

# CASTILLA, POTENCIA MARITIMA

Ricardo CEREZO MARTINEZ  
Capitán de navío

No ha existido un romancero cantor de la gesta castellana en el mar como lo hubo para narrar las hazañas terrestres del Cid. Ni tampoco un Camoens que inmortalizara la epopeya de un país —Castilla— que escribió páginas gloriosas en los anales de la historia universal, precisamente en lo referente a temas náuticos. Quizá ese vacío literario, en un pueblo poco dado a conocer y a considerar su historia, es la causa de que aún sean muchos los que piensen que Castilla fue una nación continental cuando en realidad fueron las notas marítimas las que más alto sonaron en el concierto de su historia con la historia de la humanidad.

Nada es más ajeno a mi propósito que pregonar aquí gestas marineras ni clamar por un cerrojo para el sepulcro del Cid. Simplemente hago honor a la circunstancia conmemorativa de la fundación de Burgos, cuna del primer almirante castellano, que me da licencia para disertar, dentro de los muros de esta ciudad, sobre esa *maravillosa cosa* que es el *fecho del mar*, según dicen las *Partidas* del rey Sabio, *fecho* en el que se ven históricamente implicados incluso los polvorientos caminos que pisó el Campeador, desde que Fernando III asomó Castilla a las aguas del estrecho de Gibraltar, en 1248; cuando tomó Sevilla, gracias a la acción naval de los buques al mando del burgalés Bonifaz. Y con mayor motivo desde que Murcia y Cartagena —cedida por Jaime I de Aragón a su yerno Alfonso X— se incorporaron a Castilla asomándola también al Mare Nostrum.

Las medidas adoptadas por Alfonso X —sucesor de Fernando III— para desarrollar social y económicamente el entorno recién conquistado y para atender a su defensa, muestran claramente la comprensión del rey Sabio por los condicionantes marítimos que inciden ahora en Castilla. Así lo atestiguan: la institución de los almirantazgos de Sevilla y Burgos; la creación de las atarazanas en Sevilla; y la repoblación de comarcas enteras —Cádiz, Rota y Sanlúcar, principalmente— con gentes del Cantábrico vinculadas a las actividades marineras, oficios y técnicas afines.

El cargo de almirante, otorgado eventualmente a Bonifaz por Fernando III, es institucionalizado por Alfonso X y organizado en dos *almirantazgos*, de acuerdo con las características geográficas, políticas, sociales y económicas de la Castilla marítima del norte —desde el Bidasoa al Miño— y de

---

Conferencia pronunciada en Burgos el 26 de octubre de 1984 por el capitán de navío Ricardo Cerezo Martínez, Subdirector del Museo Naval, con motivo del mil cien aniversario de la fundación de dicha ciudad.

las regiones murciana y andaluza que constituyen la Castilla marítima del sur.

El almirantazgo de Castilla —según dice Lorenzo de Padilla en sus *Anotaciones a las leyes y fueros antiguos de España*— tenía a su cargo el Armada de los navíos mancos y jurisdicción en las costas de Castilla, y Asturias, y Galicia y fue el primer Almirante de esta Provincia, D. Ruy López de Mendoza, otro Almirante llamado de Sevilla, y era Capitán General de las Galeras, y otros vasos de remo, y tenía jurisdicción en los pueblos marítimos de Andalucía y reino de Murcia, y fue el primer Almirante de Sevilla, D. Pedro Martínez de Feé.

En este ordenamiento administrativo, Burgos, que surgió en el siglo IX como necesidad estratégica de la defensa territorial de Asturias frente a los musulmanes, que ocupa un lugar crucial en las comunicaciones entre las villas marineras del Cantábrico y las grandes ciudades de la región central de la vieja Castilla, que es la sede episcopal en la que se incluyen las Cuatro Villas —Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera—, se convierte en capitalidad administrativa de una zona marítima, cuya singularidad para el gobierno y dirección de la defensa naval aún subsiste, si bien su actual cabecera es la capitanía general que radica en El Ferrol. Las villas marítimas gallegas y vascongadas están también económicamente relacionadas con Burgos por motivos de vinculación mercantil y de transporte de productos castellanos por vía marítima.

