

LA EDAD MEDIA. LOS AÑOS OBSCUROS DEL PODER NAVAL

Segunda parte

F. Fernando DE BORDEJÉ Y MORENCOS
Contralmirante

La Edad Media se va a caracterizar por el asalto de los pueblos bárbaros al Mediterráneo y del Islam hacia Europa, pero, también, porque la Cristianidad o Europa Occidental, en la que debe incluirse a Bizancio, repuesta de la sorpresa inicial, no solamente integrará o asimilará a algunos de esos pueblos extraños a ella, sino que intentará recuperar las zonas perdidas, bien que sea una empresa costosa y a largo plazo, debido a la excesiva fragmentación y desunión que se producirá en el mismo seno del Viejo Continente.

En esa reconquista, la mar o, mejor aún, el control y dominio de sus aguas será tarea de los marinos de ciertas ciudades italianas y españolas, como Amalfi, Pisa, Génova, Barcelona y, especialmente, Venecia, cuya vocación marítima y comercial las conducirá a convertirse en potencias navales para protegerse y mantener sus intereses, aunque, eso sí, siempre invocando en sus acciones el nombre de Dios.

No obstante, sus destinos serán diferentes, pues Pisa destruirá a Amalfi y aquélla, a su vez, después de alcanzar su apogeo en el siglo XIII, sucumbirá ante Génova para terminar cayendo bajo la dependencia de Florencia. En cuanto a Génova, después de un largo período de prosperidad y haber alcanzado sus naves y productos los más remotos mercados, caerá ante Venecia, su más directo rival.

Por su parte, Venecia llegará a figurar entre las grandes potencias del tiempo en poder militar, riqueza y respeto, subsistiendo como Estado hasta el siglo XVIII, después de haber jugado un gran papel en las cruzadas y en la lucha contra los turcos, si bien, en ocasiones llevará una política ambigua de compromiso con éstos cuando Bizancio se interponga en su camino o crea que amenaza sus intereses.

Barcelona, como puerto principal del reino de Aragón después de su unión con Cataluña, ofrecerá constantemente hombres de mar y de acción, los famosos almogávares, quienes durante los siglos XIII y parte del XIV dominarán el Mediterráneo occidental, y en ciertos períodos de tiempo también el oriental, hasta confundirse su historia con la de España.

Con respecto a Portugal, este país no tendrá ningún protagonismo hasta el siglo XIV, mientras que Castilla se concentrará en la reconquista de la Península, largo conflicto de siglos que finalizará en 1492 en que comienza la

Edad Moderna, por lo que, en general, se la verá apartada y hasta ajena a otras causas exteriores en el Mediterráneo y Europa, resistiéndose, incluso, su peso y protagonismo en la actividad mercantil de tan larga época.

El Islam, después de haber dominado el Mediterráneo y grandes parcelas de Europa entre los siglos VIII y X, convirtiendo dicho mar en un profundo foso separador de dos mundos y concepciones de vida, cultura, religión y pensamiento, comenzará a retroceder gracias al contrataque y esfuerzo de aquellas ciudades italianas en el Mediterráneo occidental y central, a las cruzadas en el Próximo Oriente, al valladar bizantino y a Castilla y Aragón en España, entrando en el siglo XII en plena decadencia hasta la aparición de los turcos, decadencia en gran parte debida a la falta de un poder naval.

En el norte del Viejo Continente los normandos surgirán en el siglo IX en Francia, Inglaterra y Península Ibérica y masivamente en el Mediterráneo en el siglo XI, transformándose en tenaces adversarios de los árabes y reinos cristianos, en los que se aposentarán o asolarán, si bien terminarán por convertirse, por asimilación o integración, en auténticos europeos occidentales al fijarse y organizarse en las regiones que han ocupado, originando, incluso, nuevas estirpes reales.

En cuanto a Francia, el papel que desempeñará en la lucha contra el Islam o en relación con el Mediterráneo será durante siglos intrascendente, puesto que hasta prácticamente la Edad Moderna se polarizará a la lucha con Inglaterra por el dominio de las aguas del canal de la Mancha, y a liberar las regiones ocupadas por aquélla en el Continente.

Por su parte, Inglaterra, que sufrirá múltiples invasiones nórdicas, entre los siglos VIII y XII, se concentrará en organizarse interiormente y alcanzar una convivencia entre sus pobladores de origen sajón y normando, para en el siglo XIII sostener con Francia una larga lucha por obtener la primacía en aquel canal, en el mar del Norte y en tierras galas, en donde establecerá zonas de influencia.

El papado mantendrá durante toda la Edad Media su autoridad moral, instaurando, el año 590, Gregorio I el Magno las bases de su poder territorial, convirtiéndose en una soberanía temporal con intereses políticos y económicos, al mismo tiempo que se apartará del ámbito cultural bizantino para volverse hacia los pueblos germánicos y sajones, cuya importancia histórica reconocerá. Pese a los cismas que le sacudirán, llegará a los siglos XII y XIII en el vértice de su poder y, en su lucha por la hegemonía de la Cristiandad occidental, actuará en cada momento la baza política de la alianza y apoyo de acuerdo con sus intereses espirituales y materiales y en concordancia con el aliado escogido.

Bizancio encarnará la yuxtaposición de tres culturas: el derecho y la administración romana, como imperio romano de Oriente; el idioma y la civilización griega y las creencias y costumbres cristianas. Desde Justiniano en el 527 y hasta 1025 se afianzará en poder político, militar y económico, para iniciar, a partir de ese último año su decadencia ante la aparición de un proceso feudal que minará sus bases fiscales y militares y para desaparecer en mayo de 1453

al ser conquistada su capital por Mohamed II. Su importancia histórica reside en la resistencia que opuso al expansionismo de persas, árabes y turcos durante cerca de mil años, como vanguardia que era de la Cristiandad.

Un acontecimiento singular que se produce en este largo período de la historia universal es el que protagonizaron las cruzadas, que se extenderán desde 1096 a 1291, año en el que los cruzados se verán forzados a abandonar Tiro, Beirut y Sidón, participando, a través de siete enormes empresas, la totalidad de los reinos cristianos europeos. Aunque se invocó el nombre de Dios y la liberación de los Santos Lugares ultrajados por el Islam para justificar su iniciación y desarrollo, en el fondo fueron otra serie de factores las que las motivaron: una especie de nacionalismo occidental que consideraba a los árabes usurpadores y dominadores de unas tierras romanas y cristianas sobre las que no tenían ningún derecho; el belicismo de una sociedad feudal; el propio expansionismo de la iglesia; la creciente demografía en Occidente; la intolerancia religiosa de los turcos Selyucidas que conquistan Siria y Jerusalén en 1055, se apoderaron de Egipto y aniquilan en 1071 a los ejércitos bizantinos y, finalmente, la intensificación de un sentimiento religioso, factores que se vieron canalizados por el auge y prestigio del pontificado.

Durante el período medieval, la guerra, como ya expusimos, es un hecho social y religioso, pero con una concepción diferente según el área y la época.

Así, para Bizancio se trataba de la defensa de un doble ypreciado legado, el de la tradición imperial romana y del helenismo. En su nombre, la dinastía Macedonia o los Basílios movilizaron el espíritu cristiano anticipándose varios siglos a los cruzados, aunque el debilitamiento del espíritu cívico, que condujo a un pacifismo popular y las disensiones internas, impondría finalmente su desaparición.

Para el Islam, el concepto de la guerra iba íntimamente ligado al ideal religioso y a los mandatos del profeta, llevando a cabo un prodigioso programa de expediciones de gran envergadura que respondían a su mentalidad nómada y a sus concepciones multiseculares de la guerra, para acabar desvaneciéndose en un imperialismo teocrático y racista.

En Occidente, la guerra era el resultado del choque que produjo a la ideología cristiana una técnica militar rudimentaria puesta a su servicio y que emergía del caos bárbaro, servida con un apetito de gloria, poder y expansión, como algo intrínseco a los caballeros y al feudalismo dominante.

