

LA EDAD MEDIA. LOS AÑOS OBSCUROS DEL PODER NAVAL

(Tercera y última parte)

F. Fernando DE BORDEJÉ Y MORENCOS
Contralmirante

Los reinos cristianos peninsulares

La característica esencial de la Edad Media española fue la de verse presidida por un acontecimiento capital, la Reconquista, cuyas peculiaridades no sólo diferenciaron desde el primer momento al núcleo cantábrico del pirenaico, sino que en ambos casos modeló la vida política, social, económica, militar y hasta religiosa del conjunto peninsular, cuyos pueblos, con sus propios medios y ante la indiferencia absoluta del resto de la cristiandad, se vieron obligados a luchar durante ocho siglos en un conflicto de liberación nacional.

Derivado de ello, esos siglos de continuas confrontaciones en el ámbito ibérico convirtieron a sus moradores en eminentemente castrenses, pudiendo citarse al Cid como su mejor exponente, produciéndose en consecuencia un continuo movimiento migratorio interno que se vinculara insensiblemente al terreno conquistado y, por lo mismo, colonizado.

Sin embargo, la Reconquista, que no se podía soslayar, tuvo para nosotros aspectos muy negativos que pesaron en lo sucesivo sobre nuestros destinos y que nos encaminaron a quedar al margen del nuevo Renacimiento que alcanzó a toda Europa. Fomentando el espíritu bélico y absorbiendo las constantes luchas las energías nacionales, se acostumbró a los peninsulares a dejar a un lado las actividades económicas, impidiéndose de tal modo el desarrollo de la vida y espíritu comercial que tanto iba a incidir sobre España en siglos posteriores, al faltarnos esa masa burguesa activa, tenaz y laboriosa, base del posterior poder de los países centroeuropeos y sajones, que hubiera podido encauzar y poner en marcha nuestros esfuerzos con el fin de encontrarnos preparados en el siglo XVI, política y técnicamente, para hacer frente a las presiones externas con las que nos veríamos obligados a enfrentarnos.

No hay que olvidar que la Edad Media, que en sí fue una larga época marcada por el signo de la guerra, iba a obligar al hombre a volver a reemprender el esfuerzo técnico y cultural desde sus más humildes orígenes, obra gigantesca y generalmente desapercibida, pero que finalizaron con el triunfo de las nacionalidades y del progreso material, sobresaliendo, entre otros factores, a partir del siglo XI, el auge del transporte marítimo. Después de sufrir el pase de las mareas bárbaras, sarracenas y normandas que anegaron a Europa, Occidente reaccionó, y gracias a las corrientes humanas y comerciales que desde el norte del Viejo Continente se dirigieron hacia el Próximo Oriente, se lograría abrir de nuevo el Mediterráneo como vía de bienestar y unión, al igual que lo fuera siglos atrás con el Imperio Romano.

Pero es que, además, ese renacer comercial originará el paso de la economía urbana de ciertas ciudades nórdicas y mediterráneas a economía nacional, y después, incluso, internacional, desarrollo e impulso basados en el papel predominante de la mar, que conducirá a un crecimiento extraordinario de los transportes marítimos y al fortalecimiento del poder naval de ciertos pueblos.

Pero, por desgracia, todo eso no se logró entre nosotros, pues, como ya vimos en otros trabajos, las características de nuestro adversario, el Islam, pueblo de eminente mentalidad continental, sí nos hizo desarrollar la capacidad militar, tanto por el escenario en el que las acciones bélicas tenían lugar como por las facetas e impulso de los actores que en ellas intervenían, paralizó las tendencias marítimas, ya de por sí hartas disminuidas y desatendidas desde hacía varios siglos.

Por ello, es inexacto decir que la Reconquista impulsó el progreso de la navegación española convirtiendo a los habitantes de los diferentes reinos peninsulares en expertos navegantes, pues, aunque los árabes que durante largo tiempo dominaron la mayor parte de la Península Ibérica y sus aguas adyacentes parecía que iba a obligar al mar latino a que volviese a jugar su papel tradicional, al dar los musulmanes la espalda al mar, el líquido elemento no iba a ser en los ocho siglos de luchas sino un escenario limitado de enfrentamiento de dos núcleos antagónicos, pues, incluso, cuando se acuda a él, será para dirimir en acciones particulares luchas, asimismo, particulares, por lo que las decisiones que se obtengan en la mar influirán muy poco en el conjunto político-militar de la Reconquista o de los diferentes Reinos.

De ahí, que aunque se llegaría a alcanzar el control y dominio del Estrecho y aguas mediterráneas próximas a la península, las divisiones internas impedirán que se pudiera explotar aquel dominio, incluso, frente a un Islam ya vencido y muy debilitado, perdiéndose la ocasión de haber proseguido la reconquista de la otra orilla mediterránea, lo que nos hubiera permitido restablecer la unidad del *Mare Nostrum*, con consecuencias fáciles de prever, entre otras, asegurar la retaguardia de Europa aun en nuestros días.

Por todo ello se hace muy difícil dictaminar cuándo realmente y quién sintió la mar en los reinos peninsulares cristianos, y menos aún a quien achacar, si a castellanos o aragoneses, la visión de lo que la mar podía significar como elemento esencial de poder.

Está fuera de toda duda de que tanto en León como más tarde en Castilla y Aragón las actividades, recursos y energías se polarizaron a la lucha contra los moros y, si es verdad, que la mejor forma de combatirle hubiera sido atacar sus líneas de comunicaciones con su retaguardia para evitar la llegada de combatientes desde África, por encontrarse sus bases de partida en la región del Estrecho, muy lejos de los frentes de combate, ello sería imposible al faltar precisamente a los reinos cristianos una visión marítima y, por tanto, un adecuado Poder Naval.

Pero contra lo que repetidamente se ha afirmado, de los dos principales núcleos cristianos, Aragón sería el que formularía más claramente las líneas

de acción del porvenir desde el mismo momento de su unión con Cataluña, líneas de acción que se apoyarían en la mar y de ahí sus alianzas con otros pueblos de vocación marítima y sus ejes de expansión en el Mediterráneo.

Reino de Castilla

Si atendemos a la Crónica Compostelana, todo parece indicar que el nacimiento de la marina de Castilla debe situarse alrededor del año 1124, fecha en la que el arzobispo Gelmírez creó el primer núcleo naval de carácter militar, si bien hay quien estima que dicha creación debe atribuirse al rey leonés Alfonso VII, al constituir una escuadra para participar en el bloqueo y sitio de Almería en 1147, sin ignorar a quienes señalan como años antes, en 1130, una agrupación de buques vasco-asturianos habían intervenido en el bloqueo de Bayona en una operación dirigida por Alfonso I de Aragón.

Pero sea cual fuere la fecha que deba tomarse como origen, de lo que no hay duda es que fue en el siglo XIII cuando se sintió en Castilla un cierto interés por los problemas de la mar en sus dos vertientes, la comercial y la militar.

Dicho interés se manifestó en el doscientos, cuando en 1295 se constituyeron dos poderosas hermandades, la de las Villas de la Marina de Castilla, nacida en Castro Urdiales y que englobaba a todos los puertos vascos y la Hermandad de los Reinos de León y Castilla, establecida en Valladolid y en la que figuraban representantes de los puertos gallegos y asturianos. A éstas muy pronto se añadieron otras, como la Hermandad Guipuzcoana, la de las Cuatro Villas de la Marina, la de las Villas del Mar de Vitoria, etc., siendo la característica esencial de todas ellas la de constituir una comunidad de intereses y costumbres, por lo que pudieran considerarse sus divisiones un tanto artificiales y coyunturales, debiendo advertirse, para quienes deseen profundizar en su estudio, el interés que suscitan las relaciones y luchas de las hermandades en la política interior castellana.

En el ámbito naval, fue Fernando III quien desde muy joven sintió unas ciertas inquietudes por los temas marítimos, así como por su incidencia en la Reconquista, el que animó la construcción de la Armada que conquistó Sevilla al mando de Ramón Bonifaz, sobre cuya figura y ascendencia se ha polemizado, inclinándonos por la tesis que sostiene su procedencia francesa y su asentamiento en Burgos como mercader, después de haber peregrinado a Santiago como romero.