Es evidente que Castilla está condicionada por el carácter continental de sus regiones interiores, pero ahora concurren en ella agentes que la vierten al mar y Burgos desempeña un importante papel impulsor en las actividades navales, poniendo en relación administrativa y operativa la producción comercial de la porción norte de Castilla con las capacidades de transporte que proporcionan los puertos de la cornisa cantábrica. Lo mismo cumple Sevilla con la Castilla del sur, con la diferencia que Sevilla misma es puerto de mar. El tópico de la condición antimarítima de Castilla —proliferado en literaturas del siglo XIX— está en flagrante contradicción con los hechos, con sus instituciones, con la importancia de su sistema de relaciones políticas, de intercambio comercial y de defensa, tanto en el área del norte de Europa como en el Mediterráneo y en la zona del estrecho de Gibraltar; así lo confirman, además del almirantazgo, las leyes referidas al derecho y actividades náuticas contenidas en las *Partidas* del rey Sabio; y el *Fuero de Layron*, regulador del derecho marítimo castellano.

La expansión y el afianzamiento en el sudeste de la Península y en la Andalucía marítima, arrebatada a los musulmanes, han modificado sustancialmente la condición geopolítica de Castilla. La nueva circunstancia de encrucijada, afluyente a tres ámbitos marítimos diferenciados, sitúa a Castilla en una posición singular en el mundo que le marcará intereses y compromisos inéditos, precisamente cuando las naciones europeas despiertan en sus relaciones internacionales, políticas y económicas. Esa posición le proporciona una insustituible capacidad estratégica defensiva-ofensiva frente a la amena-

za de nuevas invasiones masivas procedentes del norte de Africa. Y le ofrece, asimismo, una plataforma avanzada en posición idónea para impulsar las empresas marítimas —militares, económicas y de *rescate*— que se proyectarán en lo sucesivo hacia el Océano central. Igual que se acometieron antes —y se siguieron acometiendo después— en el Océano del norte desde las costas castellanas del Cantábrico, cuyos marinos pescan, comercian, litigan y luchan con sus oponentes desde siglos atrás.

Por otra parte, el feraz y extenso territorio incorporado a la Corona aporta un amplio entorno geográfico, económicamente capaz de sostener una penetración comercial en el Mediterráneo, en competencia con las potencias marítimas en él dominantes, que va a servir de enlace en las relaciones mercantiles entre los países meridionales y los del norte de Europa. De modo que mientras las naves sevillanas engarzan buena parte del tráfico marítimo entre el Mediterráneo y el Mar del Norte —en rivalidad con Lisboa—, la marina del Cantábrico llevará al Mare Nostrum productos europeos en sus naves de transporte. Precisamente el incremento del intercambio mercantil entre los ámbitos mediterráneo y atlántico será el vehículo de transmisión de ideas, técnicas de construcción y prácticas de navegación que llevarán al *renacimiento* marítimo de Europa.

La expansión de Castilla en el siglo XIII no se limita únicamente al crecimiento territorial sino que afecta también al desarrollo económico porque en este siglo se multiplica la actividad comercial, principalmente con la exportación del hierro vizcaíno a Inglaterra y Francia, la de lana y cueros castellanos a Brujas, y la importación de mercancías y paños procedentes de estos países.

Las ferias castellanas comienzan a canalizar las actividades mercantiles de las comarcas interiores, originándose una demanda de intercambio cada vez mayor que se manifiesta en el exterior con un aumento de las exportaciones a Europa. Las vías marítimas que arrancan en los puertos cántabros, se encargan de transportar las mercancías hasta los puertos franceses y del Mar del Norte. Sobre todo a los de Flandes: Brujas y Amberes. También se produce intercambio mercantil con los países bálticos a través de la liga hanseática. Burgos es la sede en la que se centralizan la política y la administración comercial y de transporte, hasta que Bilbao —que ha crecido de manera sorprendente desbancando a Bermeo— establezca en el siglo XIV la competencia económica con la capital de Castilla. No son sólo los puertos castellanos los que propiamente motivan las necesidades de intercambio, sino también las comarcas del interior que explotan las riquezas del reino y demandan productos de los que carecen.

