente se trataba de un arma secreta, pesando un riguroso castigo a quien revelase su composición, secreto de estado, tan bien guardado, que la fórmula se perdió en el momento que los cruzados, hacia el 1203, conquistaron Constantinopla y se hicieron con el imperio bizantino, quedando por ello en el misterio si ese «fuego griego» se reservaba únicamente para su utilización en los barcos o, asimismo, en la defensa de las plazas fuertes, dado que se conocen relatos contradictorios sobre su empleo.

Lo que sí parece demostrado, es que los árabes, que al final del siglo VII se movían sin dificultad por las aguas que bañaban Asia Menor, Egipto, Siria y Palestina, llegaron a temer a la mencionada arma pero sin que ésta ejerciese ninguna influencia en los clásicos procedimientos tácticos. En todos los casos el «fuego griego» constituyó un elemento decisivo para la defensa de Bizancio y de su capital, y en combate naval a corta distancia, como era lo usual, sus efectos eran terribles pues se dice que los incendios que provocaba era difícil apagarlos.

Para ampararse contra ese tipo de proyectiles incendiarios, los normandos de Sicilia en el siglo XI y los venecianos en el XII adoptaron la práctica bizantina de proteger los cascos de los buques con rollos de lino empapados en vinagre, que colocaban entre el forro y semiforro de la obra muerta, si bien, posteriormente, las flotas aragonesas en el siglo XIII sustituirán dichos rollos por cueros, generalizándose su uso.

Prácticamente el empleo del «fuego griego» se limitó al ámbito mediterráneo siendo escasamente aplicado por las flotas atlánticas antes de la adopción de la artillería, que relegaría a aquella arma al olvido. No obstante, se sabe que el año 1338 el arsenal francés de Rouen construyó una especie de mortero capaz de lanzar granadas incendiarias y que, en 1385, ingenios semejantes montaban los buques del llamado almirante, por los franceses, Jean de Vienne, en el canal de Zwyu durante la guerra de los Cien Años, obligando a una fuerza inglesa a retirarse.

Pero no se debe confundir el «fuego griego» con el denominado «fuego volante», constituido éste por diversas mezclas de resinas, azufre, nafta, etc., y que en Oriente se conocía su existencia desde dos siglos antes de la aparición del primero. Ahora bien, lo que sí sabemos, es que el único documento que distingue correctamente las diferencias entre ambos fuegos es la canción de la gesta de Ricardo Corazón de León, escrita bajo el reinado de Eduardo I de Inglaterra, aclaración necesaria, pues es muy corriente que el «fuego volante», del que precisamente hizo uso el mencionado monarca inglés en 1304 en el asedio de Stirling Castle, se le confunda y hasta llame «fuego griego».

En el momento del combate era normal establecer una situación que actualmente denominamos «zafarrancho de combate», en la que se activaban todas las armas disponibles al mismo tiempo que se establecían en ambas bandadas de la cubierta, como medio de protección, una hilera de escudos recubiertos de lino y con doble forro, en cuyo interior se introducían trapos, trozos de estachas y otros materiales que sirviesen para amortiguar el impacto de los proyectiles normales. De igual modo, se levantaban defensas en el través del puente, a proa y en las bases de los palos mayor y mesana, acudiéndose en las galerías a ligar los remos entre sí y, en el caso de galerías de dos órdenes, estibar éstos en la cubierta baja para dejar despejada y lista para el combate la superior.

A socaire de las defensas o aspilleras se situaban los ballesteros y arqueros que, a comienzos del siglo XV se reemplazarían por pequeñas bombardas que pivotaban sobre un eje de hierro permitiendo iar su campo de tiro.