San Fernando y su futuro almirante Bonifaz parece ser que se conocieron en Jaén en 1247, siendo este último alcaide de la vieja ciudad castellana en la que se había afincado, ordenándole el monarca que «se tornasse e hiciese una flota de naos y galeras de armada, la mayor de pudiese y que viniese con ella para Sevilla». En menos de cinco meses la orden fue cumplimentada, y en agosto de 1247 llegaba Bonifaz a la desembocadura del Guadalquivir, en cuyas aguas libró su primer encuentro con los árabes, a los que derrotó, lo que le permitió remontar el río hasta alcanzar Sevilla, ciudad sitiada por los cris-

tianos. Entre agosto del mencionado año y abril del siguiente no cesaron las escaramuzas fluviales entre las dos escuadras, la cristiana y la musulmana, para, finalmente, el 3 de mayo, fiesta de la Santa Cruz, Bonifaz, con una galera construida en Santander, forzar el puente de barcas de Triana, quedando aislados definitivamente los árabes sevillanos, preludio de su ruina, que se verificaría cinco meses más tarde con la caída de la ciudad.

Al morir San Fernando, su sucesor Alfonso X, imbuido como su padre del valor de la mar, tanto en el plano político como en el militar, concedió una especial atención al incremento del comercio marítimo otorgando para ello privilegios y franquicias a los armadores, mientras que en la esfera puramente naval se impuso como objetivo llevar a cabo una política que le permitiera alcanzar el pleno control del estrecho de Gibraltar, con el fin de cortar la llegada de todo tipo de apoyo logístico y refuerzos humanos procedentes del África del Norte.

A ese fin, el monarca contrató carpinteros de ribera genoveses y venecianos para que le construyesen las flotas que necesitaba, al mismo tiempo que levantaba la Atarazana de Sevilla, cuyas ruinas han llegado a nuestros días sin que se las prestase la atención que merecía tan venerable arsenal, continuando con la fundación de las de Castro Urdiales y Santander. Simultáneamente, el citado rey instituyó dos mandos operativos, el Almirantazgo de Sevilla con jurisdicción sobre las aguas del Estrecho, sus accesos y mar de Alborán, a cuyo frente iba a figurar Ruy López de Mendoza y otro en Burgos, al mando de Pedro Martínez de la Fe, con plena responsabilidad en el área cantábrica y gallega, hasta la desembocadura del Miño, estableciendo un curioso ceremonial para su nombramiento que figura en la Ley Tercera de la Segunda Partida.

Esas realizaciones fueron las que le permitieron que la marina castellana pudiese desempeñar un valioso papel en su política exterior, participando en múltiples campañas, entre otras, en el apoyo prestado a la conquista de Cartagena y en la persecución de las intervenciones contra los ingleses a mediados del mencionado siglo XIII, conflicto de carácter intermitente iniciado hacía muchas décadas por los marinos cántabros y que finalizaría, de momento, con la firma del Tratado de Toledo en abril de 1254. No obstante, su fracaso e incapacidad por mar y tierra para conquistar Algeciras, restaría poder y prestigio a la naciente marina castellana.

A finales del siglo XIII las operaciones navales de los cántabros contra los anglobayoneses adquirieron tal notoriedad e intensidad que Eduardo I y Sancho IV decidieron detener en 1293, mediante una tregua, que sería rota por los citados marinos norteños en 1309, prosiguiendo sus ataques indiscriminados contra Inglaterra. Tal terror inspirarían sus correrías, que en el año 1350 el rey inglés Eduardo III ordenaría celebrar rogativas para librar a sus súbditos de los piratas «castellanos».

De esa rivalidad se aprovecharía el monarca francés Felipe IV, al contratar un cierto número de naos de los puertos del Cantábrico, a cuyo frente figuraba el infante de Castilla Luis de la Cerda. Éste, al frente de sus buques a

sueldo, efectuaría numerosas operaciones ofensivas contra el tráfico inglés y contra las costas del canal de la Mancha, siendo de destacar su participación en las dos más importantes batallas del tiempo, la de Guenesey y la de Winchelsea, en las que se obtendrían logros desiguales.

Si atendemos a la crónica de Alfonso XI, en la primera de ellas, desarrollada victoriosamente en 1342, los castellanos hicieron uso por primera vez de una sorpresa técnica, la artillería de pólvora, afirmación que debe tomarse con suma prudencia, puesto que hasta el momento no se han encontrado otras pruebas que lo confirmen.

El segundo encuentro tuvo lugar en la desembocadura del río Támesis en 1350, batalla muy sangrienta pero sobre cuyo resultado no se pusieron de acuerdo ambos actores, al presentar cada contendiente informes contradictorios y poco claros, por lo que es preciso suponer que finalizaría en tablas, con el hecho cierto del repliegue a sus bases de los barcos castellanos.

Esas luchas, que implicaban para el tráfico marítimo inglés y para las mismas costas insulares una continua sangría, motivarían que Pedro I de Castilla se aviniese a firmar el Tratado de Londres en 1352, siendo curioso señalar que, por parte castellana, lo rubricarían tres miembros de las hermandades que representaban al monarca.

Las rivalidades internas en Castilla en tiempo del mencionado rey, motivadas por las apetencias al trono de Enrique de Trastámara, repercutieron negativamente en la política exterior del reino, al recibir Pedro I el apoyo de Inglaterra como consecuencia de una alianza derivada del citado Tratado de Londres, mientras que el pretendiente se veía respaldado por Francia.

Al subir al trono Enrique de Trastámara, con el nombre de Enrique II, se apresuró a suscribir un acuerdo con Carlos V de Francia, lo que condujo a Castilla a intervenir abiertamente en la guerra de los Cien Años contra Inglaterra, conflicto que proseguiría todavía con Juan II y Enrique III.

Dicha participación se caracterizó por ser eminentemente naval, siendo célebres los encuentros en los que tomaron parte las escuadras castellanas al mando de Ambrosio Bocanegra, Sánchez del Tovar, Diego Hurtado de Mendoza o Pero Niño. Sus depredaciones y ataques se extendieron a toda la costa adversaria del canal de la Mancha, pudiéndose citar como las operaciones más significativas en ese largo conflicto, el bloqueo y saqueo de Lisboa al declararse Portugal aliado del rey de Inglaterra, acción que no nos compensaría de nuestra derrota en Aljubarrota el año 1385; el desembarco en la isla de Jersey y, principalmente, la batalla naval de la Rochela en 1381, en la que las flotas cántabras al mando de Bocanegra obtuvieron un resonante éxito, puesto que, además de hundir la totalidad de los buques enemigos, lograron capturar 8.000 hombres, entre ellos al almirante inglés y 400 nobles. Ese apoyo naval se mantendría durante el reinado de Juan II para cesar en 1453, año en que capitularon las plazas de Burdeos y Bayona en manos inglesas, signo precursor de la expulsión definitiva de éstos del suelo de Francia.

Con independencia de las operaciones efectuadas en dicha contienda franco-británica, acciones todas ellas que tuvieron por escenario el que

podríamos llamar Teatro Marítimo del Atlántico y en el que sus principales protagonistas fueron las flotas y los marinos del Cantábrico, a lo largo de los siglos XII al XIV tampoco cesó la actividad naval de las flotas castellanas en el Mediterráneo y zona del Estrecho, en muchos casos, con el concurso de escuadras aragonesas, debiendo señalarse como hechos más sobresalientes el sitio, ataque y toma de Gibraltar en 1309, plaza que se perdería veintidós años más tarde; el control de las aguas del Estrecho que logró alcanzar el almirante Jofre de Tenorio o el bloqueo y apoyo prestado por las flotas durante la conquista de Algeciras en 1344.

Pero con independencia de la actividad reseñada, puede afirmarse que en el siglo XV la marina castellana perdería importancia, sumergiéndose con Enrique IV en una fase de franca decadencia de la que comenzaría a recuperarse bien avanzado el reinado de los Reyes Católicos, siendo de justicia señalar que, a lo largo de toda la Edad Media, jamás tuvo la pujanza, estructura y organización que el resto de las marinas mediterráneas.

Reino de Aragón

Los antecedentes de la marina aragonesa se sitúan en tiempo de los primeros Condes de Barcelona, por lo que, en realidad, más bien deberíamos hablar de una marina catalana, núcleo sobre el que posteriormente se basaría el poderío aragonés en el Mediterráneo.