Pero en todos los casos se admite que el fenómeno guerra escasamente evolucionó, asistiéndose tan pronto a esfuerzos lentos y prolongados de mejora como a períodos de regresión y bruscos saltos hacia adelante, muchas veces de corta duración. Paralelamente, el arte militar y naval pierde en muchas ocasiones el terreno que parece haber ganado, mientras en otros períodos se acelera, surgiendo, en todos los casos, el hombre como factor esencial, estimulado por la defensa de un interés vital, no sólo su propio país, sino sus enormes tierras o haciendas, otorgadas o adquiridas por las armas.

Otra característica de este largo período histórico se relaciona con la dificultad para encontrar un verdadero profesional de las armas entre los grandes

jefes o conductores de ejércitos, razón de que no apareciera una profusa literatura militar y, por tanto, una ausencia total de teorías bélicas y como derivada una carencia de doctrinas estratégicas y hasta tácticas. A ello se añadirá que, salvo en China y Bizancio, no se codificarán los principios de la guerra, aunque ciertas reglas y preceptos se aplicarán automáticamente por pertenecer al subconsciente, por ejemplo, la necesidad de «información» sobre el enemigo para no verse sorprendido; el lograr la «seguridad» en los movimientos; el obtener la «libertad de acción» para alcanzar los fines, ya fueran primarios o de cierto alcance, y conservar siempre la iniciativa; dadas las características de las batallas, la necesidad de reunir o «concentrar las fuerzas», que se ligaba a la naturaleza misma de las formaciones, aunque este principio lo trasgredieron con éxito Julio César en la ocupación de las Galias, Alejandro Magno después de vencer a los persas y Gengis Khan en la invasión de Khwarizma. Por el contrario, raramente se tuvo en cuenta la «economía de fuerzas», que iba unida a la «relación de fuerzas», dado que en la Edad Media y aún más tarde prescribía el principio de no atacar si no se disponía de un impresionante margen de superioridad, en esos tiempos, masas de combatientes. Como se advertirá, aunque no figurasen en ningún texto esos preceptos pertenecían y continúan perteneciendo a la lógica y son aplicables a cualquier esfera de la actividad humana.

La noción de «guerra total» a la escala de la época se relacionaba con los métodos aplicados en los conflictos: «destrucción total de las ciudades o países»; «destrucción parcial» acompañada de asimilación o toma de rehenes para intercambio, recompensa o esclavitud y «destrucción parcial» seguida de la cohabitación o yuxtaposición del invasor e invadido, caso que se dio en la España musulmana. A ello se añadían otros métodos más militares que se aproximaban a las ideas modernas sobre la guerra, como los que se relacionaban con las maniobras que debían conducir a la destrucción de la fuerza armada enemiga, esto es, a la batalla decisiva, aunque en esos tiempos la estrategia y táctica se daba en su estado más puro, dependiendo el éxito final casi exclusivamente del valor personal del general y de la exaltación de las tropas, cuando no del fanatismo.

Otra característica clásica de la época medieval fue la inexistencia de una línea de demarcación entre combatientes y poblaciones, factor que alcanzaría al siglo XVIII y que, según el encono del asaltante o el interés político y estratégico, permitirá diezmarlas o reducirlas, total o parcialmente, a la condición de esclavos, sistema que aplicaron tanto los cristianos y cruzados como los musulmanes y pueblos bárbaros, como los mongoles y turcos.

En lo que respecta a la evolución de las armas, hasta el siglo XIV predominarán la pica y la lanza para el choque colectivo, el arco y la ballesta para el combate a distancia y la espada para el encuentro individual. A finales del siglo XIV comenzará la utilización de las armas de fuego que se yuxtapondrán sin destronar al arco y ballesta, debiendo advertirse que la pólvora empleada supuso durante décadas un obstáculo a la mejora del material, al entrar en ella un azufre sin purificar, al no conocerse que carga requería un cierto proyectil

para un alcance dado, y ante una dosificación empírica y variable. Pero además, la artillería implicaba un peligro en su manipulación, lentitud en su manejo y puesta en batería, ausencia de precisión y dificultad en el transporte de los cañones, debiendo añadirse el desprecio que sentían los caballeros del siglo XV por las armas de fuego, en su sentir, por ser inmoral matar a distancia y ajeno a la tradición del valor personal. Realmente, las intervenciones del fuego artillero hasta 1450 no aportan argumentos que favoreciesen su utilización, aunque a partir de dicha fecha se iniciara una evolución con la aparición de la «culebrina», «arcabuz», «granadas explosivas», «pistola», «afustes sobre ruedas» o equipos de sitio con artillería pesada, que Mohamet II empleara contra Constantinopla en 1453.

Los pueblos medievales y la mar. La fachada atlántica. Los vikingos y normandos

La expansión de los pueblos escandinavos sobre Europa comprende algo más de un siglo, al iniciarse a finales del VIII y finalizar ya bien avanzado el X, pues las posteriores invasiones que, por ejemplo, soportaría la península Ibérica en tiempos de Gelmírez, bien entrado el siglo XII, no deben ser consideradas como normandas propiamente dichas sino inglesas, que aprovechando la condición de cruzados que marchaban a Palestina emprendían acciones de la más vulgar piratería.

A este propósito debe señalarse que, aunque los términos normando y vikingo se consideran sinónimos, existen entre ellos ciertas diferencias, pues los segundos fueron los normandos de los primeros tiempos de su expansión, aplicándose el nombre de Viking a quienes mandaban las colonias que establecían en las tierras conquistadas.

Aunque en la galia romana, núcleos nórdicos asolaban cíclicamente las costas del canal de la Mancha y Bretaña, las verdaderas expediciones escandinavas coinciden con la subida al trono de Carlomagno, aunque no se convertirían en formidables más que a su muerte hacia el 814, pudiendo asegurarse que hacia el año 850 todos los hombres escandinavos se hicieron a la mar, para convertir los últimos cincuenta años del siglo IX en uno de los períodos más sombríos de la historia de la Europa occidental.

Se nos dice que en esa expansión influyeron varios factores, entre otros, su incesante deseo de acción; el crecimiento de la población en unas tierras poco productivas; las luchas tribales; su audacia y afición al lujo, la llamada «sed del oro», aunque deba apuntarse otra razón básica, la de verse arrojados los hijos no primogénitos de la casa paterna, al pasar a los mayores las propiedades y tierras por no fraccionarse en lotes, por lo que aquéllos no tenían otra opción que buscar su libertad y sustento en lejanas tierras.

Pero al contemplar las navegaciones de los hombres del norte no podemos ignorar un «mito» que, aún hoy, sostienen algunos sectores interesados, el del supuesto Descubrimiento de América por los vikingos. Está fuera de toda

duda que en el siglo IX esos pueblos se asentaron en Islandia, isla ya descubierta por navegantes irlandeses y que, a comienzos del X, Eric el Rojo estableció bases en Groenlandia, lanzándose su hijo, Leit Ericson, más hacia el oeste hasta arribar a unas costas que denominó Vinlandia o tierra de la vid y el trigo. Asimismo se dice que al iniciarse el siglo XI, el vikingo Thorfinn Karlsefn alcanzó al frente de tres naos, singular coincidencia, una nueva tierra y que por sus características, muy pedregosas y pletóricas de bosques y productos de la mar, podrían ser las actuales Terranova y el Labrador.

Pero la gran paradoja es que, en el siglo XIV, los nórdicos abandonaron Groenlandia y, por supuesto, mucho antes sus supuestas bases en Vinlandia, Terranova y el Labrador, lo que produce perplejidad si es verdad que se trataba de regiones tan ricas en aquellos cultivos y recursos y, aunque ciertos historiadores, como Carlos Pereyra, achacan tal abandono a la falta de estímulos económicos, esa razón se contradice si se piensa que aquellas tierras se encontraban, en las ideas y relatos del tiempo, en la inmediata proximidad de las fantásticas tierras del Khan, conocidas entonces por los relatos de Marco Polo. Pero es que, además, asombra la afirmación de que en Vinlandia creciera la vid y el trigo pues, como se sabe, esos productos eran desconocidos en el Nuevo Mundo antes de ser plantados por los colonizadores europeos en el siglo XVI. De ahí que Torcuato Luca de Tena afirme que «el mito de los vikingos merecía haber sido incluido en el Libro de las Maravillas, muy leído en el siglo XIV, del que es autor el caballero inglés y grandísimo embustero Jehan de Mandeville».