Iniciado el encuentro y antes de comenzar el asalto se acostumbraba a lanzarse mutuamente proyectiles muy variados con el objeto de desorganizar las defensas, desde dardos y flechas que trataban de producir desgarros en las velas si no se habían aferrado, lo que era muy raro, hasta materias inflamables como el mencionado fuego o, simplemente, estopas impregnadas de aceite o resina ardiendo. Otros tipos de proyectiles consistían en vasijas muy frágiles que al destrozarse sobre las cubiertas enemigas esparcían cal viva, con el fin de cegar al adversario o para extender una especie de «gel» que provocaba la pérdida del equilibrio.

En los ataques a las plazas fuertes los buques procuraban no presentar su través, sino la proa, razón de que posteriormente las principales armas de fuego se concentrasen en todos los buques en dicho lugar. Algunas veces se unían galeras entre sí con la finalidad de constituir un frente único, para establecer una línea de bloqueo sólida y sin fisuras o, también, para convertirlas en baterías flotantes tal como, según nos relata Brantome, hizo García de Toledo cuando colocó cuatro cañones en batería sobre dos galeras desmanteladas, enlazadas por una larga plancha.

La arquitectura naval en la Edad Media es una esfera muy poco investigada, causa de que sea preciso descifrar muchas lagunas y puntos oscuros, recoger y catalogar pacientemente lo que sobre el tema nos muestran los textos clásicos, así como estudiar la iconografía correspondiente a ese largo período, a fin de establecer rigurosamente las fechas de cada dato o resto arqueológico hallado y su encadenamiento cronológico, como única forma de superar los escasos conocimientos que poseemos sobre la evolución de los buques del período medieval. Pero todavía pasarán muchos años o, quizá, décadas, antes de que se vean realizados esos trabajos y, ello, si existen especialistas que se consagren a indagar y con paciencia y celo resolver el problema, muchas veces difícil e ingrato, especialmente, ante la dificultad que entraña el poder acceder y recopilar fuentes fiables.

Pero en lo que se está de acuerdo, es que la arquitectura naval en el período que tratamos presenta unos caracteres muy propios y con unos rasgos comunes. Por un lado, los medios navales se derivan de la tradición naval romana, como lo demuestra el hecho de que la galera haya llegado hasta el siglo XVIII sin apenas modificaciones, pues es conocido que en el siglo X diversos astilleros de la península italiana lanzaban al agua algunas galeras que no implicaban ninguna mejora sobre las birremes o trirremes u otros barcos de la antigüedad, si se exceptuaba la falta de un espolón en la obra viva.

Por otro lado, los limitados progresos realizados por los bizantinos entre los siglos VII al XI, fueron recogidos por las nacientes marinas árabes y occidentales del Mediterráneo, tomándoles los tipos de naves e incluso sus mismos nombres, aunque en muchos casos con otro significado. Así, el término «dromon», en sus comienzos nave rápida bizantina de la que como ya hemos mencionado fue nave de transición entre la liburna romana y la galera, se aplicará al finalizar la edad media a los buques pesados y lentos.

Otra fuente inicial de inspiración momentánea provino de las invasiones normandas, que alcanzaron toda la Europa occidental y al mismo Mediterráneo por vía marítima a partir del siglo IX. Mientras los piratas normandos, si es verdad que cuando se asentaban en tierras meridionales adoptaban formas de construcción de los pueblos que se encontraban y con los que iban a convivir, por el contrario, los pueblos costeros copiaron, por lo menos, hasta el siglo XIII, especialmente los de Francia e Inglaterra, los modelos de buques vikingos, como nos enseñan los sellos que se conservan de los puertos de Dover y de La Rochela, correspondientes a los siglos XI y XII. No obstante, esos modelos septentrionales no tendrían demasiada fortuna fuera de su pro-

pio ámbito, pues no sobrevivirían en Europa occidental y menos aún en el Mediterráneo, al ser desplazados por una larga serie de buques, esencialmente meridionales.

