

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2015
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 72
MADRID, 2016



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**LI JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**LA MARINA DE LA CORONA
DE ARAGÓN**



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2015
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 72
MADRID, 2016**

CUBIERTA: Roger de Lauria, almirante de Aragón (1250-1305). Anónimo siglo XIX. Óleo sobre lienzo, 98,5 x 80 cm. Museo Naval de Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

EDITA:



© Autores y editor, 2016
NIPO: 083-16-319-5 (edición en papel)
ISBN: 978-84-9091-183-9 (edición en papel)
Depósito legal: M-10508-2016
Fecha de edición: abril 2016
Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada

<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

NIPO: 083-16-320-8 (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.



Hacia finales del siglo XIII, la Corona de Aragón alcanzaba sus límites meridionales en territorio peninsular, a costa de los Estados musulmanes ibéricos. Este hecho venía a coincidir con un momento de gran pujanza económica. Por ello, la Corona decidió volcar su esfuerzo expansionista, militar y comercial, en el Mediterráneo.

Los esfuerzos militar y económico iban de la mano, pues el primero de ellos redundaba en la apertura de nuevas rutas comerciales explotadas en beneficio propio, y de las que obtenía ganancias una nobleza aragonesa ociosa tras el final de la expansión peninsular del reino.

Como consecuencia de ello, la Corona de Aragón conquistó primeramente las islas Baleares (en un proceso que comenzó en 1229); luego, Cerdeña (ocasionalmente Córcega), y tras las llamadas «vísperas sicilianas» entró en conflicto con la Casa de Anjou por el control del reino de Sicilia, conflicto que se saldó con la creación de un reino independiente (Trinacria o Sicilia Insular) en manos de un hermano del rey de Aragón. Todo esto sin contar con las acciones llevadas a cabo por la Gran Compañía Catalana (los almogávares) que, tras la firma de la paz en Sicilia, quedó desocupada y ofreció sus servicios al emperador de Bizancio en su lucha contra los turcos, para convertirse después en un ejército de mercenarios que facilitó la presencia de mercaderes aragoneses en el Mediterráneo oriental.

En estas nuevas Jornadas de Historia Marítima, el Instituto de Historia y Cultura Naval confía en contar con el apoyo, tantas veces evidenciado, de quienes las siguen con fidelidad y constancia.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, VA Fernando Zumalacárregui Luxán	7
<i>Formación y geopolítica peninsular de la Corona de Aragón</i> , por D. Enrique Martínez Ruiz	11
<i>La construcción naval en la Corona de Aragón</i> , por D. Francis- co Fernández González	33
<i>Las ordenanzas y tratados navales de la Corona de Aragón</i> , por D. Manuel Gracia Rivas	67
<i>La expansión mediterránea durante los siglos XIII y XIV</i> , por D. Mario Orsi Lázaro	87
<i>La hegemonía peninsular en el Mediterráneo: la guerra de los dos Pedros</i> , por D. José Cervera Pery	103

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—FERNÁNDEZ DURO (Agotado)
- 7.—ANTEQUERA Y BOBADILLA (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.-ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.-GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992 (Agotado)
- 19.—EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALE. LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.-LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDOZA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVIOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.-MAYO 1998 *LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.-OCTUBRE 1998. *VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817
- 37.—LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA
- 38.—TRAFALGAR
- 39.—LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)
- 40.—LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA
- 41.—ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS.*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NOROCCIDENTAL.*
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

APERTURA

Fernando ZUMALACÁRREGUI LUXÁN
Vicealmirante-Director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