Ese alejamiento inicial de Aragón de la mar, en tanto no concluye su unión con Cataluña, se explica fácilmente si se tiene en cuenta que durante los primeros siglos de la Reconquista permaneció aislado y en parte sujeto al yugo musulmán, razón de que su política exterior y militar tendiese a alcanzar el mismo objetivo que el resto de los reinos peninsulares, la de liberarse de aquel yugo.

Lo lógico para resolver dicho problema hubiera sido destruir las bases de partida del enemigo común en la costa norteafricana. Pero conscientes sus reyes de que un reino interior no podía aspirar a poseer un Poder Naval, su única opción era establecer alianzas y uniones con otros pueblo de tradición marítima, como era Cataluña, con la que se fundiría en 1137, puesto que, como se sabe, los primeros contactos de los condes catalanes tributarios del Imperio Carolingio con la mar se remontan al siglo IX, cuando Armengol, Conde de Ampurias, atacó una agrupación naval árabe que provenía de Córcega, cerca de las Baleares, capturando ocho naves y liberando a 500 corsos cautivos.

Si en los primeros momentos de la invasión árabe para el conjunto del Condado de Barcelona sus problemas y objetivos fueron análogos a los de Aragón, su contacto con las aguas del *Mare Nostrum* y cierta tradición marinera fueron los factores que impulsaron la creación de unos iniciales núcleos navales que, por otro lado, se verían acompañadas de unas sabias disposicio-

nes, lo que nos indica cómo desde muy antiguo los catalanes consideraban y tenían en cuenta el valor de la mar.

Una clara demostración de ello nos la ofrece Ramón Berenguer I (1035-1076), a quien se deben unas medidas que no se observan en los orígenes navales castellanos. Nos referimos a la jurisprudencia relativa a la esfera marítima que se difundió en tan baja época y que, como nos recuerda tanto Mahan como un eminente estratega naval británico llamado Roskill, constituye uno de los factores que favorecen el fomento de un poder naval y un activo comercio por la mar, dado que fue dicho conde quien ordenó la redacción de un código conocido como «Usatges», que iba a sustituir en gran parte al Fuero Juzgo godo y en el que, entre otras disposiciones, aparecía aquella que estipulaba que contarían con la protección del príncipe todos los buques que navegasen entre cabo Creus y Salou y hasta doce leguas mar adentro.

Pero cuando Cataluña advierte la necesidad de dotarse de un Poder Naval y de que su futura expansión comercial y política e, incluso, su propia seguridad pasa por las aguas mediterráneas, es en tiempos de Ramón Berenguer III tras la conquista en 1114 de las Baleares y de su inmediato abandono al año siguiente, empresa en la que participó como aliada de Pisa, pero a ella subordinada.

La convicción catalana de no volver a actuar en el futuro como mera comparsa de los intereses de otro estado fue fruto de tres profundas reflexiones:

- Para el condado, las coaliciones y los resultados de las mismas demostraban que aunar los intereses privativos de dos estados era difícil y a ello se debía el haber tenido que resignarse Cataluña a perder una posición estratégica avanzada, las Baleares, que geográficamente y hasta políticamente le era necesaria.
- Las islas le suponían disponer de una base vital para comenzar una futura expansión hacia el Este, por lo que su conquista debería realizarse por ella misma, sin ayuda de nadie que la hipotecase, aspiraciones y más tarde realidades que en nuestros días se presentan como argumento histórico y precedente jurídico de los pretendidos derechos catalanes sobre el citado archipiélago.
- Finalmente, estimaban como un deber poseer navíos propios de combate, tanto en su diseño y construcción como en sus dotaciones, para no depender de Pisa u otro estado, tal como hasta allí había ocurrido.

Que la acción de dicho conde fue decisiva, lo demuestra el hecho de que en 1118, tres años después de tener que abandonar Mallorca, el conde pudo visitar embarcado en sus propias naves los territorios que de él dependían y que se extendían desde Niza a la desembocadura del Ebro, así como realizar un viaje a Italia, estableciendo las bases para desarrollar una política ultrapi-renáica y transmediterránea que desembocaría en la futura expansión catalano-aragonesa en el mar latino.

La unión de dos reinos tan dispares, uno de vocación continental, como era Aragón, y otro esencialmente marítimo, gobernado por Ramón Berenguer IV, se debió a dos causas que favorecían a ambos estados:

- Para Cataluña suponía el ver asegurado su flanco terrestre, pudiéndose consagrar a su política mediterránea, así como disponer de un área en la que desarrollar su comercio.
- Para Aragón, que quizá por entonces no compartía la idea de la expansión marítima, implicaba el intervenir y hacerse escuchar en la vida internacional mediterránea, al mismo tiempo que veía reforzado su poder militar frente a su vecina Castilla, de la que temía una posible absorción.

El nuevo reino unificado pronto tendría la ocasión de establecer unas primeras líneas de acción marítima aprovechando las guerras internas entre almohades y almorávides. Consecuencia directa será la conquista de Almería en 1147, en coalición con Alfonso VII de Castilla y García Ramírez de Navarra, mandando la flota combinada Dalmau de Pinos, operación a la que seguirá la toma de Tortosa.

Pero lo que más interesa destacar es que sobre los catalanes recaerá la gloria de haber sido los primeros en Europa en constituir un cuerpo de Ordenanzas para la contratación náutica, reglas y preceptos que se convertiría en universales durante largo tiempo, dado que el único precedente legislativo precedente de la antigüedad lo constituían hasta allí las Leyes Rodias o de Rodas, que fueron las que por primera vez establecieron una codificación de las costumbres marítimas del Mediterráneo, en cierto modo, recogidas más tarde en el derecho romano, si bien las leyes marítimas se confundieron con las ordenanzas legislativas, llegándose así a la conocida codificación de Justiniano.

Dado que posteriormente no había aparecido una superior autoridad que impusiera una doctrina legal, podemos afirmar que el primero y único monumento que se conserva es el Libro del Consulado del Mar, cuyos antecedentes se encuentran en las Ordenanzas que, ya en 1258, se dictaron en Barcelona por la «Junta de prohombres para el buen orden del comercio marítimo» y que conduciría a que desde 1265 se empezaron a establecer cónsules en los puertos extranjeros, los cuales debían fijar las normas que regulasen el tráfico y comercio marítimo.

Del Consulado del Mar de Barcelona surgió el citado libro que por espacio de cinco siglos será el derecho común de los estados ribereños del *Mare Nostrum*. El primer lugar de España en donde se implantó fue en Valencia, el primero de diciembre de 1283, aunque fuera de España se anticiparon en el establecimiento de un Tribunal Marítimo las ciudades de Mesina, Venecia y Génova. Pedro IV lo otorgaría a Mallorca en 1343 y a Barcelona cuatro años después, mientras que en la corona de Castilla los Consulados fueron de historia más reciente al surgir en el siglo xv.

El éxito del libro del Consulado del Mar reside en que dejando de lado los avances tecnológicos, sus preceptos han quedado inmovibles a través de los tiempos, pues nada escapó a la visión de sus redactores y recopiladores, si bien, puesto que la navegación aragonesa-catalana llegaría a adquirir un gran auge en el siglo XIV, se hará preciso redactar otras disposiciones especiales para la protección del comercio marítimo, como fue el caso del «usaje» titulado «*Omnes quippe navis*». Sin embargo, a partir del siglo XVI comenzará a desaparecer esa particular legislación, al tenderse a una unificación en los reinados de Carlos I y Felipe II.

Pero es de justicia hacer constar que cuando se habla de catalanes o aragoneses-catalanes, tal designación genérica comprendía en la Edad Media a quienes eran naturales de un reino federativo, por lo que decir catalanes era tanto como hablar de aragoneses, mallorquines o valencianos, si bien, los pontífices denominaron como catalán a cualquier soldado de la península ibérica, especialmente Clemente V y Clemente VII, diciéndose, por ejemplo, de Raimundo Lulio, que era catalán de nación pero nacido en la isla de Mallorca.