Se dan, pues, en Castilla, las condiciones apropiadas para el nacimiento y desarrollo de ese importante factor de poder, poder económico, poder político y poder social, susceptible de transformarse en poder armado en caso de amenaza, que más tarde los filósofos de la estrategia denominarán *poder marítimo*. La posición geográfica, el comercio, las necesidades de defensa, la aptitud y adaptación de las personas al medio, los materiales básicos para

la construcción naval —madera y hierro— y las instituciones, concurren de forma natural para que el *país de pastores y campesinos* que es Castilla se convierta en potencia marítima.

Sin embargo, todo queda en manos del Estado —de la Corona— para que oriente y canalice las potencialidades del país con medidas legislativas, orgánicas —incluso operativas— y haga que ese poder marítimo prospere y no interrumpa su curso de acomodación ascendente como fuente de bienes comunes. Y así sucede que cuando la Corona presta atención a los factores del poder marítimo, Castilla mantiene la regularidad y seguridad de su tráfico comercial, y cuando no lo atiende —por mal gobierno o por debilidad propia del sistema social— el tráfico queda mediatizado por los oponentes exteriores y la economía castellana sufre, toda ella, la adversidad que primero se le ha mostrado en el mar.

Los efectos del crecimiento comercial exterior y del juego estratégico internacional se manifiestan internamente en la prosperidad de las ferias, en particular las de Sevilla, Burgos y Medina del Campo, que adquirió suma importancia por el auge comercial de la lana y del volumen de dinero que pone en circulación, toda vez que en ella se financian las grandes empresas de la corona Castellana. El convenio financiero de *a pagar en Medina del Campo* se hará famoso en toda Europa occidental ya que a Medina acuden mercaderes castellanos, valencianos, catalanes, flamencos, genoveses, florentinos, portugueses e irlandeses para concertar transacciones comerciales y dinerarias.

La expansión comercial castellana en el Cantábrico incide acusadamente en la pugna político-mercantil que sostienen Inglaterra y Francia desde muchos años atrás, que desemboca en la Guerra de los Cien Años —en realidad la primera guerra europea— en la que el poder marítimo de Castilla jugará bazas decisivas. La expansión comercial castellana afecta a Inglaterra, porque ésta y Castilla son productoras de lana y ambas se disputan los mercados de Flandes y Francia; también porque el comercio del vino francés de Gascuña está controlado por los marinos cántabros, que se resisten con todos los medios a su alcance a que los ingleses los desplacen de este mercado. El poder marítimo castellano afecta, asimismo, opuestamente a Francia desde el momento en que Alfonso X renuncia a sus derechos sobre Aquitania por el matrimonio de su hermana Leonor con el Príncipe Eduardo, heredero de Enrique III de Inglaterra, detentor de la soberanía en esa región francesa. En el enfrentamiento anglo-francés por el dominio, en el área del Canal de la Mancha, el desarrollo comercial, tanto como la entidad y calidad de las naos castellanas, otorgan a la Corona un notable peso político cuyo apoyo se disputan franceses e ingleses para asegurarse la concurrencia del poder naval de Castilla como baza estratégica para dirimir sus rivalidades.

Pero el poder marítimo castellano en el Cantábrico no pertenece a la Corona, aunque la Corona se valga de él cuando lo requiera a cambio de concesión de ventajas y privilegios a quienes lo poseen: los gremios, los concejos de las villas marineras y las *hermandades*, dispuestos siempre a obtener

contrapartidas y a confirmar sus fueros, en compensación de sus servicios a la Corona, bajo cuyo nombre se amparan para oponerse a las exacciones de la nobleza y de los poderes públicos.

Especial mención merece aquí la denominada *Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla*, constituida en Castro Urdiales por esta villa marinera y las de Laredo y Santander. Convertida después —en 1296— en *Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla con Vitoria*, conocida por la *Hermandad de las Marismas*, también con sede en Castro Urdiales, al fundirse con la hermandad de las villas vascas, compuesta por los concejos de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Bermeo y Vitoria, incluida en esta Hermandad porque, aún siendo una villa interior, goza de privilegios marítimos.

Los fines de la Hermandad se manifiestan en la carta fundacional con la prohibición de traficar con Bayona, Inglaterra y Flandes mientras persista la guerra entre el rey de Francia y el de Inglaterra. Pero añade también el compromiso de no atender demandas de *algún caballero, o rico home, u otro qualquier veniere (...) por mandato del rey (...) a demandar algunas cosas que contra nuestros fueros sean (...) que se paren de los no dar (...)*, alusión clara a los gravámenes impuestos por el almirantazgo burgalés del cual tratan de desvincularse los hermanados.