Las Jornadas de Historia Marítima, con sus respectivos seminarios, nacieron en noviembre de 1987 impulsadas por el contralmirante Bordejé, en aquel momento director del Instituto, conforme a un proyecto de colaboración científica y académica vinculado al Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Continuaron con posterioridad, ya con personalidad propia, durante las etapas al frente del Instituto de los almirantes González-Aller Hierro, Riaño Lozano, Leste Contreras, Rodríguez González-Aller y González Carrión, y acaban de culminar cincuenta singladuras. Recibo por tanto el gobernalle de tan ilustres predecesores para proseguir una labor que constituye uno de los objetivos básicos del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A un país como España, al que circundan tres mares y cuya amplitud de costa le concede una posición geoestratégica relevante, no puede serle ajena una historia marítima pródiga en hechos y actitudes egregios y en la que el mar ha sido vínculo natural para su desarrollo y engrandecimiento. De aquí que el espíritu inspirador de estas Jornadas haya sido recomponer el marco histórico naval con la docta palabra de sus participantes, todos ellos notables historiadores e investigadores que dejaron con sus intervenciones honda huella de su talante generoso y dedicación académica.

Las plurales facetas del quehacer naval, con sus ramificaciones históricas, jurídicas, estratégicas, políticas y diplomáticas, permiten que en cada seminario se plasme una visión histórica de amplio espectro, fecunda e integradora, en relación con los hechos sobre los que se reflexiona, y tras los cuales siempre late el mensaje de la gran influencia que el mar ha ejercido y ejerce de continuo sobre España, sin olvidar la que a su vez ejerció España sobre el mar cuando se encontraba en la cumbre de su gloria.

En las cincuenta Jornadas completadas, los seminarios han viajado también a Barcelona, Gijón, San Fernando, Ferrol, Medina del Campo..., contribuyendo así a ensanchar el ámbito de presencia del Instituto y estrechando en su peregrinaje lazos de hermandad entre la Armada española y las ciudades que asumieron el rol de su anfitrión.

En las presentes Jornadas se contemplan diferentes aspectos de las marinas de la Corona de Aragón que conquistaron reinos en las Baleares, Sicilia y Nápoles, y cuyos hombres de mar y comerciantes eran conocidos en todos los rincones del Mediterráneo, el viejo mar latino de los romanos, que sigue siendo el espacio vital que completa y a veces se contrapone a la política continental.

Veremos por tanto en estos tres días la formación y geopolítica peninsular de la Corona de Aragón en la docta palabra del catedrático de Historia Moderna don Enrique Martínez Ruiz, miembro del consejo rector de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. El doctor ingeniero naval don Francisco Fernández González nos ilustrará sobre cómo se trazaban las coordenadas de la construcción naval en un reino que necesitaba navíos y galeras tanto para su expansión como para su defensa. Don Manuel Gracia Rivas, director del Centro de Estudios Borjanos, disertará sobre las ordenanzas y tratados navales que concertó la Corona y con quiénes lo hizo, mientras que don Mario Orsi Lázaro nos narrará la expansión mediterránea catalano-aragonesa durante los siglos XIII y XIV. Pondrá el broche a estas Jornadas el general auditor José Cervera Pery, licenciado en Historia y asesor de la dirección de este Instituto, que se ocupará de la guerra de los dos Pedros, durante la que se dirimió la lucha por la hegemonía peninsular en el Mediterráneo.

Estamos listos por tanto para dar adelante en este nuevo periplo histórico naval, que tengo el honor de patronear y del que espero felices y bonancibles singladuras.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid. Profesor invitado en numerosos centros de investigación y universidades europeas y americanas, sus principales líneas de trabajo son la historia institucional y la militar. De entre sus más de trescientas publicaciones especializadas mencionaremos sus dos últimos libros: *Los soldados del Rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)* (Madrid, 2008) y *Policías y proscritos. Estado, militarismo y seguridad en la España borbónica (1700-1870)* (Madrid, 2014). Es premio Nacional de Historia de España (1982 y 2009) y premio Villa de Madrid de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset (2009). Su actividad académica e investigadora se ha visto reconocida con la concesión de la Gran Cruz de Plata (distintivo blanco) al Mérito de la Guardia Civil, la Gran Cruz de primera clase (distintivo blanco) del Ejército y la Gran Cruz de primera clase (distintivo blanco) de la Armada. Comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia), es miembro correspondiente de la Sociedad de Historiadores Argentinos y ha recibido la Medalla de la Facultad de Derecho de la UNED.