Dentro del desarrollo naval aragonés merecen una especial atención los acontecimientos acaecidos en el reinado de Pedro III el Grande. Es bien conocida la forma en la que la dinastía francesa de los Anjou se hizo con el trono de Sicilia y, asimismo, cómo en 1282 estalló en Palermo una revuelta popular contra la opresión de dicha casa francesa, movimiento civil que ha pasado a la posteridad con el nombre de «*Vísperas sicilianas*», rebelión que ganó a toda la isla y aprovechó Pedro III para desembarcar en Trípani y bajo el pretexto de ayudar a los sublevados proclamarse rey de la isla, basándose en los derechos que le concedía su matrimonio con Constanza de Suabia, hija de Manfredo, soberano de Sicilia expulsado por los Anjou. Fue así como se inició el largo conflicto angevino-aragonés, en el que no intervendrían directamente Génova y Venecia y que finalizaría en 1302 con la paz de Caltebellota que consagró la instalación aragonesa en la isla.

Dicho conflicto fue rico en hechos navales en los que aparece como principal protagonista Roger de Lauria, quien junto con Guillén de Garcerán y Juan de Proxita, fue uno de los tres personajes que Pedro III nombró gobernadores de Sicilia en su ausencia. Sin duda alguna, se debe considerar a Roger de Lauria como el verdadero creador de la marina de guerra aragonesa más exactamente catalana. Nacido en Lauro, cerca de Potenza en Italia, era hijo del aya de la hija de Manfredo, quien al trasladarse a Barcelona para contraer matrimonio con el rey aragonés la llevó consigo, así como a su hijo Roger, quien llegaría a convertirse en colaborador de Conrado Lanois, otro italiano a quien Pedro III había encomendado organizar su marina.

Roger de Lauria pronto se convirtió en un experto marino nombrándosele a los veinte años almirante de la flota aragonesa, resultado de su victoria sobre las naves angevinas en cabo Vaticano, prosiguiendo su carrera en la mar, de éxito en éxito: entrada en Malta desafiando a sus adversarios; derrota del virrey francés Carlos de Boiteux en aguas de Nápoles; victorias consecutivas sobre flotas francesas en Rosas y Niza, así como frente a Catania, destruc-

ción de una escuadra angevina en la decisiva batalla de Castellamare di Stabia y nuevos éxitos navales en aguas de Ponza y Gallo.

Esa serie de victorias son las que permitieron considerar a Roger de Lauria en su época como a un gran conductor de fuerzas y excelente táctico y, posteriormente, incluirle como uno de los grandes capitanes marítimos de todos los tiempos. Hábil, inteligente y audaz, era tan buen estratega como valeroso táctico no rehuyendo ninguna acción naval, además de destacar como buen organizador y por poseer un gran ascendiente sobre sus hombres. Pero la objetividad obliga también a señalar que se trataba de un personaje ávido de honores y riquezas, mostrándose en muchas ocasiones muy cruel e inhumano con sus enemigos.

Habiendo acumulado enormes feudos y privilegios así como la dignidad de almirante supremo de Cataluña, moriría a los 59 años al finalizar la citada contienda. Bajo su dirección, la marina catalana, que puede considerarse como el más importante núcleo naval de la futura marina española, adquirió fuerza, experiencia y conciencia de sus grandes posibilidades, sirviendo de vehículo de la expansión aragonesa por todo el Mediterráneo y mar Negro.

No vamos a detallar los acontecimientos que siguieron a la guerra de Sicilia pero sí recordar las hazañas que protagonizaron los soldados embarcados en las flotas de Roger de Lauria, a quienes era ya imposible reintegrarse a la vida cotidiana, entre otras razones, por tratarse en su gran mayoría de mercenarios.

Ese fue el motivo que impulsó a Fadrique de Sicilia, sin duda para librarse de ellos, de proponer a Roger de Flor marchar a oriente en ayuda del emperador bizantino Andronico II, que luchaba contra los turcos. Hijo de un halconero del emperador alemán Federico II, expulsado de la orden del Temple y acusado de haberse enriquecido a la caída de Acre en 1192, acabó por ofrecerse a la nueva dinastía aragonesa establecida en la mencionada isla italiana, acogiendo con placer la sugerencia de Fadrique y organizando una serie de compañías que pasarían a la historia como «las compañías catalanas», formadas por veteranos de las guerras de Sicilia y Calabria y por unos cuatro mil «almogávares», palabra que significaba «hombre de guerra». Fuerza irregular y muy heterogénea que en 1303 llegaría a Asia Menor embarcada en 32 galeras, lograría con sus éxitos y fracasos estimular las ambiciones marítimas aragonesas hacia Levante y convencer a Venecia que el antiguo imperio griego se encontraba en descomposición y era incapaz de contener a las masas turcas que se expandían por el mar Egeo y los Balcanes. Después de rechazar hacia el interior de Anatolia a los musulmanes dejaron muy alto el nombre de su patria, al alzarse con los ducados de Atenas y Neopatria que mantuvieron en su poder casi un siglo, comenzando a desaparecer todo rastro de aragoneses-catalanes en Oriente y Grecia hacia 1388.

Posteriormente, las actividades navales aragonesas se centrarían en operaciones de apoyo a la Reconquista, siendo Pedro IV el primero en advertir la necesidad de dominar el estrecho de Gibraltar y en considerar a Castilla como la adelantada de la liberación de la península, al mismo tiempo que

mantendría el dominio relativo de la mar balear y golfo de León en sus enfrentamientos con Génova, a causa de Cerdeña.

No obstante, a partir de entonces, decaeran las actividades navales aragonesas, tanto con Juan I como con Fernando de Antequera y Alfonso V, quien incorporaría Nápoles en 1442 y a quien debemos reconocer su protección al comercio catalán con Levante, así como la fundación del Consulado de Barcelona en Alejandría. Sin embargo, fracasaría en su intento de retrasar el avance de Mahomet II sobre Constantinopla, alcanzándose el año 1469, fecha de la unión de Aragón y Castilla, sin nuevos proyectos marítimos o navales dignos de mencionar.

Repúblicas de Amalfi, Pisa, Génova y Venecia

Aunque limitado en el tiempo, cuatro ciudades italianas desempeñaron un destacado papel en la Edad Media, puesto que su florecimiento duraría tres siglos para Amalfi, cuatro para Pisa, cinco para Génova y catorce para Venecia.

Amalfi, situada en la península de Salerno y puerto de refugio en la antigüedad, nació como república en el año 840 aprovechando disensiones internas de los lombardos que la dominaban. Hasta finales del siglo IX su política fluctuó con sumo tacto entre las apertencias napolitanas y las de los sarracenos asentados en Sicilia, quienes establecieron en su puerto la base de sus incursiones en el mar Tirreno. En general, en los conflictos contra Nápoles y árabes que amenazaban Italia central, la acción militar de Amalfi se desarrollaría esencialmente en tierra, luchas de una importancia limitada si se las compara con las que alcanzaron al resto de las repúblicas italianas.

No obstante, Amalfi se caracterizará por ser una pacífica república marítima con una clara vocación comercial, estableciendo derrotas, puntos de apoyo e intercambios con Egipto, Bizancio y puertos del mar Negro. Según se nos dice, a estos esforzados navegantes se les debe la mejora de la aguja magnética, que habían conocido de los árabes y, también, las tablas Amalfitanas, documento o código de comercio marítimo que posteriormente serviría de modelo a otros códigos que se redactaron en el Mediterráneo y que se basaban en las «Pandectas» de Justiniano aunque adaptadas a los nuevos tiempos.

Sin entrar en la polémica que suscita el tema, parece ser que se debe a Amalfi la creación de la Orden de los Hospitalarios. Después de la ocupación árabe de Jerusalén y por haber quedado la iglesia del Santo Sepulcro en manos de cismáticos griegos, Amalfi solicitó y obtuvo la autorización del califa del Cairo para levantar en dicha ciudad una iglesia de rito romano, un hospital y un albergue para peregrinos, constituyéndose una orden religiosa, denominada de San Juan, para atender a dichos establecimientos y más tarde, para defender otros levantados a lo largo de Tierra Santa. Fue así como se transformó la orden religiosa en militar, trasladándose a la isla de Rodas en

1319 al apoderarse los turcos de Jerusalén y en 1522 a la de Malta, de donde sería expulsada en 1798 por Napoleón.