Esta Hermandad de las Marismas es la que dobliga a la marina inglesa en larga y enconada lucha logrando para sus buques la libertad de navegación en el Cantábrico y Mar del Norte, a pesar del revés sufrido en Wichelsea, en 1350, frente a la armada inglesa —mucho menor que el proclamado por los vencedores— obligando a Eduardo III de Inglaterra a pactar el usufructo de las comunicaciones marítimas en esos mares. El soporte económico que proporcionan el comercio de la lana, del vino, de los cueros y del hierro, principalmente, ha llevado a las villas marineras de Castilla a un gran desarrollo socio-económico en el siglo XIV. Ese desarrollo y el prestigio comercial adquirido en Europa conducen a la creación de la Universidad de Mercaderes de Burgos y al establecimiento de gildas —cofradías— en puertos del ámbito nordeuropeo con disfrute de regímenes jurídicos especiales, como sucede en Brujas y Namur, por ejemplo.

La pujanza económica del entorno cántabro se manifiesta no sólo con la penetración mercantil en Francia y Flandes, sino también con la presencia de sus naves en el Mediterráneo a partir de la mitad del siglo XIV y que, a principios del XV, eludiendo los riesgos de la Guerra de los Cien Años, alcanza verdadero auge. Los marinos andaluces y portugueses siguen aguas de los del norte, aprovechando la circunstancia de guerra entre Aragón y Génova, para convertirse en transportistas del comercio aragonés con los puertos italianos.

El crecimiento de las actividades mercantiles y el desarrollo social que da comienzo al auge de la burguesía ciudadana, desbordan la capacidad funcional del Almirantazgo. Con ello, la autoridad jurisdiccional de los almirantes no es siempre reconocida en los puertos del norte donde los gremios, prime-

ro, y las *hermandades*, después, actúan al margen de las atribuciones del Almirantazgo. Sólo en el sur —en Sevilla— tienen vigencia estas facultades, convertidas desde un principio en poder arbitral y judicial en cuestiones marítimas, con absoluta independencia de la justicia común.

Si a ésto se añade que para hacer frente a una situación de guerra el Rey designa un mando de armada denominado unas veces *adelantado mayor del mar* —como sucede con D. Juan García de Villamayor en 1260 para atacar la plaza musulmana de Salé— o *almirante del mar* —como en el caso de mícer Benito Zacarías, unos años después, para defender el Estrecho—, se comprende que la estructura del Almirantazgo aparezca cada vez más imprecisa hasta que se definen, desligadas, las funcionalidades administrativa y operativa de la marina, que en un principio se quiso atribuir unidas a cada uno de los dos almirantes.

La dualidad en el Almirantazgo desaparece con Gilberto de Castellnou (1309-1312), aragonés al servicio de Castilla, designado *almirante mayor del mar* por Alfonso XI con propósitos principalmente operativos. Después de él toda una serie de grandes almirantes se suceden en el cargo, de modo que se puede decir que el siglo XIV es el *siglo de oro* del Almirantazgo.

Tras Gilberto de Castellnou, el almirante Alfonso Jofre Tenorio ostenta el cargo durante más de un cuarto de siglo —entre 1314 y 1340— batallando en aguas del estrecho de Gibraltar y mar de Alborán contra las armadas marroquíes, que se esfuerzan por socorrer a sus correligionarios granadinos, y pretenden establecer una supremacía naval que les garantice la posesión de Gibraltar. Este almirante es quien obtiene la sonada victoria sobre la armada portuguesa que manda el genovés Manuel Pessaño, frente a Lisboa en 1337. Y el que en la siguiente campaña naval penetra con sus galeras en el Guadiana, quema las atarazanas de Tavira y asola el territorio de Faro y Laulé.