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ es catedrático de Construcción Naval y profesor adjunto de Teoría del Buque en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (Univ. Politécnica de Madrid). Doctor en Ingeniería Naval y Analista de Sistemas por la UPM, es asimismo *Master of Science in Naval Architecture and Marine Engineering* por el Massachusetts Institute of Technology (MIT), donde ha ejercido dos años como *Visiting Professor*. Como ingeniero naval ha trabajado en los astilleros Kockums de Malmö (Suecia), Combustion Engineering (EE.UU.) y en Astilleros Españoles. Ha sido director técnico de la empresa Ingeniería de Sistemas de Información y jefe del departamento de plataforma de la Dirección de Innovación y Tecnología de la entonces Empresa Nacional Bazán. Ha dirigido distintos proyectos de investigación de la Unión Europea (UE) y la OTAN y actuado como experto en comités y grupos de trabajo de diversos organismos internacionales, así como en calidad de evaluador de proyectos de I+D+i en varios programas marco de la UE. Como profesor invitado ha impartido cursos y seminarios en distintas universidades europeas y americanas, y durante diez años ha sido miembro del Educational Council del MIT. Ha realizado trabajos e investigaciones arqueológicos y sobre historia de la construcción naval que se han traducido en conferencias, cursos, varias tesis doctorales dirigidas y numerosas publicaciones. También ha dirigido la investigación y el proyecto para la construcción de modelos a escala de varios barcos históricos para la EXPO 92 y la reconstitución conjetural del protogaleón del *Exvoto de Utrera*, así como realizado varias investigaciones para el Museo Naval, entre ellas el *Galeón Flamenco* de 1593, así como el proyecto y construcción de un modelo de la fragata *N.ª S.ª de las Mercedes*. En los astilleros Nereo (Málaga) dirige actualmente la construcción a tamaño real del bergantín *Galveztown*, de 1779, y de una réplica del barco fenicio *Mazarrón II*. En la actualidad dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales, creado por la Universidad Politécnica de Madrid y el Museo Naval, y es consejero colaborador del Órgano de Historia y Cultura Naval.

Manuel GRACIA RIVAS. Coronel médico retirado que ha desarrollado su actividad profesional en diversos destinos de la Armada, entre ellos el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, el Estado Mayor, la Dirección de Personal (como jefe de la sección de cuerpos comunes) y la Policlínica Naval, donde fue jefe de servicio de análisis clínicos. Mandó la Unidad Sanitaria Embarcada en el buque de asalto anfibio *Galicia*, durante la misión humanitaria en Centroamérica con motivo de la tragedia del huracán *Mitch*. Es especialista en Medicina Preventiva y Análisis Clínicos y máster superior en Administración Sanitaria por la Escuela Nacional de Sanidad. Numerario de la Real Academia de Nobles y Bellas Artes de San Luis, de Zaragoza (delegado en la ciudad de Borja), correspondiente de la Real de la Historia y de la Academia Melitense Hispana, en la actualidad preside el Centro de Estudios Borjanos de la Institución Fernando el Católico y pertenece a la Asociación Española de Médicos Escritores y Artistas. Es miembro de la Comisión Internacional de Historia de la Náutica y de la junta directiva de la Asociación Europea de Museos de Arte Religioso. En 2010 fue nombrado consultor de la Unes-

co para la Convención del Patrimonio Cultural Inmaterial. En este mismo ámbito del patrimonio cultural ha sido durante más de diez años vicepresidente ejecutivo de Hispania Nostra y en la actualidad es miembro de la comisión del patrimonio cultural de la diócesis de Tarazona. Autor de numerosos libros y artículos sobre temas navales y patrimonio cultural, obtuvo el Premio del Mar del Ministerio de Defensa en dos ocasiones, por sus obras *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)* e *Historia de la Sanidad Naval*. Está en posesión de la Cruz, Encomienda y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; de cinco cruces al Mérito Naval; Cruz al Mérito Aeronáutico; Medalla de Oro de la ciudad de Borja; Medalla de la Liberación de Kuwait; Medalla de Honor al Mérito Militar Soldado de la Patria, de la República de Nicaragua, y de la Encomienda de la Orden de San Sisenando de Portugal.