Pero a pesar de todo ello, podemos afirmar que siendo diferentes en su origen, en el idioma, en la cultura e incluso en el carácter, la gran mayoría de los pueblos del Mediterráneo y del Atlántico, excepto Bizancio, desde el siglo v hasta finales del ix, todos ellos mantendrían contacto con la mar, copiando naves romanas que se salvaron de la destrucción y anarquía o mediante simples formas de embarcaciones locales que les permitían navegar en aguas cercanas a sus respectivas costas.

Habrà que esperar al siglo xii para que comience una fusión progresiva que fue impuesta por numerosas causas, entre otras, los contactos humanos e intercambios de todo tipo por la vía del mar una vez asentados los diversos pueblos y muy especialmente por las cruzadas y el progresivo aumento del comercio exterior que obligaba, cada vez más y en mayor número, a que naves de Flandes recalasen en puertos castellanos, aragonesas en el Próximo Oriente y las de Génova y Venecia alcanzasen puertos del Asia menor y hasta de los Países Bajos.

En la arquitectura naval de la Edad Media, caben distinguir cuatro etapas bien diferenciadas. La primera se caracteriza por una total inacción, no surge ningún adelanto y todo se copia del pasado clásico, período que se extiende desde el siglo v al x. Las tres fases siguientes se corresponden con tres corrientes arquitectónicas y artísticas que dominaron ciertos períodos del medievo, renacimiento, gótico y renacimiento.

De ahí que la segunda etapa o fase románica se relacione con los perfeccionamientos que se realizan o aparecen en la esfera naval a partir del siglo xi y comienzos del xii, con la adopción del gobierno de codaste, astrolabio y aguja de marear, al mismo tiempo que los diversos buques de la Europa septentrional comienzan a conocerse y divulgarse en el resto del mundo por entonces civilizado, fase que terminará a finales del siglo xii. Un tercer ciclo, conocido como el gótico, arranca en el siglo xiii en el que se manifiestan nuevos modelos de naves que, aunque derivadas de las antiguas, modifican en cierto modo a éstas, período que finalizará en el siglo xv. Finalmente, se abrió el último ciclo, el llamado renacimiento, en el que se consolidan unos tipos de navíos y otros se ven ya condenados al ostracismo o desaparición, figurando entre los primeros la galera y sus derivados y entre los segundos el «dromon» bizantino y el «drakkar» escandinavo, mientras embarcaciones muy peculiares como la «carraca», carabela o fragata se afirman.

Con independencia de lo que antecede, en cualquier época siempre existieron dos clases de buques, puesto que no se ha podido conciliar jamás dos características, la de disponer de una gran capacidad de carga y al mismo tiempo ser navíos muy rápidos. Según los intereses en juego prevaleció una u otra opción, siendo los correspondientes a la primera lo más panzudos posible con el fin de aumentar las mercancías embarcadas y, con ello, los beneficios, mientras que los buques que se acogían a la segunda opción debían ser de for-

mas muy estilizadas para ofrecer una menor resistencia al agua y avanzar mejor con cualquier clase de tiempo, distinción que con los años conduciría a la existencia de dos marinas, la de guerra o militar y la mercante.

Los medios de propulsión eran, asimismo, dobles. El viento era el más económico y ventajoso, puesto que no implicaba gasto alguno, aunque era caprichoso, inigual y difícil de utilizar cuando se tenía necesidad de llegar rápidamente y a fecha fija o cuando era preciso escapar del enemigo, dado que su aparición era problemática y nunca se podía asegurar de poder contar con él. Por eso, si se deseaba mantener una navegación constante y veloz, era imprescindible acudir a un medio mecánico que nunca sería económico, el que ofrecía la propulsión humana materializada por el remo y galeotes o esclavos.

Esas dos opciones que nacen tan pronto como el hombre se pone en contacto con la mar, se materializaran en la Edad Media en la nave, de clara vocación comercial a la que la vela, como elemento prioritario, se ofrecerá como su propulsor ideal y de las que se derivarán numerosas clases de buques y, por el otro lado, la galera y el drakkar, que aunque monten aparejo se servirán principalmente del remo, embarcaciones de las que, a su vez, se originarán otras.