El conocimiento real del medio de navegación vikingo se tuvo en 1860 al descubrirse en Jutlandia, Dinamarca, una nave de aquella época semienterrada y muy deteriorada, conocida como Drakker, aunque se deberá esperar a 1880 para que aparezca en Gokstand, Noruega, un ejemplar casi perfecto, seguida en 1893 de otra en el fiordo de Oslo. Sin duda y aunque no respondían a las exigencias de la navegación de altura, por lo que establecían sus derrotas próximas a las costas en el éxito de sus empresas, tuvieron mucho que ver dichas naves, cuya aparición, antes de manifestarse en los litorales europeos meridionales, puede situarse en los siglos VI o VII. Eran buques de unas 30 tn, de escaso calado para poder remontar los ríos, dotados de un palo y con una relación de uno a cinco entre la manga y la eslora, lo que les hacía más afilados y esbeltos que las liburnas y trirremes romanas, en las que dicha relación se situaba de uno a ocho, la misma que la de los buques de guerra mediterráneos entre los siglos VIII y XII.

Pero lo que interesa destacar es que, en el siglo VIII, las naves del Mare Nostrum se veían propulsadas por fuerza muscular y, si poseían algún palo, únicamente podían utilizar sus velas con viento de popa. Por el contrario, las naves vikingas o normandas habían logrado familiarizarse con la virada por delante, lo que implicaba poseer un aparejo que les permitiese maniobrar con rapidez las velas y disponer de un gobierno que obligase al buque a obedecer las más ligeras órdenes, por lo que puede afirmarse que en los mares más sep-

tentrionales la navegación había alcanzado un grado superior a la practicada en el Mediterráneo.

Los normandos, cuyo solo nombre provocaba el terror, generalizándose en las iglesias el rezo de la famosa deprecación, «A furore normanorum liberanos Domine», en el siglo IX alcanzan centroeuropa a través del Elba y del Mosa, para remontar, asimismo, el Sena y saquear por tres veces París, llegando a Nantes por el Loira y, por el Garona, destruir Toulouse. En el siglo X se les ve ya asentados en Bretaña, en donde crean algunos condados, razón de que se llamase a esa región Normandía, si bien son escasas las noticias relativas a su actividad antes del año 911, en el que el noruego Rollon conquista Rouen y se declara vasallo del rey de Francia, Carlos el Simple, quien en compensación le otorga el título de duque de Normandía.

Más tarde, un descendiente directo de Rollon, llamado Guillermo, desembarcará en Inglaterra venciendo al rey Harold en la batalla de Hasting, el 14 de octubre de 1066, demostrándose en ella la influencia del armamento en el desarrollo de la historia. En Hasting, batalla que decidió los destinos de Inglaterra, se enfrentaron dos ejércitos muy diferentes, el inglés, integrado exclusivamente por infantes armados con una simple espada, hachas y lanzas, mientras que los normandos desembarcaron con tres clases de fuerzas, los jinetes, los infantes y los arqueros, dándose cuenta inmediatamente Guillermo de su superioridad y desarrollándose en función de tales armas dos tácticas diferentes. Pero lo que llama la atención es la causa por la que los ingleses iban a tardar todavía tres siglos en revolucionar la táctica terrestre con el empleo del arco y, también, porque la caballería occidental no adoptó ese arma, pudiendo quizá explicarse si consideramos que, en aquel tiempo, las armas arrojadas eran contrarias al ideal militar occidental.

En el siglo XI, los normandos, asimismo, se instalarían en la costa mediterránea francesa, en Italia meridional y Sicilia, expulsando a los árabes que se mantenían en esa isla desde hacía dos siglos, logrando finalmente apoderarse del bastión musulmán de Malta en 1090. Posteriormente, también llegarían a Tierra Santa con los cruzados en el siglo XII, sin que constituyera una excepción la península Ibérica, que en siglo y medio sufriría tres invasiones aunque de escasa importancia y duración.

La primera se originó en el 843 cuando los navegantes nórdicos se presentaron ante Gijón y luego en La Coruña, asegurándonos las crónicas que Ramiro I les hundió 70 drakker, dirigiéndose las 54 restantes, demasiada exactitud en las cifras dado lo confuso de las informaciones de esa época, hacia el estuario del Tago, asolando Lisboa en agosto del 844 y remontando luego el Guadalquivir para presentarse ante la Sevilla de Abderramán II, que igualmente arrasaron.

La segunda presencia normanda se verificó entre el 858 y el 861, al aparecer ante Galicia 72 embarcaciones, continuando hacia el estrecho, que consiguieron forzar a pesar de la presencia de fuerzas musulmanas, prosiguiendo por el litoral andaluz y levantino hasta dar vista al delta del Ebro, remontando una fuerza de desembarco dicho río y alcanzando Pamplona en donde hicie-

ron prisionero a García Íñiguez, continuando con sus depredaciones en el golfo de León y de Génova antes de retornar a sus bases atlánticas.

La tercera invasión se llevó a cabo un siglo después, el 966, esta vez a cargo de daneses, cuando el duque de Normandía, Ricardo I, nieto del noruego Rollon, para evitar que se asentasen en Francia los encaminó hacia la península Ibérica, sin que alcanzasen sus objetivos al verse interceptados por una flota árabe de Sevilla. En el 971 volvieron a advertirse daneses en las costas de Almería y Murcia sin que desembarcasen y, en el siglo XII, como ya mencionamos, tuvo lugar otra aparición de normandos en Galicia, según se estima, incitados por los señores feudales Pelayo Godesteir y Rabinal Núñez, reaccionando la reina doña Urraca por medio de Gelmírez, que destruyó sus barcos, tomando algunos historiadores esta acción como arranque de la Marina española.

En su conjunto, las invasiones normandas de los siglos IX al XI, esto es, hasta su asentamiento y consolidación en ciertas zonas de Francia y el Mediterráneo, adolecieron, desde un punto de vista político y estratégico, de una falta total de coordinación; de no haber establecido claros objetivos a alcanzar, lo que influyó en sus movimientos y aunque llevaban en sí la sorpresa, y con ella, la iniciativa, no supieron explotar sus éxitos parciales terminando por degenerar en acciones marítimas de claro signo pirático que no respondían a ninguna finalidad política.

En el campo táctico la mar era su cómplice. Inicialmente, sus incursiones fueron restringidas para presentarse posteriormente con flotas de cierta entidad, si recordamos la presencia en Nantes el 843 de 67 drakker, de las 120 embarcaciones que alcanzaron París el 845 o las 700 naves y 40.000 hombres que arrasaron París en el 885, actuando inicialmente en pequeños grupos, generalmente contra puntos poco defendidos, comenzando a sentir la necesidad de disponer de bases de operaciones al incrementar sus acciones, por lo que, en el 841, se instalarán en la isla Walcheren, en el 879 en Gand Courtrai y poco después en Elsoo, cerca de Maestricht, bases generalmente ubicadas en las orillas de cursos de agua y próximas a regiones todavía no «exploradas», cambiando sus campamentos después de haber agotado los recursos del área, eso sí, no sin antes asolar a fondo el territorio que dejaban. En sus retiradas o aproximaciones acostumbraban a caminar o navegar de noche para asegurar el secreto de sus movimientos que, como dijimos, siempre tendían a obtener la sorpresa en sus apariciones, pudiendo asegurarse que ya en el siglo X operaban más como ejércitos que como grupos, haciendo frente a formaciones montadas, para crear ellos mismos, hacia el 880, unidades de caballería.

En el combate, para romper la cohesión de los órdenes cerrados o masas de combatientes enemigos, simulaban huir para caer repentinamente sobre las formaciones dislocadas de sus perseguidores, táctica muy flexible que se oponía a la rigidez de movimientos de las fuerzas de Occidente, convirtiéndose la empalizada primero y luego la obra fortificada en el medio más seguro para detener sus ataques.