Mario ORSI LÁZARO es licenciado en Historia por la Universidad de Barcelona. Diploma de Estudios Avanzados por esta misma universidad y becario e investigador en prácticas en el Departamento de Estudios Medievales de la Institució Milà i Fontanals del CSIC en Barcelona, ha realizado un trabajo de investigación en el Instituto di Storia dell'Europa Mediterranea de Cagliari y participado en varios proyectos de investigación y divulgación relacionados con la historia medieval, así como en numerosas ponencias en diversos congresos nacionales e internacionales. Ha escrito para varias publicaciones nacionales e internacionales, como el *Anuario de Estudios Medievales*, *Humanista* o *Desperta Ferro*. Premio de investigación Josep Ricart i Giralt, otorgado por el Museu Marítim de Barcelona, y del Institut Ramon Muntaner, en la actualidad está redactando su tesis doctoral, centrada en la organización militar de la Corona de Aragón.

Jose CERVERA PERY. Licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, donde también cursa estudios de Ciencias Políticas. General auditor del Cuerpo Jurídico Militar en situación de retiro, procedente del Cuerpo Jurídico de la Armada, es periodista de titulación oficial y diplomado en Tecnología de la Información, Derecho Internacional y Derecho Marítimo. Colaborador-concurrente del CESEDEN y especialista en historia naval, tiene numerosos libros publicados sobre la materia. Profesionalmente ha desempeñado entre otros los siguientes destinos: secretario de justicia y fiscal de la Jurisdicción Militar de la Región Ecuatorial, asesor jurídico de la base naval de Rota, consejero legal del Estado Mayor de la Armada, profesor adjunto de la Escuela de Guerra Naval, asesor jurídico del departamento de personal y auditor de la Flota. Ha sido igualmente jefe de los gabinetes de prensa del Ministerio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, en cuya Dirección General de Transportes Marítimos ejerció también de asesor jurídico. Tras su pase a la reserva fue nombrado jefe del servicio histórico del Instituto de Historia y Cultura Naval y de su departamento de cultura, así como director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Como experto jurídico ha formado parte de numerosas delegaciones españolas ante organismos internacionales, y como conferenciante, pronunciado disertaciones en diversas ciudades españolas, europeas e hispanoamericanas. Es miembro numerario de la Real Academia de la Mar, de la de San Romualdo de Ciencias, Artes y Letras y de la Sociedad Heráldica Española, así como colegiado de honor del Colegio Heráldico de España e Indias y correspondiente de la Real Academia de la Historia, de la Academia de Buenas Letras de Córdoba, de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina, de la Academia de Historia Marítima de Chile, del Instituto Histórico Geográfico de la República de Uruguay, del Instituto de Estudios Históricos del Perú, del de Ecuador y del Instituto Histórico del Río de la Plata. Igualmente ha participado en diferentes simposios del Naval Historical Center de Annapolis (Estados Unidos). Está en posesión de numerosas condecoraciones, como la Gran Cruz del Mérito Naval, la Cruz Distinguida de la Orden de San Raimundo de Peñafort, las encomiendas de la Orden de Isabel la Católica, de la del Mérito Civil y de la de África, y las medallas de la Paz de Marruecos, de Plata de la Juventud, la conmemorativa de Lepanto, de la Ciudad de Almería, de la de Melilla y de la Villa de Rota. Cervera Pery es asimismo premio Marqués de Santa Cruz de Marcenado y en la actualidad asesora a la dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval e imparte clases en la Sociedad de Estudios Internacionales.