Los principales medios navales que aparecen, subsisten o mueren durante la Edad Media, se resumen en los siguientes:

Arsile: Galera de idénticas dimensiones y desplazamiento que la normal, pero que se caracterizó por no ir armada.

Bajel: Tiene su origen en el siglo xv y se sostendrá hasta el xvii. Derivado en cierto modo de la galera, pero de menor desplazamiento, más rápido y maniobrero y buque fundamentalmente artillero.

Balandra: Embarcación de un solo palo, con vela cangreja y foques propia del siglo xiv y xv, si bien se mantendrá posteriormente.

Barbola: Unidad de los siglos xii y xiii. Verdadera fortaleza flotante que prestará grandes servicios en el asedio de plazas fuertes o para forzar bloques y pasos estrechos, siendo utilizada por primera vez en 1187 por Conrado de Montferrant durante el sitio de Tiro.

Barga: Buque escandinavo, posiblemente de los siglos viii o ix, que participaría en la batalla de la Esclusa durante la guerra de los Cien Años. A partir del siglo xii se acastilló suprimiendo su anterior proa lanzada y añadiéndosele en el xiv un palo trinquete.

Bergantín: Embarcación de dos palos, vela cuadra y gran cangreja, en el siglo xviii. Con diez remos por banda se le puede considerar como la más primitiva derivación de la galera en la Edad Media, conociéndose su existencia a partir del siglo xiii.

Busso: Según documentos del siglo xiii, embarcación muy rápida, de 20 a 30 metros de eslora y dotada de dos palos.

Carabela: Tiene su origen en Ragusa, en el mar Adriático, en el siglo xii, para navegación de gran cabotaje. Derivada de la antigua Carabus, llegará a

Portugal y a Galicia para actividades pesqueras en el siglo XIII y en el XIV será profusamente construida en todos los mares. Buque ligero de 30 a 70 toneladas, dimensiones medias, con tres o cuatro palos, aunque inicialmente solamente montó dos, el de proa con vela cuadra y latinas el resto, unidad muy maniobrera que se haría famosa gracias al viaje de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo.

Carraca: De origen árabe para unos y genovesa para otros, muy utilizada a partir de finales del siglo XIII. Montaba dos castillos a proa y a popa, pudiendo disponer de hasta tres cubiertas y desplazar 2.000 toneladas. En 1440 el duque de Borgoña solicitó carpinteros portugueses para construirla en los Países Bajos, llegando a convertirse en el buque ideal de la Liga Hanseática. En el siglo XVI y, asimismo, en el XVII sería considerada como un excelente medio de transporte en el Atlántico.

Coca o Cocha: Embarcación de origen flamenco, muy manguda, acastillada y alta de borda que surcaba las aguas atlánticas desde el siglo XII, pasando al Mediterráneo gracias a los cruzados. De unos 60 m de eslora por 10 de manga, montaba un palo mayor para vela cuadra y, a veces, mesana por otra latina. La conocida Coca catalana «San Clemente», armada en 1331, poseía tres puentes, disponía de 500 hombres y se propulsaba con remo y vela.

Drakkar: Nave escandinava que dieron a conocer en Europa los vikingos. De múltiples usos, pues servía, asimismo, de monumento funerario, desplazaba de 30 a 50 toneladas, con casco de tingladillo y caracterizada por su rapidez, aguante a la mar y gran autonomía. De poca manga en relación con su eslora, proporción de 1 a 5, montaba un solo palo, abatible para una vela cuadra, así como de 60 a 70 remos. Inicialmente sin cubierta ni superestructura, aunque en el siglo XI apareció un tímido castillo a proa y en el XII también a popa. A simple vista podía confundirse la proa y la popa al ser iguales como consecuencia de prolongarse la roda y codaste y coronarse ambos con figuras de monstruos marinos o mitológicos. Si bien se desconoce exactamente el momento de su aparición, todo parece indicar que se remonta al siglo VI y, sin duda, su proyectista tuvo que conocer las birremes romanas.