El esplendor de Amalfi debe situarse hacia el año 1000, prosperidad debida a su política de no intervención en los conflictos del tiempo. Sin embargo, esa política contribuyó a su ruina en el momento en que los normandos se establecieron en Sicilia y pusieron sus miras en la opulenta república, a la que atacarían en 1073, viéndose empujada a someterse a los vikingos dada su debilidad militar, transformándose en ducado, del que el normando Roberto Guiscard se declararía titular.

A pesar de la pérdida de su independencia, sus flotas prosiguieron surcando el *Mare Nostrum*, aunque bajo otro pabellón, para terminar sucumbiendo a manos de otra república marítima, la de Pisa, que después de afirmarse en el Tirreno septentrional quiso extender su influencia más al sur, a unas regiones que el citado ducado todavía controlaba. El 6 de agosto de 1135 la flota pisana ocupaba Amalfi por sorpresa, siendo inútiles sus intentos para hacer renacer su tráfico marítimo comercial. Se ha dicho que el error de Amalfi fue el constituirse en república eminentemente mercantil olvidando su situación geográfica, que aconsejaba disponer de una poderosa fuerza naval que su saneada economía la hubiera permitido crear y sostener.

En cuanto a Pisa, antiguo puerto romano a orillas del río Arno, comenzó su andadura marítima al intervenir sus naves contra los bizantinos formando parte de las fuerzas navales del Duque de Lombardía. Pero su claro deseo de afirmarse como poder marítimo puede atribuirse a las incursiones de los árabes procedentes de Sicilia y de la península ibérica, deseo que compartía su población y causa de que naciese antes una marina militar que comercial. Pero será en 1010 cuando se liberará de la dependencia feudal del marqués de Toscana, convirtiéndose en estado soberano en 1081, año en el que el Papa reconocería su plena autonomía.

En contraste con Amalfi, los pisanos pronto apercibieron que sólo podría mantener su seguridad si lograban alcanzar la iniciativa en la mar y operar lejos de sus costas. A esa idea responderían sus acciones navales contra Bonificación en Córcega y contra los árabes de Sicilia, estimando que debían ocupar Calabria para asegurar los flancos de sus principales derrotas comerciales, las que les conducían a Túnez y al levante mediterráneo, objetivo que les movería a atacar Regio Calabria en 1015, sin poder ocuparla.

Fue en esos años cuando Pisa vio surgir un poderoso competidor, la ciudad de Génova, asimismo, antigua villa romana que había sido arrasada por los lombardos en el 641 y por los sarracenos en el 935, lo que le supuso esperar tres siglos para poder jugar un cierto papel en el mar Tirreno. Dichas catástrofes fueron las que incitaron a los genoveses a transformarse en potencia naval aunque de una forma muy original, puesto que sería una asociación privada, la llamada «Compagna», la que levantaría una flota militar al tiempo que otra comercial, no sin asegurarse sus dirigentes una gran influencia política y económica, que les conduciría en el año 1100 a que sus cónsules se convirtieran en soberanos de la naciente república de San Jorge.

Durante el siglo XI la actividad comercial genovesa por la vía de la mar fue modesta, luchando junto a Pisa para detener las incursiones de los árabes españoles instalados en Mallorca, que habían puesto sus miras en Cerdeña, pues su conquista hubiera supuesto para los musulmanes poseer una base avanzada capaz de cortar y, desde luego, controlar el movimiento marítimo a lo largo del mar Tirreno. Dicha amenaza se neutralizaría en 1017, al obligar ambas ciudades italianas a replegarse aquellos a sus bases en las Baleares.

A finales del siglo XI el comercio exterior pisano alcanzó su punto culminante, bien apoyado por una marina de guerra que controlaba los espacios marítimos del Mediterráneo Occidental y Central, elevando el prestigio de la república e induciendo a reyezuelos africanos y del levante español a otorgar a Pisa franquicias comerciales muy favorables.

Cuando aparecen los normandos en el Mediterráneo, Pisa no dudó en prestarles su colaboración para conquistar Sicilia, asaltando Palermo y obteniendo un enorme botín que aplicarían en la construcción de su conocida catedral o duomo. Hacia 1088, las restricciones que imponía Túnez al comercio pisano movió a esta república a emprender una acción de castigo asociando a su empresa a Amalfi y Génova, por lo que puede decirse que en dicha fecha se constituyó la primera liga cristiana, afianzando Pisa su dominio del Mediterráneo y señalando el fin, durante décadas, de la piratería norteafricana. Similares operaciones llevarían a cabo las escuadras de Pisa y Génova contra Valencia y Tortosa, a petición del rey Alfonso VII de Castilla, recibiendo en compensación sustanciosos privilegios comerciales.

En lo que concierne a Venecia, se trataba de la antigua Aquilea romana, puerto en el que se estacionaron varias legiones, se creó un arsenal y se convirtió en la base de operaciones de la conocida flota «*Classis Ravennatum*», una de las dos escuadras pretorianas, por lo que sus moradores se consideraban romanos y, por ello, habían permanecido fieles a los últimos representantes legítimos del desaparecido imperio, los emperadores bizantinos, habiendo acrecentado su cohesión nacional la transferencia de los restos de San Marcos desde Alejandría.

Dadas sus condiciones naturales, una serie de islas sin recurso alguno y ante su repugnancia a relacionarse con los estados bárbaros surgidos de las invasiones, Venecia se vio obligada a establecer una política que impulsase su comercio por las derrotas de la mar, con el fin de importar las subsistencias que precisaba y, de paso, obtener beneficios económicos.

Ante las disensiones internas y los celos que en el exterior suscitaba el acrecentamiento de su poder, se decidió en el año 697 imponer sobre los tribunos que la gobernaban una autoridad superior, el dogo o dux, tipo de gobierno único en la historia y que no cambiaría a lo largo de once centurias.

Entre los siglos IX al XII Venecia practicaría una política oscilante, al alternar períodos de amistad con Bizancio o Carlomagno u otros reyes francos con otros de abierta hostilidad, de acuerdo con lo que en cada momento reclamaban sus propios intereses. Dada la posición geográfica que ocupaba, era lógico que advirtiera que para proteger sus vías de comunicación le era indis-

pensable poseer una verdadera flota de guerra, iniciando en el año 841 la construcción de una escuadra permanente.

Serían sus fuerzas navales las que le permitirían en el siglo X extender su área de influencia a la costa de Istria y luego a ciertas zonas costeras de Dalmacia, obteniendo a comienzos del año 1000 importantes concesiones políticas y comerciales por parte de Bizancio e, incluso, de los árabes, asegurando así la libertad de navegación a su tráfico por todo el ámbito mediterráneo.

Pero serían las cruzadas, que se inician en 1097, las que iban a incidir decisivamente en el desarrollo, potencia y prestigio de las repúblicas italianas de Pisa, Génova y Venecia, dado que Amalfi se hallaba ya sumida en una franca decadencia. Para ello aprovecharían el intenso tráfico marítimo que dichas cruzadas generarían ante la necesidad de enviar a Oriente un flujo constante de hombres y aprovisionamientos, tráfico que monopolizarían los barcos italianos, obteniendo amplios beneficios al regresar con mercancías exóticas llegadas a Palestina por medio de caravanas. Por ello hay que reconocer que sin el concurso y apoyo de las flotas navales y mercantes de las mencionadas repúblicas, no solo dichas expediciones no podrían haberse realizado sino que se habrían visto abocadas al desastre y los condados cristianos fundados en Tierra Santa no hubieran sido capaces de sobrevivir mucho tiempo, por lo que sus marinas contribuyeron decisivamente a que las Cruzadas fueran consideradas como un gran movimiento de expansión extraeuropeo. La participación de Pisa fue modesta y terminaría atrayendo la enemistad de Venecia, mientras que Génova actuó con energía y aunque la república de San Marcos fue la última en intervenir en aquella magna gesta, al final lograría sobrepasar en actividad y beneficios a los alcanzados por las otras dos ciudades rivales.

Entre los siglos XI y XII Pisa y Génova se hicieron dueñas incontestables del Mediterráneo Occidental y Central, lo que produjo una serie de conflictos entre ambas repúblicas por alcanzar el liderazgo en dicho mar. Por su parte, Venecia, en sus enfrentamientos con Bizancio dio origen al nacimiento de curso de Estado, surgiendo así un tipo de guerra que perduraría hasta nuestros días.