FORMACIÓN Y GEOPOLÍTICA PENINSULAR DE LA CORONA DE ARAGÓN

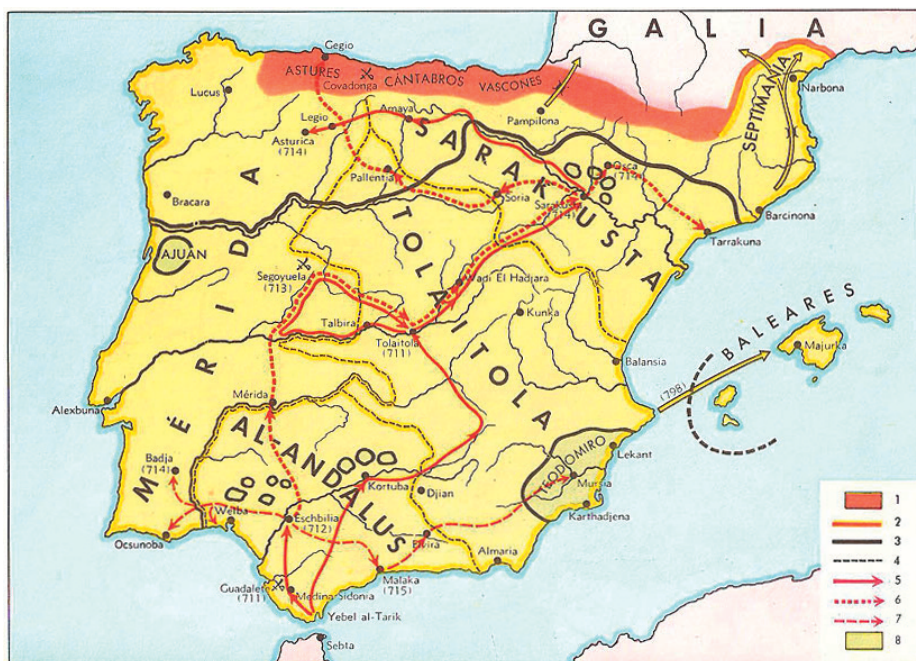
Prof. Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense de Madrid

La Corona de Aragón se va conformando a lo largo de la alta Edad Media. Tras la caída del reino visigodo hispano, se crean sus bases territoriales originarias, asentadas entre dos grandes poderes antagónicos (el Islam y el imperio carolingio) y procedentes de los reductos cristianos pirenaicos no sometidos por los musulmanes. Estos reductos arrastran una frágil vida a lo largo del siglo VIII y, desde su condición primigenia de condados bajo jurisdicción carolingia, van consolidando progresivamente su autonomía en un proceso que cristalizará en la institucionalización de la Corona de Aragón.

Los condados pirenaicos, entre el Islam y los francos

Los reductos cristianos independientes que encontramos en Asturias, Cantabria y los Pirineos fueron lo que quedó del reino visigodo tras su desmoronamiento a raíz de la invasión musulmana que se inicia en el año 710. No era la primera vez que los musulmanes trataban de poner el pie en la península ibérica, pues ya lo habían intentado hacia 680, aunque entonces fueron rechazados. Pero en esta ocasión, acaudillados por Tarik, consiguieron derrotar a los visigodos en la batalla del Guadalete, en 711. A esas fuerzas iniciales se unieron las de Muza, y esta cojunción provocó un rápido y sorprendente desplome del reino visigodo. Los dos caudillos invasores actuaron a veces unidos y otras por separado. Juntos consiguieron la victoria de Segoyuela, posiblemente en 713. Antes había caído en su poder Toloitola (Toledo), lo que les reportó el dominio de la Meseta Sur. En 714 se apoderaron de Zaragoza y el valle del Ebro, y ese mismo año controlaban la Meseta Norte, tras la conquista de León y Astorga. Abdelaziz, que había sucedido a Muza, completó la conquista del Levante en unas campañas desarrolladas en 714 y 715.