El sucesor de Jofre Tenorio es mícer Egidio Bocanegra, genovés, almirante de Castilla —nombrado por Alfonso XI— entre 1341 y 1367. Brillante continuador de los éxitos de su antecesor, lucha al frente de sus escuadras con portugueses y sarracenos a quienes arrebató la plaza de Algeciras en 1344. Este almirante es el que conduce a la armada castellana frente a las costas del reino de Aragón —en 1359—, con el Rey Pedro I a bordo, para vengar el agravio a la dignidad real infligido por el marino aragonés mosén Perellós, granjeando con esta acción el respeto a Castilla en el Mediterráneo, mar al que se asoma por primera vez en son de guerra.

Digno hijo de su padre es mícer Ambrosio Bocanegra, almirante castellano entre 1370 y 1373, heredero de los señoríos de Palma del Río, Miravalles y Fuente Alamo, que tercia en la guerra de los Cien Años y vence en La Rochela a la armada inglesa —en 1372—, a la que destruye, apresando a su almirante, Conde de Pembroke, hijo político de Eduardo III, Rey de Inglaterra.

Y por último, por no alargar las citas, Fernán Sánchez de Tovar, sucesor de Ambrosio Bocanegra, almirante entre 1373 y 1384, quien también en el

marco de la guerra de los Cien Años apoya a la armada francesa en la acción de la isla de Wight —en 1374— y remonta el Támesis —en 1380— asolando sus riberas, *fasta cerca de la cibdad de Londres*. Al año siguiente obtiene otra resonante victoria sobre la armada portuguesa frente a las costas de Huelva.

En su ya ancestral enfrentamiento con la marina inglesa se ha esforzado la castellana en mantener libre el camino de las naves mercantiles a Flandes, Escocia y Bretaña, sola o en alianza con la marina francesa. Otro tanto ha tenido que hacer en los mares del sur peninsular y frente a las costas portuguesas para proteger el tráfico marítimo.

En el siglo xv las vicisitudes políticas internas y el cansancio por el esfuerzo naval realizado, dan motivo a que se pierda el dominio en una zona tan importante como es el Estrecho, reavivándose con ello las actividades corsarias sarracenas. Así se produce en 1436 el fracaso ante el fuerte de Gibraltar, donde perece el Conde de Niebla, Enrique Alonso de Guzmán, si bien seis años después la derrota del Conde es reparada por su hijo Juan al apoderarse de la plaza por sorpresa. En cambio, en el norte, las naos castellanas deciden a favor de Francia la conquista de las plazas fuertes de Burdeos en 1450 y Bayona en 1451.

Al subir al trono Enrique IV (1455-1474) decae el poder marítimo castellano, a la vez que el Rey da un giro total a su política exterior: Inglaterra se convierte en aliada, Francia en enemiga. El desastrado reinado del último Trastámara conduce a la elección de Isabel como Reina de Castilla y a la guerra con Alfonso V de Portugal —defensor de la causa de su sobrina la Beltraneja, con quien espera contraer matrimonio— y con el resentido Luis XI de Francia. Pero la marina cántabra detiene en Fuenterrabía la penetración francesa mientras que la marina del sur controla en aguas de Portugal y de Africa a la portuguesa, infligiéndole severa derrota naval en la costa de Berbería —1477—, a pesar de contar Alfonso V con la colaboración genovesa. El revulsivo causado por el cambio de rey en Castilla ha hecho renacer el poder naval adormecido durante medio siglo.

Manifestación del poderío naval castellano es la definitiva conquista de las islas Afortunadas —1477—, empresa abandonada por la Corona a iniciativas particulares desde primeros de siglo, y el reconocimiento de su posesión por parte del rey portugués hasta ahora opuesto a ceder en sus pretensiones de poseer el archipiélago canario. El impulso adquirido por las empresas marítimas en el último cuarto del siglo xv lleva a los marinos andaluces hasta el golfo de Guinea en busca de *rescates*, disputados en feroz lucha con los portugueses que consideran propias las costas africanas por haberlas descubierto sus navegantes.

En 1480 la Marina de Castilla, junto a la de Aragón, dejan de existir, para constituir ambas la Marina de España al acceder Fernando al trono de Aragón por muerte de su padre. Con ésto, afirmada la soberanía real sobre las provincias del reino, la Hermandad de las Marismas consume sus últimos atisbos de funcionalidad e independencia. La situación socio-económica es

ahora distinta de la que aconsejó su creación en el siglo XIII e impulsó su época dorada en el XIV. El auge del concepto de nación y la imposición del poder real sobre los poderes particulares de nobles, hermandades y órdenes —en España y en Europa— reclama presencias unánimes —políticas, económicas y militares— en beneficio de un quehacer común frente a oponentes más poderosos.