En el siglo XIII Pisa desaparecería como potencia naval. Ese acontecimiento se produjo en agosto de 1284 en la batalla naval de Melaria, en la que la flota pisana, integrada por 72 galeras, fue destrozada por 93 galeras genovesas, languideciendo a partir de entonces la república hasta verse absorbida por Florencia en 1406.

Sería ese mismo siglo XIII cuando Venecia arrebata a Bizancio la actual costa croata, Albania, las islas Jónicas, Morea, Creta, la Tracia y el control del mar Egeo, instituyendo la ceremonia de los «esponsales con la mar» para simbolizar su hegemonía marítima, que en cifras se veía representada por 17.000 obreros de su arsenal, 25.000 marinos, 3.000 buques mercantes y 300 de guerra. Esa expansión supuso para la República, no solamente alzarse con el monopolio financiero y comercial en el *Mare Nostrum* y Europa sino convertirse en la mayor potencia del tiempo, extendiéndose su prestigio hasta el propio Extremo Oriente, que visitaría Marco Polo entre 1272 y 1295.

Muestra de ese vigor lo encarnaban sus cinco flotas comerciales que enlazaban a Venecia con el mar Negro, Siria, Egipto, a la espera de las caravanas procedentes del mar Rojo: África del norte, mientras la última navegaba hacia el Canal de la Mancha y mar del Norte, llegando a tal punto su poderío, que no dudaría en proclamar al mar Adriático como mar interior en el que ningún buque extranjero podía penetrar sin recibir una autorización y pagar un derecho de tránsito. Pero lo que se debe señalar, es que esa fuerza y esplendor de la República de San Marcos se producía en una época en la que la mayor parte de Europa, por no decir en su totalidad, continuaba constituida por estados poco desarrollados y sumidos en múltiples conflictos.

Esa ascensión de Venecia incidió muy negativamente sobre Génova, que al no resignarse a perder influencia en el levante mediterráneo la condujo a enfrentarse con la Perla del Adriático, a la que arrebató Corfú y, más tarde Creta en 1206. Después de intervenir en la luchas entre guelfos y gibelinos a mediados del XIII, Génova trató de alzarse con la supremacía naval en el mar latino, apoyándose para ello en los intereses que había generado una nueva cruzada, que respondía a la toma de Jerusalén por los turcos en 1244.

En su acción, y como ya apuntamos, Génova comenzó por eliminar a Pisa y luego establecer una alianza con Bizancio dirigida contra Venecia, lo que aprovecharía Constantinopla para recobrar sus antiguas provincias y dominios desde hacía décadas en manos de la Serenísima, alianza que permitiría a Bizancio reconvertirse de nuevo en gran potencia, finalizando así el primer período de la hegemonía veneciana en el Mediterráneo que, además, perdía el monopolio comercial con Levante.

Claro es que esa resurrección bizantina sería a la larga fatal para la Cristiandad, puesto que Constantinopla no conseguiría jamás rehacerse totalmente y, por ello, sería incapaz de hacer frente al continuo progreso turco hacia los Dardanelos.

La citada batalla naval de Melaria, que implicó la desaparición de Pisa, señaló el cenit pero también el punto de inflexión de la potencia genovesa, al enzarzarse en conflictos civiles y perder sus dominios en Palestina. Esas luchas políticas interiores debilitarían a la República de San Jorge, llegándose a suspender todo tipo de operaciones navales y a paralizar las construcciones. Claro es que esa decadencia no la imposibilitó para chocar con Venecia en un momento en que esta república se encontraba sumida en una precaria situación en la mar, estimando, por ello, la república de San Jorge que podría asestar a su rival un golpe mortal, lo que efectivamente lograría al derrotar a la flota de San Marcos en el encuentro naval de Curzola. Sin embargo, Génova no solamente no sabría aprovechar esa victoria sino que volvería a sumergirse durante cerca de cuarenta años en nuevas confrontaciones civiles, terreno abonado que aprovecharían los guelfos y gibelinos para dividir en dos bandos a su población al tiempo que se incrementarían los desórdenes y tensiones, triste panorama que terminaría en 1344.

Esa situación, que engendraba un vacío de poder estatal, empujó a los armadores privados genoveses a hacerse cargo de la Marina militar y empren-

der por su cuenta operaciones navales y comerciales, con la pretensión de mantener la potencia marítima de la república, si bien, tales esfuerzos serían inútiles al verse amenazada en la mar por la expansión aragonesa, expuesta en tierra a las apetencias del duque de Milán y desangrada por los enfrentamientos internos, encontrándose, por lo mismo, abocada, a una decadencia irremediable.

A comienzos del siglo XIV Venecia trataría de sacar provecho de los malos momentos por los que atravesaba su rival, por entender que se hallaba en plena recuperación económica y militar, no dudando en atacar los intereses de Bizancio en unos momentos en que los turcos presionaban amenazadoramente la propia capital del antiguo imperio griego.

Restablecido el orden y autoridad en Génova a mediados del siglo XIV, esta república intentó, una vez más, intervenir en los asuntos del Mediterráneo Oriental ocupando la isla veneciana de Chio y produciéndose en la boca del Bósforo una de las mayores batallas navales de toda la Edad Media entre una flota genovesa de 70 galeras y otra constituida por 45 galeras venecianas, 30 aragonesas y 14 bizantinas, encuentro acaecido en febrero de 1352 en el que no hubo vencedor ni vencido pero sí enormes pérdidas por ambos bandos, acción que merece estudiarse con detalle pues si se analiza se comprenderá que la maniobra efectuada por los venecianos y aragoneses no debe ser jamás imitada. Ese nuevo conflicto causó a ambas repúblicas grandes perjuicios, en unos momentos en que se veían amenazadas por un nuevo perturbador, el turco.

Si la paz de Turín, en agosto de 1381, puso fin al conflicto veneciano-genovés y la República de San Marcos logró recuperar su prestigio de gran potencia europea, marítima y colonial, reintegrando a su soberanía infinidad de territorios perdidos, por el contrario, la República de San Jorge salió agotada de dicho enfrentamiento y volvió a ser presa de luchas intestinas, de tal violencia, que se saldarían con la pérdida de su independencia política y con su declive como poder naval, comercial y colonial. Así se transformó en un estado de segunda categoría, similar a otros muchos existentes en la península italiana, hasta caer bajo la protección de Francia en 1389 y, más tarde, del Conde Sforza y sucumbir en 1487 ante Lorenzo el Magnífico, Señor de Florencia, dominio que se mantendría hasta 1499 en que de nuevo Génova se vería sometida a Francia, entrando bajo tal dependencia en la Edad Moderna.

Por su parte, Venecia dio pruebas de una gran vitalidad, reanimando sus comunicaciones e intercambios con el Levante mediterráneo, África del norte, Francia, España, e incluso, Inglaterra. Deseosa de recuperar los territorios perdidos no dudaría en intervenir en múltiples conflictos, consiguiendo añadir a su imperio, a mediados del siglo XV, las provincias italianas de Brescia, Bérgamo, Ravena y Mantua, entrando en la Edad Moderna como gran potencia, nuevo apogeo que coincidiría con la desaparición del Renacimiento en Italia.

El Pontificado

Aunque se acostumbra a señalar al siglo VIII como aquel en el que nace la Marina pontificia, e incluso, se nos habla de la participación de dos dromones contruidos por Juan VIII en la batalla naval de Terracina, en el 877 o, también, de la flota papal que sostenida por otra napolitana liberó Civitavecchia del yugo sarraceno el año 889, habrá que esperar al siglo XII para que débiles núcleos navales de la Iglesia intervengan modestamente en la actividad que promovieron las cruzadas en el Mediterráneo.

Sin embargo, parece existir un cierto acuerdo para afirmar que la formación de la mencionada Marina, como fuerza operativa y organizada, no se materializaría hasta el momento en que surge en Asia Menor la amenaza turca, peligro que moverá al papado en 1334 a participar con siete galeras en una alianza contra el infiel, en la que, asimismo, se integrarán Francia, Venecia y los caballeros de Rodas.