Esta oleada musulmana anegó la Península, pero no dejó en ocasiones de concluir pactos con los naturales, pactos que permitieron a algunos territorios mantener su autonomía. Los más importantes de estos fueron el de Teodomiro en Murcia y el de Ajuán, al sur de la desembocadura del Duero. Los núcleos cristianos que permanecieron independientes quedaron reducidos a una serie de enclaves montañosos en el norte, en zonas recónditas de Asturias, Canta-



La conquista musulmana. VICENS VIVES, J.: *Atlas de historia de España*. Barcelona, 1965

bria y los Pirineos, que habían sido rebasados por los invasores en su expansión por la Septimania, siendo esta la zona en que francos y musulmanes entraron en contacto. Los cristianos rebeldes de Península, así pues, quedaron horquillados entre los musulmanes y el mar al oeste, y entre los musulmanes y los francos al este.

Mientras los musulmanes establecían la primera división provincial de las tierras peninsulares conquistadas, que coincidía, *grosso modo*, con la división provincial del alto imperio romano —al oeste estaba la provincia de Mérida (que englobaba la Lusitania y la Gallaecia); al sur, la de al-Andalus (coincidente, más o menos, con la Bética); en el centro, la de Tolaitola (Carthaginensis), y al noreste, la de Sarakusta (que era la equivalente a la Tarraconensis) (1)—, los francos estaban inmersos en un proceso de consolidación de su reino.

En efecto; con incrementos territoriales provenientes de Alemania y la Provenza, los antiguos reinos de Austrasia, Neustria y Borgoña constituyeron

(1) Para la invasión musulmana de la Península y el Islam español, asuntos donde no vamos a detenernos, remitimos a «clásicos» como WATT, W.M.: *Historia de la España islámica*, Madrid, 1986, y LEVI-PROVENÇAL, E.: *España musulmana hasta la caída del califato de Córdoba (711-1031 d. J.C.)*, t. IV y V de la *Historia de España* dirigida por R. MENÉNDEZ PIDAL, Madrid, 1982-1987. Véanse asimismo CRUZ HERNÁNDEZ, M.: *El Islam de Al-Andalus. Historia y estructura de su realidad social*, Madrid, 1996; CABRERA, E. (coord.): *Abderramán III y su época*, Córdoba, 1991; VALDEÓN BARUQUE, J.: *Abderramán III y el califato de Córdoba*, Madrid, 2001, y VALLVÉ, J.: *El califato de Córdoba*, Madrid, 1992.



El imperio carolingio. SIGNOS: 1, Territorios heredados por Carlomagno; 2, Territorios conquistados por Carlomagno; 3, Territorios más o menos dependientes del imperio carolingio; 4, Marcas defensivas del Imperio; 5, Líneas de resistencia del Imperio. VICENS VIVES, J.: *Atlas de historia Universal*. Barcelona, 1968

el núcleo del reino de los francos, que es restaurado en 751 por Pipino el Breve, cuyo reinado señala el inicio del longevo reino carolingio. En la formación de este pueden distinguirse tres etapas: la primera coincide con el reinado de Pipino, de 751 a 768, durante el que el reino extiende sus límites hasta la Galia por la incorporación de la Septimania y de Aquitania; la segunda corresponde a las conquistas de Carlomagno (768-814): las tierras italianas del reino de Lombardía y el ducado de Spoleto, y las alemanas de Frisia, Sajonia y Baviera, cuya anexión justificaba la restauración del Imperio en Roma, el 25 de diciembre de 800, en beneficio del conquistador por un papa que le debía su poder territorial, los Estados de la Iglesia; la tercera se caracteriza por la incorporación de nuevos territorios en los confines eslavos y la península ibérica, entre 800 y 814, período en el que fue creado un amplio glacis de marcas protectoras contra amenazas exteriores: la marca hispánica, la bretona, la danesa, la soraba, la oriental y la panónica (2). Pero estos grandes reductos militares no pudieron hacer impermeable al Imperio, que sufrió ataques de

(2) Para el emperador franco y la Europa de su tiempo, véase, entre otros, BÜHRER-THIERRY, G.: *L'Europe carolingienne (714-888)*. París, 1999.