Pero aún cumplirá la Marina de Castilla una última empresa irrealizable de faltar en ella hombres, técnica y medios aptos para afrontar los peligros que comportan los espacios marítimos oceánicos, sobre todo cuando son desconocidos. Porque una cosa es navegar en las proximidades de la costa y otra muy distinta adentrarse en la inmensidad de un océano ignoto, en el que pueden producirse eventos inesperados e impredecibles, y es menester el conocimiento más avanzado de las técnicas de navegación. Me refiero a la empresa del descubrimiento de América, ideada y alentada infatigablemente por Cristóbal Colón.

Y es que, en paralelo con la expansión geográfica de la reconquista y con el desarrollo económico y político, Castilla ha progresado culturalmente desde que el núcleo intelectual surgido en Toledo, después de su incorporación a la Corona —en 1085—, abre a Europa las puertas de la cultura greco-árabe, poniendo a su alcance los conocimientos de la antigüedad clásica que antes tradujeron al árabe los intelectuales musulmanes de Bagdad en los siglos IX y X. Gracias a esta tarea de recopilación y difusión cultural se tendrán conocimientos de materias científicas: matemáticas, astronomía y cosmografía, que más tarde se impartirán en las universidades de Salamanca y Alcalá, por citar las de mayor prestigio dentro de Castilla. La protección e impulso dados por Alfonso X a esas disciplinas culminan, en lo que a nuestro tema interesa, en los *Libros de saber de Astronomía*, que describen el astrolabio e incluyen las tablas de la declinación del Sol, necesarias para calcular la latitud de cualquier lugar, sobre todo en la mar. Este primigenio paso en la astronomía dará pie a que en Castilla haya una escuela capaz de dar en el siglo XV una figura como la del salmantino Abraham Zacuto, profesor de astronomía, que elaborará el *Almanaque Perpetuo* con los datos astronómicos que serán utilizados por navegantes y astrónomos de todo el mundo durante el siglo XVI.

La ayuda de este *Almanaque* es valiosa principalmente cuando se navega por el sur de la línea ecuatorial y queda la estrella Polar debajo del horizonte, ya que entonces se ha de recurrir, necesariamente, a observar la altura meridiana del Sol y se requiere saber la declinación de este astro para calcular la latitud. El descubrimiento de la Cruz del Sur —bautizada con este nombre por el español Mestre Juan en 1500— proporcionará, asimismo, un medio eficaz para calcular la latitud durante la noche a falta de la estrella Polar.

Cuando los reinos aragoneses se unen al de Castilla en 1480 el espectro científico y técnico en el campo de la navegación se hace español —como en las demás áreas del saber— enriqueciéndose con la aportación de los cartó-



grafos mallorquines, catalanes y valencianos, que en los siglos XIV y XV figuran a la cabeza de Europa en el trazado de mapas y cartas de marear, respaldados con los conocimientos náuticos impartidos en tarea docente, oral y escrita, por Raimundo Lulio, cuyos sucesores del siglo XV, el catalán Jaime Ferrer y el mallorquín Pedro Juan Lobet —coetáneos de Zacuto— son también maestros en las artes y técnicas de la cosmografía y de la navegación.

Todo este bagaje de conocimientos, adquiridos y desarrollados en el curso de trescientos años, hará posible la navegación oceánica practicada por los marinos españoles desde que Colón y los Pinzones rasgan el velo del Mar Tenebroso. Colón encuentra, pues, en Castilla estructura social, instituciones y conocimientos adecuados a la realidad del mundo físico para que se acepte su idea de navegar rumbo a poniente, en una tierra esférica en la que indefectiblemente se debería llegar al lugar de partida.

Los romanos —que no eran muy aficionados al mar— decían que existían tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los marinos, considerando a éstos como una raza distinta de los hombres que gustan andar por tierra. Si esto es así, también lo debe ser que la raza de los marinos castellanos se torna aquí diferente, porque de ella saldrá la especie de los exploradores que mostrarán al mundo la geografía de un nuevo continente, que los conquistadores incorporarán a la civilización occidental.