Dromon: Fue el navío más característico de Bizancio, derivado, como ya hemos mencionado, de la liburna romana, aunque mayor y más poderoso que ésta, puesto que Bizancio fue refractario a cualquier intento de potenciar modelos diferentes al encerrarse su marina durante mil años en un conservadurismo total en lo referente a la construcción naval. Según León VI, también se la conoció en el siglo VI como «nave cursoria». Son escasísimas sus representaciones gráficas reales, no figuradas y exageradas que sí abundan, aunque según el citado León VI, en su obra «Naumaquia», disponía de 25 remos por banda y de unos 40 m de eslora por 6 ó 7 de manga, aunque también se lanzaron al agua unidades menores y mayores, caso éste del gran dromon, citado por Constantino Porphyrogenete, que era propulsado por cien remeros con dos órdenes, mientras que Basilio el Parakoimomeno nos confirma la existencia de un espolón por encima de la línea de flotación y la existencia de

un palo en el que la antigua vela cuadra se había visto sustituida por otra latina, modificación que puede inscribirse en el activo del dromon como uno de sus escasas mejoras, pues descubrieron su aptitud para ceñir con fuerte viento. Fueron buques, por otra parte, más adaptados que las galeras para combatir a distancia, pues, además de las máquinas de agua o sifones para el «fuego griego», se acostumbraba a instalar en su cubierta, a partir del siglo IX, una especie de torre que, asimismo, ya hemos mencionado, que permitía una mayor visibilidad y aumento del alcance de sus armas arrojadas. Aunque en ciertas ocasiones se les utilizaron como transportes comerciales, ese empleo fue excepcional porque, en general, el comercio bizantino prefirió siempre confiar sus cargas a navas venecianas, pisanas o genovesas, más que recurrir a ese modo de transporte tan poco práctico como costoso.

Escorchapín: Propio del siglo XIV, de escaso porte, vela latina, con más de 100 toneladas, que nace en el mediodía francés.

Fragata: En el siglo XIV, simple buque de recreo, sin cubierta y con diez remos por banda, que le convertía, prácticamente, en una galera muy reducida.

Fusta: Surge en el siglo XV, en Venecia y costa dálmata del mar Adriático. Se trataba de una galeota, pero más pequeña y sin arrumbada o castillo de proa, portando uno o dos palos para velas latinas y de ocho a diez remos en cada costado.

Galea o Galia: Nombre dado en el siglo X a un dromon ligero y rápido y con un solo orden de remos, disponiendo, asimismo, de espolón a proa y carroza a popa. Fue muy empleado por la marina bizantina para misiones de enlace y vigilancia de la costa, aumentando con el paso de los años de tamaño para llegar a confundirse o fusionarse con la galera.

Galeaza: Con forma de galera, pero muy pesada, disfrutando de mayores espacios que ésta y con menor dotación. Disponía de dos a tres palos, timón a la navaresca o de codaste y remos en ambas aletas para ayudar en las maniobras. Asimismo, montaba sendas plataformas a proa y a popa, veinticinco bancadas para remos, asignándose cinco o seis remeros a cada uno. Propia de finales del XIV y comienzos del XV, en que los remeros verán alzarse sobre ellos una cubierta para instalar artillería, llegando a situarse hasta 50 cañones.