Posteriormente, las galeras pontificias prestarán un cierto apoyo a Bizancio, estimándose que hacia mediados del siglo XIV el papado disponía ya de más de cincuenta unidades, de ellas, treinta y tres galeras, cuyas futuras operaciones se polarizarán a la lucha contra el poder naval turco, principalmente en aguas del Adriático, entrando en la Edad Moderna en los momentos en que se crea una escuadra específica para la defensa de su propio litoral, represión de la piratería y apoyo al tráfico marítimo que arribará a sus puertos con mercancías y peregrinos, con motivo del jubileo que se celebraría en 1500.

Las enseñanzas que nos depara tan singular Marina son que jamás estuvo a la altura de lo que parecía reclamar su poder terrenal, sin duda alguna, porque el papado siempre confió en que su autoridad moral e influencia sobre el conjunto de la Cristiandad le permitiría, llegado el caso y tal como la historia nos enseña en múltiples ocasiones, verse apoyado en sus fines políticos por alianzas o ligas establecidas con otros países europeos, Así creía eliminar los gastos que hubiera originado la creación y mantenimiento de un fuerte poder naval y, también, las críticas que pudieran levantarse ante la posesión de una Marina de Guerra perteneciente a un estado considerado pacífico y espiritual.

Imperio bizantino

El hecho de que pese a su progresivo declive interno el imperio bizantino lograra sobrevivir durante mil años, cuando los reinos de la Europa Occidental sometidos a múltiples conflictos exteriores, luchas intestinas y padeciendo cíclicamente períodos de anarquía retardarían su consolidación como estados fuertes y soberanos, se debió, exclusivamente, tanto a poseer una conciencia nacional, que hoy llamamos patriotismo, como por disponer de una eficiente organización naval y militar.

La riqueza del imperio y la vitalidad y potencia de Constantinopla, en tanto que fortaleza, así como la reglamentación y regulación de la guerra debida a los emperadores Mauricio en el siglo VI a León el Sabio en el IX, reglas y preceptos recogidos en los manuales «Strategicon» y «Táctica», ofrecían a sus ejércitos no sólo una motivación para combatir, sino para afirmar su moral, disciplina y hasta su propia estabilidad, algo que desconocían los ejércitos occidentales.

Para los bizantinos, la guerra se consideraba y acogía desde un punto de vista práctico y no como una respuesta a una finalidad exclusivamente religiosa o heroica, lo que implicaba que no se buscara la batalla si ella no se hacía imprescindible, pues era demasiado costoso el sacrificio de vidas humanas para alcanzar un determinado objetivo, si éste podía obtenerse por medio de estratagemas, fintas y sorpresa y, en caso de enfrentamiento directo, llevando la iniciativa, puesto que una actuación contraria se consideraba como prueba de un mando incompetente e incapacitado.

En la vertiente terrestre las fuerzas se agrupaban en tres armas: la caballería, dotada de idéntico armamento que las europeas, esto es, de espadas y lanzas pero constituidos sus efectivos sin distinción de clases por razón de nacimiento; la infantería, que en el siglo XI se estructuraría en un sentido muy moderno, dividiéndose las fuerzas en secciones, compañías y batallones y por su utilización en ligera y pesada, en función del armamento y, por último, la que podríamos denominar artillería, cuerpo en el que se incluían todos los ingenios, catapultas o máquinas capaces de lanzar proyectiles, así como el llamado «fuego griego».

En el orden naval, la inicial inexistencia de una Marina que pudiera amenazar a Bizancio, dado que los vándalos, únicos poseedores de una flota importante se encontraban demasiado lejos e iniciaban su declive, había motivado que el imperio bizantino se hubiera limitado a heredar las escasas fuerzas navales romanas que habían sobrevivido a las invasiones bárbaras, así como su organización y métodos de combate, situación que se mantendría inamovible hasta, por lo menos, bien avanzado el siglo VIII en que se hace visible el peligro árabe. Por ello, las flotas continuarían denominándose «classis» la nave capitana «nave pretoria», permaneciendo para los mandos los apelativos de «navarca», «tetrarca» o «magistri navium», para la marinería el de «nautas» y «remiges» para los remeros.

Como consecuencia de las citadas invasiones, el emperador Constantino comprendió la necesidad de establecer la capital del imperio, próxima a la frontera más expuesta, la del Danubio. Constantinopla, emplazada en el punto de contacto de Europa y Asia cumplía dicho requerimiento, y, además, dominaba las derrotas entre el Mediterráneo y mar Negro. De ahí que pronto se convirtiera en una ciudadela que, quien la controlase, disfrutaría de una clara ventaja en la esfera marítima y terrestre, razón de que durante un milenio el poder en ella establecido rechazase sucesivos ataques venidos de las estepas y resistiese varios siglos el asalto turco.

No es preciso relatar las guerras de Bizancio contra los persas, hunos, ostrogodos o vándalos, puesto que ninguna de ellas implicó encuentros navales de importancia, por lo que el imperio de Oriente podía considerarse seguro en tanto no surgiese un rival en la mar.

Ese adversario aparecería a finales del siglo VII, cuando los árabes o sarracenos, como se les denominaba en Europa, se pusieron en movimiento hacia el norte y oeste apoderándose de Siria, Persia, Palestina y algo más tarde Egipto, habiéndose extendido al entrar en el siglo VIII desde el Índico al este y Samarcanda y el Cáucaso al norte hasta las orillas del Atlántico en el oeste, imperio en forma de cimatarra que corría por la costa africana hasta el corazón de la península Ibérica amenazando a toda la Cristiandad, progresión árabe sin parangón en la Historia por su rapidez, extensión y permanencia. Si se exceptúa la batalla de Poitiers, perdida por los árabes en un excéntrico escenario, el único obstáculo que encontraron en su camino fue el imperio bizantino, advirtiendo que no sólo no podrían eliminarle sino luchar contra él mientras no lograrán alzarse con el dominio del mar.

Dicha presión musulmana motivará la creación de unas fuerzas navales ofensivas en las que aparecerá un nuevo tipo de nave, el «dromon», transición entre la «liburna romana» y la posterior «galera», amenaza que en el siglo VIII conquista Creta y efectúa desembarcos en Sicilia y Cerdeña, deshaciendo la tesis bizantina de que los sarracenos tenían adversión a la mar y olvidando que, aunque ello fuese verdad, los árabes disponían de pueblos de tradición marinera convertidos a su fe, como eran los berberiscos.

Se debe señalar que el «dromon» persistirá hasta el momento de la invasión turca y desaparición de Bizancio, ocho siglos más tarde y que, en el Mediterráneo, cristianos y árabes combatirán con idénticos tipos de unidades navales puesto que los musulmanes se limitaron a copiar las embarcaciones que capturaban a sus adversarios sin aportar ninguna mejora de relieve en el campo de la arquitectura naval, aunque debemos reconocerles la introducción en el siglo XII, a través de los normandos de Sicilia, de la aguja de marear y del astrolabio, inventos atribuidos a los chinos.

El primer asalto árabe contra Bizancio tuvo lugar en el 655 para volver a repetirse el en 673, años en los que el emperador Constantino IV comprendió el interés que para su defensa representaba el «fuego griego», utilizándolo en el 677 contra las flotas árabes que atacaban Constantinopla, arma que otorgaría más de una victoria a los bizantinos y que demostraría, una vez más, que una sorpresa técnica puede dar la superioridad mientras se mantenga en secreto, principio de la guerra que continua teniendo plena validez en nuestros días. Sin embargo, tampoco se debe ignorar que en los éxitos bizantinos tuvieron mucho que ver la correcta utilización de dos principios de la guerra, la «unidad de mando» y «conducción de la maniobra», que buscaba dividir a los buques enemigos en pequeños grupos que fácilmente eran destruidos al aplicar otro principio bélico, el de la «concentración de fuerzas», en un punto y en el momento oportuno.

Asimismo, debe resaltarse que la resistencia bizantina ha sido poco valorada en Occidente, pues muy pocos han recordado que la defensa de Constantinopla durante siglos permitió a Europa, cuando los turcos la conquistaron en el siglo xv, hacerles frente al habérsela garantizado siglos de seguridad en los que se fortaleció y colaboró a que se constituyesen estados unificados y poderosos.