En el siglo XI, aquellos nómadas de la mar e impertérritos depredadores se transformaron en núcleos bien asentados y organizados que, aunque sedentarios, conservarían sus virtudes bélicas. Incluso antes que sus vecinos, los normandos establecidos en Francia implantaron el servicio militar obligatorio limitado en el tiempo, manteniendo unos efectivos permanentes de caballería a disposición de los duques, así como grupos de arqueros, conociéndose sus equipos y armas gracias a un documento inestimable, la Tapicería de Bayeux. Ese fenómeno de fijación y organización política no se daría solamente en Francia, al advertirse, asimismo, en los asentamientos de Sicilia, Calabria y la Apulia, regiones en las que en 1059 el normando Robert Guiscard crearía sendos ducados, lo que inquietaría profundamente a Bizancio.

Esa organización militar de carácter fijo chocaba profundamente con la estructura militar del resto de Europa, pues desde los tiempos de Roma no habían existido ejércitos permanentes, habiéndose acudido al concurso de mercenarios o, ante la inminencia de una campaña, a la leva, reclutándose mesnadas que sin apenas adiestramiento se las hacía entrar en combate. Por otro lado, la preparación de los jefes occidentales dejaba mucho que desear, limitándose a pelear con bravura, pero sin haber establecido ningún estudio sobre el enemigo y con una total falta de apoyo logístico y de servicios, por lo que los ejércitos medievales no fueron otra cosa que rudimentarios o elementales ejércitos.

Liga hanseática

En íntima relación con esos pueblos nórdicos surge el fenómeno del Hansa que debe ser considerado.

Durante las largas décadas en que los pueblos escandinavos se lanzaron en sucesivas oleadas sobre las costas europeas situadas más al sur, resultó imposible desarrollar un tráfico marítimo comercial en las riberas septentrionales del Atlántico, situación que cambiaría drásticamente al afianzarse los llamados normandos en las tierras conquistadas, acontecimiento que coincidiría con la configuración de nuevos poderes políticos que iban a constituir los embriones de los futuros estados germanos y nórdicos.

Fue a partir del siglo XI cuando apareció la necesidad de acelerar el intercambio comercial en el área del Báltico y del mar del Norte, hasta allí prácticamente inexistente, asistiéndose al nacimiento de núcleos humanos agrupados en cooperativas de mercaderes, ubicados en puntos muy concretos de aquellos litorales y esencialmente polarizados a captar el comercio proveniente del sur como medio de favorecer, a su vez, la salida de sus productos hacia otros mercados, actuando en muchos casos como intermediarios.

Ese proceso conduciría, en el siglo XI, a aquellos núcleos a relacionarse con el fin de desempeñar, no solamente un papel político y económico en aquellas áreas, sino para proyectarse hacia el resto de la Europa civilizada,

buscando la manera de hacerse con el comercio hasta allí, en manos de eslavos y escandinavos, viéndose además favorecidos por disponer de naves de gran tonelaje, rapidez y robustez, la llamada Koggen o carabela hanseática de los siglos XII al XIV, superiores al resto de las embarcaciones escandinavas más frágiles y ligeras.

En 1161, aquella cooperativa o liga que ya comenzó a denominarse del Hansa, se afirma en Lubeck, puerto fundado tres años antes y que se convertirá en el centro director y coordinador de los intercambios con el este y centroeuropa, estableciéndose como objetivos asegurarse ventajas comerciales, como el derecho de depósito y almacenaje para sus propias mercancías y la declaración obligatoria de carga para los navíos extranjeros, siendo su arma coactiva más poderosa el boicot a un puerto o región en el área comercial del Báltico.

El éxito fue tal, que un siglo después Lubeck, Hamburgo y Rostock, junto a otros puertos de menor entidad, establecieron una confederación comercial y económica que se apresurará a levantar numerosas factorías, entre ellas, las de Novgorod y Vilna en Rusia; Dorpai, Reval y Riga en Curlandia; Danzig en Prusia; Breslau y Brunswick en Alemania; Gante en los Países Bajos y hasta en el propio Londres, así como en Bergen y Oslo, en Noruega.

Esa liga, al basar la mayor parte de su comercio en la vía marítima, pretendió asimismo lograr el control de la navegación en la zona si deseaba ejercer sobre ella una cierta influencia, reconociendo que para ello les era preciso dotarse de un poder naval.

Claro es que en el tiempo el prestigio y pujanza de la Liga se apoyaba en varios factores, como eran, entre otros: la debilidad política de los ducados y principados alemanes; la práctica inexistencia de estados consolidados en el resto de Europa occidental; la capacidad y visión del mercader hanseático; su excelente política exterior conducida por una hábil diplomacia; una saneada situación económica; su destreza, no solamente para imponer sus privilegios y fueros mercantiles, sino hasta sus reglamentos a los navíos mercantes extranjeros; la organización de un eficiente sistema de navegación que reflejarían sus códigos marítimos; su preocupación por disponer de una excelente infraestructura portuaria y de almacenaje y, por último, haber sabido abrir nuevos mercados y derrotas a su tráfico, de momento, sin encontrar grandes competidores.

Para la realización de esa política la Liga creó un sistema de alianzas muy variadas en las que participaban todas las ciudades agrupadas, pues si alguna de ellas pretendía excluirse, automáticamente se la expulsaba del Hansa, lo que significaba no poder incluirse en el tráfico y actividad comercial en las áreas bajo la influencia de la Liga, lo que podía conducir al puerto excluido a su desaparición.

Aquel conjunto de factores fueron los que condujeron a la Liga a alcanzar una total hegemonía, en el siglo XIII, en toda la Europa septentrional y a instaurar unas excelentes relaciones con todos los pueblos vecinos, excepto con

Dinamarca, que en el siglo XIV aparecerá como su gran rival y promoverá el primer combate naval de importancia, en el que la flota hanseática logrará batir a la danesa en 1370, ocupándose Copenhague y destronándose al rey Valdemar IV, quedando como única potencia nórdica.

Fiel reflejo de ese poder y prestigio del Hansa nos lo demuestra el hecho de que al entrar en el siglo XIV se obligó a Eduardo IV de Inglaterra a confirmarles una serie de privilegios que anteriormente les había suspendido, decisión forzosa de dicho monarca al haber visto asolada la costa inglesa del mar del Norte y Escocia por la acción de una fuerza naval de la Liga. Asimismo, también obligaría, a finales de dicho siglo, a los daneses a prohibir el paso por el estrecho del Sund a los navíos holandeses y británicos.

En esa situación de pujanza política, económica y naval, el Hansa entraría en el siglo XV, aunque en él comenzarían a surgir ciertas señales de debilidad y caída.

El gran fallo que cometería fue ignorar u olvidar que el poder naval no ha de aplicarse solamente en un cierto período de tiempo, sino que es preciso sostenerlo en permanencia si se pretende proseguir siendo fuerte y respetado. Pero en las directrices políticas del Hansa no figuraba ya, como línea de acción prioritaria, mantener unas eficientes fuerzas a flote que, sin duda, implicaban grandes gastos. Tal idea respondía a una mala valoración de su posición, pues estimaban que, habiendo logrado alcanzar la hegemonía, por el momento nadie se encontraba capacitado para disputársela y, por tanto, no era preciso aplicar grandes sumas a su defensa.

Dicha equivocación o error promovería su declive, que se inició en 1494 cuando Iván I clausuró sus factorías de Novgorod y Vilna, que les había servido para sus enlaces con la India y los Balcanes. Añádase a ello que ya en esos años los estados nórdicos se habían fortalecido y pretendían participar en el comercio marítimo y no admitir presiones extrañas, entre otras las que provinieran de la Liga.

Sin embargo, el final del Hansa lo provocarían unos nuevos factores y acontecimientos que se conjuntarían en el siglo XVI, ya en la Edad Moderna, como fueron: la aparición de los holandeses en el Báltico, llamados por los suecos, convirtiéndose en los rivales más temibles del comercio hanseático; las contiendas religiosas y sociales que afectaban a muchas de sus ciudades que, por otro lado, comenzaron a autoexcluirse de la Liga; el creciente poder político y económico de los estados alemanes; su propia riqueza y autonomía que excitó la envidia de sus vecinos; la falta de una auténtica constitución general y el excesivo número de ciudades miembros, al alcanzarse a finales del siglo XV las doscientas; la desaparición de los bancos de arenque en el mar del Norte; el desplazamiento del tráfico comercial al Atlántico como consecuencia del descubrimiento del Nuevo Mundo y, finalmente, la victoria que alcanzó Suecia sobre la Liga el año 1570, que convertiría a este país en el nuevo dueño del Báltico.