Galera: Representa la evolución final de la liburna romana después de haber pasado por unos tipos de transición, como el dromon, convirtiéndose durante siglos en la nave mediterránea y en ciertos períodos de tiempo atlántica por excelencia. Se configura como tal a finales del siglo IX, alcanzando su apogeo, por el número de unidades construidas, en los siglos XIII y XIV, en el período que tratamos. Su diferencia más notable con la liburna romana era la ausencia de un espolón que para griegos y romanos constituyó el arma ofensiva principal. Sus dimensiones eran ligeramente superiores a la liburna, con una proa lanzada y afilada que podía considerarse como un minúsculo espolón que, con el tiempo, se curvaría hacia arriba. Embarcación muy rápida, medía aproximadamente alrededor de 40 a 50 m de eslora por cinco a seis de manga y con escaso calado, lo que las permitía varar en tierra, sin que fuese prudente navegar o combatir muy lejos de la costa, disponiendo a proa y popa

de sendos castillos o puentes y quedando el resto al descubierto. Normalmente poseía un solo mástil muy robusto para aguantar una gran verga, aunque las hubo con dos y hasta tres palos, aferrando a aquélla una vela latina inicialmente llamada «trina», por oposición a la «quadra», de la que se serviría en travesías normales y con vientos favorables. De su dotación, los dos tercios eran remeros, disponiéndose los remos uno por bancada sobre una galera-tipo y dispuestos en un solo orden, accionado cada uno por tres o cinco esclavos o prisioneros, aunque se sabe que ciertas galeras de Amalfi y Pisa montaban dos remos por banco. Asimismo, de la galera-tipo, la más preferida y abundante, se derivaron otras que recibieron distinto nombre, según su misión o características, como la galera desnuda o la galera bastarda.

Galeón: En sus comienzos, galera muy ligera y con un solo rango de remos, utilizada para transmitir órdenes o mensajes, modificándose en el siglo XVI, en que se trasformaría en un buque de gran porte con dos cubiertas y tres palos.

Galeota: Derivada de la galera, alcanzó el siglo XV sin arrumbada, con una sola cubierta y sin palo trinquete, siendo su eslora la mitad de la de una galera y unos 15 remos por banda.

Galite: Galeota turca fuertemente artillada.

Galizabra: Derivada de la galera, pero con menor desplazamiento, y que surge en el siglo XIV en Génova.

Galocha: Galera con tres hombres por remo.

Gato: Según Guillermo de Tiro se trataba de una gran galera propulsada por 100 remos, manejados cada uno por dos hombres.

Gripe: Barco de pesca empleado en el siglo XIV por los chipriotas.

Gurar: Réplica árabe del dromon bizantino.

Katenai: Buque de origen árabe, que en el siglo X lo hicieron suyo los bizantinos como buque logístico.

Kayak: Embarcación del área norte de Noruega, monoplaza y semicerrada, que dieron a conocer los vikingos en Inglaterra en el siglo XII.

Koumbarea: Nave mercante bizantina derivada de la nave «oneraria» romana, pero provista de vela latina.

Laud: Aparece en el siglo XIV como buque de pesca mediterráneo.

Leño: Conocida por describirla Alfonso X en las «Partidas». Se sabe que llevaba remos y velas.

Luengo o Longo: De origen italiano y del siglo XIV. Embarcación esbelta y de escasa manga, que se veía propulsada por remos.

Mahona: Unidad árabe, algo mayor que una galeaza.

Mahonesa: De origen turco. Se trataba de una gran nave de carga y muy lenta, con una silueta similar a la galera, pero desprovista de remos y portando una vela cuadra.

Manco: Se decía de aquellos buques que no disponían de velas.

Marsilana: Nave del mediodía francés que aparece en el siglo XIV, con la característica de disponer mayor manga a proa que a popa.

Nao: Se confunde en el vocabulario naval con la nave. Realmente era un

buque en sus orígenes de un solo palo, al que en el siglo xv se le añadiría el mesana y un bauprés y no disponía de remos. Propia del Mediterráneo, actuaba como buque de guerra en ciertas empresas, pues su vocación era la de barco de carga. Por sus dimensiones se convertiría en un buque ideal cuando surge la artillería. Por otra parte, por su robustez, gran autonomía, capacidad de carga y aguante a los malos tiempos, evolucionaría para dar paso al galeón de la Edad Moderna.

Nave: Nombre genérico que se daba a las embarcaciones de cierto porte, con uno, dos o tres palos.