Desde un punto de vista naval, la decadencia de los árabes en el Próximo Oriente, debida a sus luchas intestinas y fragmentación de sus conquistas, permitió que surgiese una amenaza mayor, la encarnada por los turcos que, inicialmente, no disponían de ningún tipo de fuerza naval pero que ya en el siglo x habían conquistado la mayor parte del Asia Menor.

En su ansia expansiva no dudaron los otomanos en atacar a Bizancio, al que vencieron en la batalla de Manzikert el año 1071, encuentro tan catastrófico para Europa como para el imperio de Oriente. Para la primera, porque para poner a Europa al abrigo de la nueva amenaza el papa Urbano II apeló a la Cristiandad a recurrir a las armas y emprender la primera cruzada, mientras que para Constantinopla, porque a partir de allí su potencia e influencia comenzaría a declinar, aunque todavía se mantendría erguida durante cuatro siglos.

A lo largo de las cruzadas la Marina bizantina se consagró, como las de Génova y Venecia, a transportar fuerzas a Palestina sin encontrar oposición turca, al no poseer éstos en esa época un poder naval. En relación con las cruzadas se debe señalar que durante su desarrollo cesó prácticamente la piratería, por ser más provechoso el transporte de peregrinos a Tierra Santa, a quienes se esquilma con los altos precios cobrados por el pasaje.

Sin embargo, la suerte de Bizancio se jugaría en la segunda mitad del siglo xiv, cuando Mahomet I y luego Mura II y Mahomet II decidieron proseguir hacia su máspreciado objetivo, la conquista de Constantinopla, a la que este último puso sitio conquistándola en mayo de 1453, fecha en la que desapareció un Imperio de más de mil años.

Realmente la precaria debilidad de Bizancio la motivaron una serie de factores, entre ellos: las divisiones internas; la falta de recursos económicos y naturales al haber ido perdiendo paulatinamente las más ricas regiones del imperio; su creencia de poseer la verdad en el ámbito religioso y su rechazo a reconocer el poder divino del papa, que les produjo el alejamiento de Occidente y que nunca le llegarán los socorros prometidos por los estados Cristianos, especialmente, a partir de 1439; la reducción geográfica del imperio, prácticamente reducido a su capital a partir de 1380; la cada vez mayor dependencia económica de Génova y Venecia desde que se abre el siglo xiii; la práctica inexistencia de una flota mercante capaz de abastecer al estado y, por último, una relajación en las costumbres con pérdida de valores, como era el patriotismo, lo que incidiría negativamente sobre la moral y virtudes de sus fuerzas armadas. A ello, además, se añadía la inexistencia de una fuerte Marina, como consecuencia de no haber encontrado en la mar a flotas otomanas dignas de tal nombre, por lo que sus relativamente escasas fuerzas navales se

mantuvieron grandes períodos de tiempo inactivas, puesto que hasta comienzos del siglo XVI los turcos, forzados por su ansia expansionista y dominadora, no adivinarían el valor de una poderosa Marina.

Con la caída del imperio de Oriente, los europeos dejaron de tener un acceso al mar Negro, perdiendo así su vía de comunicación con la India y el Extremo Oriente, lo que indirectamente influiría en la búsqueda de ese enlace por el oeste, lo que conduciría a Colón al continente americano.

Imperio otomano

A comienzos del siglo XV los turcos todavía no habían establecido un contacto serio y permanente con la mar, quizá, por encontrarse desde hacía décadas demasiado ocupados en detener las incursiones mongolas por el Este y por dirigir sus esfuerzos militares a la por entonces su principal línea de acción estratégica, la expansión por los Balcanes para presionar a Occidente por su flanco más débil.

De ahí que no hubieran formulado todavía unas directrices de política marítima y naval, debiendo recordarse su tímida oposición a una escuadra cristiana en 1401 en aguas de Anatolia, lo que indicaba que la actividad naval de los otomanos se reducía a expediciones corsarias a cargo en general, de osados mercenarios al servicio del Sultán.

Era pues lógico que tanto Génova como Venecia no se preocupasen, de momento, por la aparición de una nueva amenaza turca en la mar, repúblicas que, incluso, mantenían cordiales relaciones con dicho pueblo como lo atestiguaba el tratado de 1399, renovado en 1413, por el que el sultán reconocía el control del mar Egeo por parte de las flotas de la serenísima. Dicha política sería muy criticada dado que, ante el precario equilibrio de poderes existente en el Mediterráneo, aquella diplomacia iba a permitir al turco afianzar sus conquistas y reforzar su poder militar.

Pero el principal reproche que se haría a Génova y Venecia se basaría en la aportación de constructores y marinos al sultán, quienes actuando como verdaderos mercenarios enseñarían a los otomanos las técnicas de la construcción naval occidental así como sus tácticas de combate, haciéndoles comprender la importancia que tenían las aguas del *Mare Nostrum* para quien deseara dominar el Mediterráneo Oriental y hasta el Central, animando las ideas expansionistas y de hegemonía de aquellos.

Esas repúblicas replicarían a tales acusaciones afirmando que sus respectivas flotas mandaban en la mar y hacían respetar su autoridad, como lo demostraban sus cíclicas operaciones tendentes a castigar los desmanes producidos por la piratería turca. A tal fin ponían como ejemplo la campaña de 1419 en los propios Dardanelos, en donde saquearon Negroponto y capturaron quince naves otomanas, cuyas dotaciones la componía, en gran parte, marinos cristianos, tal como nos lo recuerda Pierre Loredan, comandante de las fuerzas venecianas, quien en su informe al dogo afirmaba que «sobre

dichas galeras se encontraban patrones, contra maestres, carpinteros y calafates genoveses, sicilianos, catalanes, cretenses y del mediodía francés... a quienes he hecho colgar, entre ellos, al veneciano George Calergi, rebelde a Su Señoría y a quien he hecho decapitar en la popa de mi galera», acciones, por otra parte, que ponían de manifiesto la incapacidad turca en la esfera naval.

Dicho panorama cambiaría a mediados del siglo xv, al manifestar los turcos una mayor agresividad en la mar y lanzar sus ejércitos contra Constantinopla, mientras que Venecia, que temía perder Salónica, se avendría a firmar un tratado para conservar aquel puerto griego a cambio de pagar un fuerte tributo anual, demostración del decaer de la serenísima.

Esa debilidad veneciana se haría palpable dos años después, al romper la tregua los otomanos y apoderarse de Salónica, siendo ya incapaz la flota veneciana de abatir a otra turca inferior frente a Gallípoli y sin que la cruzada preconizada por el papa, en 1442, sirviera para otra cosa que para demostrar la insolidaridad de la Cristiandad y la pujanza turca.

La política de Mohamet II a partir de 1451, en que sube al trono, buscará hacerse con los restos del imperio bizantino, volviéndose a poner de manifiesto, una vez más, la incapacidad occidental, cuando en abril de 1453 se inicie el sitio de Constantinopla, en el que participarán ochenta galeras turcas y unas trescientas unidades menores al mando del renegado búlgaro Bataglu. La caída de la capital con su emblemática basílica de Santa Sofía implicaba, asimismo, la pérdida de las últimas posesiones que mantenían las repúblicas italianas en el mar Negro, Grecia y Mediterráneo Oriental, por lo que tanto Génova como Venecia tratarían de encontrar un modo de convivir con los turcos.

Al llamamiento de Pío II en 1463 para iniciar una nueva cruzada, responderá Mahomet II presentándose desafiante en el mar Egeo y poniendo de manifiesto los rápidos progresos de su Marina en la guerra y de sus tácticas, al ser ya capaces de batir a las flotas venecianas, algo impensable cincuenta años antes. Ello se comprobaría, tanto ante la isla de Lesbos o Mytilene, donde las naves de San Marcos se vieron forzadas a refugiarse en Modon o cuando el sultán alcanzó Negroponto, en la isla de Eubea, centro de los intereses comerciales de aquella república en el Egeo y gran base logística y naval de la serenísima, como cuando en 1478 se asentase aquel en Albania asomándose al Adriático, desde donde sus escuadras atacarían objetivos en Sicilia y

La muerte de Mahomet II impondrá una cierta tregua, al decidir su sucesor, Bayaceto II, consolidar las conquistas de aquél, entrándose así en la Edad Moderna, en la que se conocerá una nueva expansión turca conducida por Selin I y Soliman el Magnífico.