Reino de Francia

A pesar de que un gran número de textos de Historia Universal suelen equiparar al reino de los francos con el reino de Francia, se puede asegurar que los reinos francos de las casas merovingias y carolingias de los siglos VIII y IX, que con Carlomagno se alzaron a su máximo esplendor, eran unos estados multinacionales que integraban pueblos muy diversos, actualmente pertenecientes a Suiza, Austria, Italia, Francia y hasta incluyéndose una «marca hispánica» que, con Carlomagno, limitaba con el río Ebro.

De ahí que realmente hasta el 987, en que aparece la dinastía de los capetos, no deba hablarse de la existencia de un reino de Francia que, por otra parte, se reducía a un minúsculo dominio real alrededor de París y Orleans, exento de fronteras marítimas y, por ello, sin gran fuerza material y política frente a unos señores feudales que se repartían las antiguas provincias de la Galia romana.

Será a partir de 1180, con la llegada de Felipe Augusto, cuando cristalice la unidad francesa y surja un sentimiento nacional que reforzará la guerra de los Cien Años, conflicto feudal, en sus orígenes, para transformarse en un conflicto nacional que se extenderá a lo largo del siglo XV con Carlos VII y Luis IX.

Asimismo, será a partir de Felipe Augusto cuando Francia comience a establecer sus fronteras marítimas, al adquirir dicho monarca una serie de condados y ducados como la Normandía y el Poitou, en tanto que su hijo Luis VIII aprovechará la cruzada contra los albigenses para anexionarse el Languedoc, feudo de los capetos y, más tarde, por el casamiento de Carlos de Anjou con Beatriz de Provenza, integrarse la Provenza en el reino. Esas adquisiciones se completarán al finalizar la guerra de los Cien Años, cuando Carlos VII logre integrar la Guyena o Aquitania y una parte de la Gascuña, obra que se completará por el casamiento de Ana de Bretaña con Carlos VIII y Luis XII que preparará la unión de aquel ducado a Francia en 1532, ya en plena Edad Moderna.

El primer contacto serio con la mar de un núcleo organizado de fuerzas navales francesas puede situarse, precisamente, con Felipe Augusto cuando en 1213, en su lucha contra los Plantagenet ingleses, concentra en las costas del Canal un cierto número de buques, que algunos historiadores vecinos hacen ascender a 1600, conglomerado de buques mercantes a los que se les ha añadido un castillo y de embarcaciones menores que deben transportar un ejército de invasión a la Inglaterra gobernada por el excolmulgado Juan Sin Tierra. Pero la reconciliación de éste con el papa obligó a desviar aquella flota contra Flandes, para ser sorprendida y aniquilada en el estuario de Zwin por los buques del conde de Flandes, aliado del monarca inglés. Este intento de invasión se repetirá en 1215, aprovechando que algunos barones ingleses se rebelaron contra su rey y ofrecieron la corona de Inglaterra a Luis VIII, hijo de Felipe Augusto, ofrecimiento que quedó paralizado con motivo de la

muerte de Juan Sin Tierra, precisamente cuando la flota gala se encontraba ya en el Támesis con una fuerza de desembarco, siendo de nuevo diezmada.

A este propósito, debemos señalar que durante gran parte de la Edad Media las crónicas y relatos contabilizan como buques de guerra, al describir una acción naval o sus preparativos, cualquier elemento a flote, incluso, a pequeñas lanchas capaces de transportar media docena de soldados, razón de esas cifras exorbitantes que se ofrecen con demasiada frecuencia en las historias navales de cualquier país, incluido el nuestro.

Posteriormente, aunque San Luis no fue un monarca inclinado o aficionado a la mar, tal como nos lo ha reflejado su cronista príncipe de Joinville, a él se le debe la creación del primer establecimiento naval del reino en el Mediterráneo, ubicado en Aigues Mortes, en el Languedoc, al mismo tiempo que dotaba a su incipiente Marina de la primera institución permanente, como era el Almirantazgo.

Más tarde, a finales del siglo XIII y principios del XIV, durante el reinado de Felipe III el Atrevido, Francia se dio cuenta de la necesidad de disponer de un poder naval. Ese requerimiento respondía a varios trágicos acontecimientos desarrollados en el Mediterráneo, entre otros, la matanza de franceses y partidarios de Carlos de Anjou en Sicilia, acción que es conocida en la Historia como las «visperas sicilianas», instigadas por los aragoneses y que conduciría a la instalación de éstos en la isla, sin que el envío de una flota francesa sirviera para otra cosa que para correr a refugiarse en Perpignan los buques que no habían sucumbido a la acción de las naves catalano-aragonesas.

Si a ello añadimos el panorama que existía en el Atlántico, en cuyas aguas vascos, bretones, normandos y bayoneses luchaban furiosamente entre sí, situación que aprovechaban los ingleses para efectuar sucesivas incursiones sobre el Continente, ese estado de cosas imponía la creación de unos fuertes núcleos navales. Sin embargo, será Felipe el Bello quien levantará astilleros en Marsella, Narbona y Sete, al mismo tiempo que obtendrá una flotilla de galeras en Génova para basarla en el puerto atlántico de Rouen, en el que, además, creará el primer astillero fortificado de Poniente, que posteriormente se conocería como el «Clos des Galées», lejano antecesor de los futuros arsenales franceses.

Fue de ese modo como el país vecino pudo disponer en 1295 de cincuenta galeras, a las que se añadirían una serie de transportes adquiridos en los países escandinavos y pequeñas embarcaciones equipadas en los puertos normandos. con ese incipiente poder naval, Felipe el Bello, no pudiendo llevar a cabo un previsto desembarco en Inglaterra, intentaría debilitar la economía inglesa, atacando un punto muy sensible, su comercio de la lana con Flandes, originándose con tal motivo su primera victoria naval en aguas de Zelanda, la de Ziericksee en julio de 1304.

Realmente, esa guerra al tráfico tenía un gran interés para Francia, pues contrarrestaba la derrota de Courtrai dos años antes, en la que la caballería gala fue aniquilada, permitiéndola ahora alcanzar una tregua con Inglaterra. Por otro lado, la victoria de Ziericksee, en la que por el bando francés partici-

paron once galeras mediterráneas, treinta naves normandas o atlánticas y ocho españolas, contra ochenta naves flamencas de Guy de Namur, aliado de los ingleses, éxito que descansó en el papel que jugaron los llamados «brulotes», o embarcaciones cargadas de materiales inflamables que se lanzaban contra los buques adversarios, incendiándose en el momento del contacto físico o abordaje, implicó un cierto éxito estratégico, puesto que permitió, a su vez, que el monarca francés alcanzase otra sonora victoria en tierra, la victoria de Mons en Pévèle, que no hubiera sido posible si la flota hubiera sido batida por Guy de Namur, al haberse acentuado una desproporción de fuerzas muy notables por la previsible pérdida de 15.000 soldados franceses embarcados.

Durante la guerra de los Cien Años, que se inició al enfrentarse Felipe VI de Valois y Eduardo III de Inglaterra por considerar éste que poseía derechos para aspirar al trono de Francia, su desarrollo se ajustó al típico modelo de guerra feudal. En ella combatiría una caballería francesa valiente, pero desordenada con un ejército inglés más moderno, guerra de mercenarios que asolarían la tierra que iban a pisar y, al mismo tiempo, conflicto de liberación nacional para Francia, en el que no se debe desdeñar el impacto que tuvieron las acciones marítimas, dado que las fluctuaciones en la contienda se vieron ligadas, en cierto modo, a las fuerzas navales en presencia, operaciones en la mar en las que conviene destacar el hecho de que en septiembre de 1338 la galera inglesa *Great Christoph*, se convirtiera en el primer buque de guerra de la Historia que utilizaba cañones.