Ousia: Buque comercial de Bizancio dotado de remos y aparejo latino y de gran autonomía, de ahí que se emplease, a partir del siglo x, para operaciones lejanas.

Pamfilo: Embarcación especializada en el transporte de ganado, por lo que eran muy mangunos y pesados. Figuraba en su dotación de 130 a 160 remeros, número alto pero necesario para mover su gran masa y poder seguir en la estela de los buques militares. Más tarde evolucionaría para convertirse en una nave más rápida idónea para misiones de vigilancia y patrulla.

Queche: Buque flamenco del siglo xv, poseyendo dos palos y de 100 a 200 toneladas.

Saetia: De origen mediterráneo, según unos provinente de Sicilia y para otros de Bizancio, que aparece en el siglo xv. Dos palos para velas latinas y remos, pudiéndosela considerar como una galera sutil, ligera y pequeña.

Sagena: Embarcación bizantina similar a la koumbarea.

Snekkar o Esneque: Buque escandinavo con características muy semejantes a los *drakkar*, pero de menor dimensión y desplazamiento, confundándose generalmente con éste.

Sun: Réplica árabe de la galera.

Tarida: Del árabe tarit o rápido. Utilizada en el siglo xiii por los árabes se derivaba del pamfilo bizantino, aunque era algo menor.

Trebuza o Trebuca: Buque catalán de finales del siglo xii, muy similar a la galeota y con remos.

Uxer: Asimismo, buque derivado del pamfilo para el transporte de ganado, disponiendo de tres cubiertas en las que podían alojarse unos 60 caballos, habiéndosele practicado la apertura de una porta de acceso en la aleta de estribor. Dicho buque comenzó a navegar en el siglo xv.

Zabra: De muy débil desplazamiento, con dos palos y tercio, propia del siglo xiii. En el xv aumentaría de tamaño hasta alcanzar las 600 toneladas y se le dotaría de dos palos para velas cuadradas. Buque típico del Cantábrico.

Zelandria: También llamada *Zalandria* o *Xalandria*. Se derivaba del dromon bizantino, pero con mayor eslora. Hasta el siglo ix gozó de personalidad propia, pero a partir de entonces comenzó a identificarse con el dromon, debiendo advertirse que entre los siglos ix al xiv se aplicó en el Mediterráneo el nombre de dromon a cualquier barco.

Con esta relación cerramos esta primera parte del trabajo para consagrar la segunda, que aparecerá en un próximo número, a las características, diferencias, coincidencias, objetivos y finalidades de las distintas marinas atlánticas y mediterráneas de la Edad Media.

BIBLIOGRAFÍA

- BARRAS DE LA PENNE: *La Science des Galeras*. Marsella, 1697.
BOEHMER, G. H.: *Prehistorical naval architecture of the north of Europe*. Washington, 1892.
Capitulare Nauticum. Venecia, 1255.
CLOWES, J. S. Laird: *Sailing ship*. Londres, 1962.
CARSSON, L.: *Les marins de l'Antiquité*. París, 1961.
El Consulado del Mar. Edición del siglo XIX.
FURTTENBACH, J.: *Architectur Navalis*. Trad. Pujada. París, 1939.
JAL, A.: *Archeologie Navale*. París, 1840.
LANDSTROM, B.: *El buque*. Barcelona, 1964.
LOTURE, R. de, Comandante: *La navigation à travers les âges*. París, 1952.
OMAN, C.: *A history of the art of war*. Londres, 1898.
RODGERS, L., Vicealmirante: *Naval warfare under oars. IV to XVI centuries*. USNL, Annapolis, 1940.
SEVILLA, F.: *La galera*. Segovia, 1917.
Status de Gazarte. Génova, 1334.
STEGEMMAN, H.: *La guerre*. París, 1946.
VAN LOON, H.: *La conquête des mers. Histoire de la navigation*. París, 1947.
WANTY, E.: *L'art de la guerre*. París, 1967.