Aunque en sus comienzos, y durante numerosos años, el balance de fuerzas fue favorable a los franceses, varios factores o acontecimientos proporcionarían al rey Eduardo una enorme ventaja, invirtiéndose el signo de la guerra y pasando éste a la ofensiva.

Entre otros podemos señalar los siguientes: el fracaso obtenido por Felipe VI en una proyectada expedición para sostener al rey de Escocia, pensando que hostigados los ingleses por su retaguardia, podría obtener el control de las aguas del canal de la Mancha; después, porque Flandes decidió inclinarse abiertamente en favor de Inglaterra y, luego, por el abandono de sus compromisos de una fracción importante de marinos genoveses que servían en la marina gala. Añádase a todo ello la batalla de l'Ecluse en junio de 1340, en la que la flota francesa fue casi totalmente destruida por las fuerzas navales inglesas y sorprendida por su retaguardia por las naves flamencas, desapareciendo 160 embarcaciones y 9.000 hombres, desastre que influyó decisivamente en la pérdida de la batalla de Crecy en 1346, en la que los ingleses emplearon por primera vez artillería en tierra; la capitulación de Calais en 1347, pese al heroísmo demostrado por los marinos normandos que forzaban el bloqueo; el desembarco del príncipe de Gales, el conocido príncipe Negro, en la Guyena en 1355, con la victoria de Maupertuis en la que se capturó al monarca francés Juan II el Bueno; el levantamiento en París de los campesinos en 1358, la famosa «Jacquerie», etc, serie de acontecimientos que finalizarían en 1359 con el desastre de Poitiers, seguido del duro tratado de Bre-

tigny que en 1360 se impuso a Francia, renunciando Eduardo III a la corona del país vecino, motivo original del conflicto, a cambio de obtener el reconocimiento de su soberanía sobre la Francia sudoccidental.

No nos extenderemos en describir el conflicto y únicamente señalaremos que en 1369 Carlos V de Francia rompería aquel tratado al reclamar la Guyena y la Gascuña, reanudándose las hostilidades, fase esta del conflicto en las que el monarca francés se aseguraría el concurso de las galeras del rey de Castilla, Enrique de Trastámara.

Será aquel mismo monarca francés quien fortalecerá la institución del Almirantazgo mediante las Ordenanzas del 7 de diciembre de 1373, que otorgaban a dicho organismo una serie de atribuciones, entre otras, el reclutamiento en paz y en guerra; la organización de escuadras; el mantenimiento y aprovisionamiento de los buques; la concesión de licencias de pesca; los permisos para construir o vender embarcaciones; la creación de un servicio de vigilancia o policía de las costas, etc, prescribiendo, asimismo, que el Almirantazgo ingresase la décima parte del valor de una presa capturada y la mitad del coste de todo navío naufragado. Al mismo tiempo, Carlos V estableció un Tribunal particular que debía entender en todos los delitos relacionados con la esfera marítima y naval.

Será gracias a las decisiones tomadas por el mencionado Almirantazgo, como en 1377 la fuerza a flote francesa podía ya contar con 120 nuevas unidades de cierto porte, fuerza naval que se adiestró y se había concebido para luchar contra los ingleses y a la que se añadirían 35 grandes naos mercantes y ocho galeras de Castilla, conjunto que alcanzaría resonantes éxitos en las mismas costas británicas, al atacar, desembarcar y asolar el refugio de los corsarios ingleses de Rye, incendiar las poblaciones del Lewes, saqueo que motivó que Londres ordenara incendiar todos los arsenales y bases propias situadas en el Canal, medida que alcanzó a Folkestone, Portsmouth, Plymouth y Dartmouth. Esas incursiones francesas proseguirían con la conquista de la isla de Wight y la destrucción de los puertos de Winchelsea y Hastings, uno de los famosos «cinco puertos», volviéndose a asaltar la citada isla en 1380, año en que murió Carlos V, sin que la ofensiva naval del país vecino se detuviera, conducida por uno de los más célebres almirantes que ha producido Francia, Jean de Vienne, quien en 1381 desembarcara en Escocia cuando todo hacía presagiar que la victoria francesa se encontraba muy próxima.

Pero ese panorama iba a cambiar drásticamente a partir de 1382, año en que por quedar vacante el trono de Francia las aspiraciones del duque de Borgoña a proclamarse rey iban a promover una cruenta guerra civil entre sus partidarios y los del duque de Orleans, que, asimismo, aspiraba a la misma corona, situación de total confusión que iba a implicar el hundimiento de Francia en el más completo de los caos y, como lógica secuela, el abandono de la marina tanto en su mantenimiento como en la paralización de las construcciones.

Como era de esperar, ese clima supieron aprovecharlo los ingleses que volvieron a tomar la iniciativa, desembarcando en 1415 las tropas de Enrique IV en la desembocadura del Sena, tomando Harfleur y París, venciendo en la célebre batalla de Azincourt, saqueando Rouen, destruyendo el arsenal del «Clos des Galées», atrayendo a su bando al duque de Borgoña y, finalmente, obligando a los franceses a aceptar un deshonroso Tratado de Paz, firmado en Troyes y acabando Francia por sumirse en una completa anarquía.

Sin embargo, Enrique V, teniendo a su alcance no sólo la victoria en el Continente, sino la posibilidad de convertirse en dueño absoluto de la mar, tuvo la genial idea en 1423 de desarmar, enajenar y arrinconar sus flotas, basándose en lo mucho que costaba el mantenerlas con una Francia ya batida, situación que aprovecharían los corsarios bretones, de Saint Malo e, incluso, vascos y cántabros españoles para imponer su ley en el canal de la Mancha, ello coincidió con una reanimación de la resistencia francesa, encarnada en Juana de Arco, que conducirá a Carlos VII de Francia a recuperar París en 1437 y, posteriormente, entre 1449 y 1453, la Normandía y la Guyena, lograr las victorias de Formigny y Castillón y la toma de Burdeos, cerrándose así una larga y costosa guerra franco-británica denominada de los Cien Años, quedando únicamente la plaza de Calais en manos inglesas.

Dicho conflicto puso en evidencia no sólo la necesidad para ambos contendientes de poseer un poder naval, sino que éste fuese fuerte y sostenido en permanencia, como única forma de asegurar con continuidad el esfuerzo sobre la mar en cualquier tipo de conflagración. Asimismo, ambos países dedujeron otra necesidad, la de unificar el mando de las fuerzas navales en las manos de marinos experimentados y con conocimientos políticos y del adversario, así como el papel que en el futuro debería desempeñar la marina mercante y el comercio marítimo para quien desease afirmarse como gran potencia naval y económica, principios que ya nunca olvidarían tanto Francia como Inglaterra.

Esas concepciones son las que promoverían la especialización de sus respectivos puertos en función de las posibilidades y recursos de cada región en las que aquéllos se ubicaban.

Con tales directrices en la vertiente naval y marítima, y con el cambio de orientación en su política exterior, que podía resumirse en paz con Inglaterra, renuncia a Flandes y nuevo objetivo, el adquirir zonas de influencia en Italia para apoyar las pretensiones de los Anjou, que conducirían a Francia a otro largo conflicto, esta vez con España, Carlos VIII introducirá a su país en la Edad Moderna.

Reino de Inglaterra

Si la victoria naval que alcanzó el año 875 el rey sajón de Wessex Alfredo el Grande sobre los vikingos le ha permitido ser reconocido como el fundador de la marina británica, en realidad dicho éxito fue un acontecimiento esporádico y hasta enigmático sobre las características de tal encuentro, pues, aun-

que un gran número de historiadores ingleses nos describen la gran flota que batió a los drakkars nórdicos, fuentes documentales modernas dan a entender que no pasó de ser una simple escaramuza en la que después de rechazarse en tierra a unos grupos de depredadores escandinavos, embarcaciones del rey sajón lograron hundir cuatro de las diez naves vikingas mediante el clásico sistema del abordaje.

Otros datos que avalan la teoría de la inexistencia de un poder naval británico hasta, por lo menos, el siglo XI, nos lo suministran los relatos de aquella época. Así, está aceptado que entre el 980 y 1017 esa carencia de fuerzas navales organizadas facilitó las invasiones o incursiones danesas, pues, si atendemos a la crónica sajona, en el año 981 fueron suficientes siete embarcaciones que transportaban 300 ó 400 hombres para arrasar Saouthampton, que en el 990 once drakkars de igual procedencia asolaron Portland y que en 1002 el vikingo Anloff fue capaz de recorrer impunemente la Northumbria, ante cuyas costas se había presentado con 93 naves sin encontrar ninguna resistencia en la mar ni en tierra. Más tarde, en el mismo siglo XI, la carencia de fuerzas a flote facilitaron el que un jefe danés llamado Canuto conquistase la totalidad de Inglaterra, proclamándose rey de Dinamarca, Noruega e Inglaterra, si bien, por reyertas entre sus hijos volvería la corona a la legítima rama sajona con Eduardo el Confesor, que reinara hasta 1066, año en que los normandos de Guillermo el Conquistador se harán con el reino.

Aunque esos graves acontecimientos provocaron que, contrariamente a lo sucedido con los reyes carolingios o capetos, hacia 1028 el rey de Inglaterra decidiese disponer de una flota, ordenando la construcción de cerca de cien naves muy similares a las antiguas «naves longas» romanas, ese conjunto, si es que llegó a constituirse, no tendría incidencia alguna en los conflictos del tiempo ni impediría el asalto del citado Guillermo, duque de Normandía, al suelo inglés.

Pero es que, además, Guillermo, en su desembarco en Inglaterra, a cuya corona tenía derecho si se atendía al testamento de Eduardo el Confesor aunque lo rechazaba el pueblo inclinado hacia Harold II descendiente de Canuto, tampoco efectuó su invasión apoyado en un fuerte núcleo naval de verdaderos buques de combate, puesto que las tan traídas y llevadas 400 velas que se dice disponía y que las crónicas nos informan que concentró en Saint Valery en-Caux para acompañar las mil heterogéneas embarcaciones, en tipos y desplazamiento, que pusieron en tierra a sus hombres para lograr la victoria de Hasting, no eran otra cosa que rudimentarios medios de transporte de escaso porte y de nulo valor militar.

Convertidos los duques de Normandía en reyes de Inglaterra no tardaron en sentir la humillación que les producía ser manipulados y peones de la política francesa que pretendía incluir a la Gran Bretaña en su área de influencia. Ese despertar, unido al refuerzo de la autoridad real una vez superados los conflictos provocados por las conocidas investiduras y, también, los enlaces matrimoniales, conducirían a Enrique II Anjou Plantagenet en 1154 a enfrentarse a las ambiciones francesas, al reclamar a Luis VII, tanto el ducado de su

esposa Leonor de Aquitania, que había sido repudiada por el monarca galo, como la herencia de sus padres Matilde y Godofredo de Anjou, lo que implicaba la reclamación como propio de los ducados y condados del Maine, Gasuña, Guyana, Auvernia, Turena y Poitou, el llamado imperio angevino, ambiciones de expansión que Enrique II conjugaría con el sometimiento de Gales e Irlanda en 1171 y de Escocia en 1174, monarca popularmente muy conocido por haber ordenado asesinar en 1155 a su canciller, amigo y asesor el arzobispo de Canterbury, Tomas Becket.

Esa política iba a provocar numerosos conflictos en tiempo de su hijo Juan Sin Tierra que, como se sabe, subió al trono a la muerte de su hermano Ricardo Corazón de León, contra el que se había sublevado, aprovechando la larga estancia de Ricardo en Palestina con la III cruzada.

Como era lógico, los ingleses iban a verse forzados a servirse de la mar a lo largo de dichos conflictos. No obstante, la mar iba a significar para ellos un camino y los buques simples vehículos de transporte de fuerzas más que para dirimir en sus aguas el éxito o el fracaso de las ambiciones de la corona británica.

Según se nos relata, en 1213 las flotas de Juan Sin Tierra, constituidas por buques de Dover y otros puertos del sudoeste de Inglaterra, destruyeron una escuadra francesa en el litoral de los Países Bajos que se aprestaba a desembarcar una fuerza terrestre en Inglaterra. Cuatro años más tarde, un nuevo intento de invasión sería, asimismo, neutralizada por los navíos ingleses, esta vez frente a Calais. Como en la época del Conquistador, los buques solamente desempeñaban la función del transporte de tropas y, como ya dijimos, hasta la aparición y generalización del uso de la artillería el combate naval se reducía a buscar el más fuerte o decidido de los capitanes el costado de una nao adversaria para lanzarse inmediatamente los soldados al abordaje, sirviéndose de las mismas armas y procedimientos de combate que en un enfrentamiento en tierra.

En el caso inglés, los buques solamente se mantenían en aquellas épocas en períodos bélicos y, aun entonces, en muy corto número, ya que se acostumbraba a alquilarlos en tiempo de paz. De ahí que cuando estallaba un conflicto se requisasen barcos de comercio que se agrupaban sobre el núcleo de embarcaciones reales, manteniendo sus dotaciones habituales que se completaban con levas forzosas, suministrando los mejores navíos y de 57 a 1.200 hombres por un período de quince días, en los que no se computaba el tiempo que se tardaba en la concentración, los puertos de Londres, Dover, Hasting, Hytle, Winchelsea, Rye, Rommey y Sandwich, villas o puertos que por tales servicios recibían en compensación importantes privilegios, esencialmente comerciales. Si las operaciones se prolongaban, el rey podía conservar los buques, pero, en este caso, se veía obligado a costear sus reparaciones, mantenimiento y necesidades de las dotaciones, descargando de ello a los armadores.

Puede extrañar la corta duración de las prestaciones, pero recuérdese que el mayor de los buques de ese tiempo no desplazaba más de 200 a 300 tonela-

das y que en ellos embarcaban, en ciertas ocasiones, centenares de soldados, para quienes no era posible embarcar agua y alimentos como para mantenerlos en la mar algunas semanas.

Por esas razones, a menos de navegar en la proximidad del litoral o de puertos amigos, los buques que se utilizaban no eran adecuados para acciones en puntos alejados de sus bases.

En cuanto al mando, inicialmente en Inglaterra no lo ejercía un marino sino un caballero que embarcaba al frente de sus hombres, aunque asistido por un piloto que, a su vez, era quien mandaba a los marineros y quien dirigía las maniobras y mantenía la derrota. Por otro lado, no se olvide tampoco que un combate naval era tan decisivo como uno terrestre puesto que se combatía a bordo y el resultado podía significar el aniquilamiento de la fuerza enemiga transportada.

Esa organización totalmente feudal regía, asimismo, en Francia, con la diferencia de que los caballeros ingleses tenían en gran honor servir a su rey en la mar, aunque no fueran marinos, mientras que los caballeros franceses despreciaban ese servicio que, en su opinión, les obligaba a mezclarse con la chusma. Habrá que esperar varios siglos para ver a grandes nombres de la aristocracia o relacionados con el poder, tanto en Francia como en España, vinculados a la Marina de Guerra, cuando por el contrario los más orgullosos varones ingleses reivindicaron desde siempre el mando de los buques, criterios, mentalidad y posturas que nos hacen comprender la razón de la posterior gloria y pujanza de la Marina británica, en la que el propio rey daba ejemplo, pues basta recordar cómo Alfredo el Grande ya en el 875, luchó contra los vikingos a bordo de una embarcación o cómo el 24 de junio de 1340, Eduardo III asumió personalmente el mando de las fuerzas navales que vencieron a los franceses en la conocida batalla naval de l'Ecluse, con la que prácticamente se iniciaba la guerra de los Cien Años, fecha que actualmente se considera como la que señala la posesión, por primera vez, por Inglaterra de una flota de combate regular, organizada, estatal y hasta homogénea, algo que otros países tardarán siglos en alcanzar.

Como ya vimos, una novedad técnica que presentó la Marina inglesa en 1338, dos años antes de la batalla de l'Ecluse, fue la utilización de la artillería embarcada. A este respecto, la artillería que montarían los barcos ingleses en aquel encuentro era muy rudimentaria y siempre peligrosa, tanto para los sirvientes de los cañones como para el enemigo, debiendo alcanzarse el siglo XIV para que el cañón inaugure el combate a distancia, distancia modesta que no sobrepasará algunos cientos de metros, pero que modificará decisivamente la táctica naval.

Aunque durante largo tiempo se buscara todavía el abordaje, se intentará llegar a esa última fase del encuentro maniobrando con el fin de someter al enemigo al fuego de la mayoría de las piezas de los buques, por lo que al choque confuso de unidades que provocaba enfrentamientos singulares, los almirantes y capitanes maniobraran con el conjunto de las agrupaciones que manden, con objeto de poder formar unas líneas de batalla y la victoria dejará de

dependen cada vez más del mayor número de soldados embarcados, para ser fruto de la habilidad de aquel que sepa conducir sus buques con mayor rapidez y destreza. Otra novedad que se observará al finalizar la Edad Media se relacionará con el nuevo significado que tendrán los buques de guerra, que dejarán de ser simples transportes o mercantes requisados, pues los cañones embarcados harán ya imposible la transformación en cortos períodos de tiempo de un buque de comercio en otro militar. Asimismo, la aparición de la artillería a bordo de los buques aconsejará modificar las formas de las carenas, arboladuras y velas, asegurándose en la Edad Moderna el triunfo del buque de vela sobre el propulsado a remo, unidades éstas que iniciarán su declive para desaparecer como medios útiles en el siglo XVIII.

Regresando a la batalla de l'Ecluse, ésta fue el punto de arranque de la victoriosa carrera de la Marina inglesa, ofreciéndoles, por el momento, el dominio de las aguas del canal de la Mancha, que, en adelante, no les será nunca arrebatado, asegurándoles, además, la invasión de Francia y la toma de Calais. Con esta plaza y Dover, Inglaterra será dueña durante dos siglos de el paso que lleva el mismo nombre que aquella plaza y, por ello, capaz de controlar todo el tráfico comercial por la vía del mar entre la Europa septentrional y el resto del mundo por entonces conocido o, lo que era lo mismo, el intercambio de productos entre el Mediterráneo y Península Ibérica con el mar del Norte y Báltico, además de ejercer una influencia decisiva sobre las villas del Hansa y Países Bajos. En ello radica la razón de que hasta el siglo XVII el rey de Inglaterra se proclamase soberano de los mares, y que en el Canal y mar del Norte los buques extranjeros debieran arriar velas y saludar a todo navío del rey inglés con el que se cruzasen.

No obstante, todavía el poder político y, por tanto, naval inglés sufrirá ciertos contratiempos. Así, finalizando la guerra de los Cien Años la Gran Bretaña sufrirá, a partir de 1455, una guerra civil, conocida como la guerra de las Dos Rosas, motivada por las apetencias por detentar el poder real tanto la casa reinante de los Lancaster como la de York, lo que representará la última lucha entre el autoritarismo monárquico y la nobleza, situación que, como ya señalamos, aprovechará Carlos VII de Francia para expulsar definitivamente del suelo francés a sus enemigos insulares, excepto de Calais. Pero esa guerra civil, no sólo arruinó su comercio exterior, sino también su actividad interior, resistiéndose su Marina, tanto la de los llamados «cinco puertos» como la del resto del reino, conflicto que finalizará en 1485 con Enrique VII, heredero conjunto de los derechos de ambas casas, monarca que inaugurará la dinastía Tudor con la que el país entrará en la Edad Moderna.

Reino de Portugal

Sin duda alguna puede afirmarse que, en el ámbito naval, Portugal no entró en la historia del comercio marítimo y de los conflictos que tuvieron por escenario principal la mar hasta que se alcanza el siglo XV, causa de que en las

centurias anteriores no aportará nada nuevo al arte naval en sus vertientes táctica, militar y del diseño de los buques.

Constituido en Estado soberano en 1143, con Alfonso Henríquez, consolidará su independencia con la victoria de Aljubarrota sobre los castellanos y reforzará su unidad e identidad nacional bajo el reinado de Juan I a finales del siglo XIV. Sus hombres iban a intentar aprovechar a comienzos del XV su privilegiada posición geográfica de espolón continental, lanzado sobre el Atlántico y casi en contacto con África, para iniciar una expansión marítima y colonial que les conducirá al continente negro y al Atlántico sur antes de incidir en el Índico y Asia.

Será Enrique, el tercer hijo de Juan I, conocido para la posteridad con el sobrenombre del «Navegante», amante de las ciencias, impulsor del comercio marítimo y con inquietudes coloniales quien actuará de motor y guía de la expansión lusitana en el mundo.

Como un profeta que vino a predicar a su pueblo las promesas que encerraban las derrotas oceánicas, desde su refugio en la roca de Sagres, que se adentra en la mar cerca de una milla, allí, a espaldas de la tierra firme, fundó el poblado de Vila do Infante y creó el primer observatorio y la primera escuela portuguesa de náutica, apresurándose a poner su inteligencia, tenacidad y fortuna personal al servicio de su pueblo, estimulándole a dirigir sus pasos y esfuerzos por los caminos de la mar, inicialmente pensando poder alcanzar al enemigo común de la Cristiandad, el Islam, por su retaguardia y, de paso, para confirmar la existencia de metales preciosos y ricas especias de las que hablaban los marinos y mercaderes que habían tenido contacto con las exóticas tierras de Oriente.

Fue así como durante los reinados de Juan I, Eduardo I y Alfonso V, los navegantes y colonizadores lusitanos, después de haber logrado afianzarse en ciertos puntos del litoral marroquí, se lanzaron hacia el Atlántico sur, siendo de todos conocidos sus continuados éxitos que les permitirían poseer en el siglo XVI un extenso imperio.

En 1416 Enrique el Navegante envió a Gonzalo Velho hasta más allá de las Canarias; en 1419 una tormenta arrojó a Gonzalo Zarco hasta la isla de Porto Santo, del grupo de las Madeira; en 1431 el propio Velho arribó a Santa María del archipiélago de las Azores, que desde 1351 figuraba en las cartas de marear; en 1434 Gil Eanes dobla el cabo Bojador, formidable hazaña porque nadie antes que él había osado traspasar aquella barrera de los misterios oceánicos. Más tarde, González Balday llegará hasta el Río de Oro encontrando vestigios de vida humana, quedando así rota la vieja leyenda sobre la inhabilitad de la zona tórrida que muchísimos siglos antes habían establecido Aristóteles y Ptolomeo. En 1441 avistó Nuno Tristán el cabo Arguin, hecho, asimismo, trascendental, puesto que, además de fundarse allí la primera colonia portuguesa en África, se alcanzaba la «terra dos negros» o senegambia. En 1445, Dionis Dias penetrará más al sur, al pasar frente a la desembocadura del río Senegal y avistar Cabo Verde, para en 1482 navegar las naos portuguesas por las aguas del golfo de Guinea.

Pero aún faltaba a Enrique el Navegante animar la última proeza, la de doblar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, hazaña que llevará a cabo Bartolomé Dias en 1487, veintiséis años después de la muerte del infante, con lo que el perfil atlántico de África había salido de las tinieblas y ensanchado la geografía universal, legando a su pueblo el mérito de nación adelantada en los descubrimientos, pues cuando el infante falleció el 13 de noviembre de 1460, en Sagres, faltaban todavía treintaidós años para que zarparán de la Rábida las tres carabelas con Colón.

Tales navegaciones y descubrimientos con los que Portugal entrará en la Edad Moderna serán continuados si atendemos a las conquistas de Vasco de Gama y de Alburquerque durante el reinado de Manuel I el Afortunado, expediciones que ofrecerán el verdadero apogeo expansionista lusitano a través de la mar y que culminará constituyendo uno de los mayores y más sólidos imperios de la Historia, en el que se integrarán Ceylán, Malasia, Timor, las Molucas, Macao, Diu, Goa y una larga serie de puntos de apoyo en la península arábiga y costas oriental y occidental del continente africano, imperio al que más tarde se añadirá el Brasil.