Pipino el Breve, de Louis Félix Amiel. Musée Historique de Versailles

aventureros y de los normandos que devastaron sus costas, de manera que a la muerte de Carlomagno su obra ya estaba amenazada.

Pero no vamos a profundizar en este proceso, pues solo nos interesa en la medida en que afecte a los condados pirenaicos. Ya hemos nombrado a Carlos Martel, hijo ilegítimo de Pipino de Heristal (Pipino II o Pipino el Breve), muerto en 714, cuando Carlos tenía veintinueve años. Para que no anulara al legítimo heredero, de seis años, la reina viuda lo encarceló. Pero, como quiera que algunas regiones (Neustria, Sajonia y Austrasia) que no querían ser gobernadas por una mujer se sublevaron, Carlos escapa de la cárcel (715) y se pone al frente de los revoltosos de Austrasia, vence a los neustrianos y se presenta en Colonia, donde la reina

no tuvo más remedio que dejar Austrasia en su poder.

En 721 se produjo el primer embate musulmán en territorio franco, pero fue rechazado con la intervención del duque de Aquitania, Eudes, quien consiguió que los invasores abandonaran la Septimania. En 725 los árabes ya habían ocupado el Languedoc y la mayor parte de Borgoña, lo que los colocaba en el centro de las tierras francas; y en 732 iniciaron una poderosa ofensiva destinada a apoderarse del santuario de San Martín de Tours. Como Eudes era consciente de que por sí solo no podía detener la acometida musulmana, pidió ayuda a Carlos Martel. Los ejércitos de ambos se reunieron el 19 de octubre cerca de Poitiers, donde derrotaron a los invasores. En la batalla murió Abde-rramán, gobernador de la España musulmana durante el período conocido como del «emirato dependiente»; después, Carlos Martel descendió hasta el Midi en una expedición de saqueo, en la que mató a cuantos jefes musulmanes residían en aquellas tierras.

Pero los árabes no fueron derrotados en todos los frentes; y así, tomaron Aviñón y Arlés y en 735 atacaron por Borgoña. Pero Carlos Martel les empujó al valle del Ródano en 736 y al año siguiente reconquistó Aviñón. Aliándose con los lombardos, recuperó también la Provenza y dejó a los árabes confinados en Narvona. Todas estas victorias contribuyeron a unificar el reino franco en torno a Carlos, quien, aunque nunca fue coronado rey, puso y depuso reyes: destronó a Chilperico II de Neustria (719-722) y puso en su lugar a Clotario IV de Austrasia (717-719), reponiendo a aquel cuando falleció este y entronizando a Thierry (o Teodomiro) IV como rey de Neustria, Borgoña y Austrasia



Batalla de Poitiers, octubre de 732, de Charles de Steuben. Museo del Castillo de Versalles, Francia

(722-737) cuando Chilperico, a su vez, murió. Desde el fallecimiento de Teodomiro hasta el suyo propio, en 741, el vencedor de Poitiers asumió el poder y gobernó ilegítimamente.

En el tercer cuarto del siglo VIII, los acontecimientos se precipitaron a ambos lados de los Pirineos. Por lo pronto, Abderramán I (756-788) proclamó el emirato independiente, una decisión que no es aceptada por algunos valíes, como el de Barcelona, Sulayman ben al-Arabí, quien también aspiraba a convertirse en el emir cordobés, para lo que pidió ayuda a los francos.

El rey de los francos era en esos momentos Carlomagno. Nacido en Aquisgrán (742), era el primogénito de Pipino el Breve, quien al morir (768) dividió su reino entre sus dos hijos. Pero la muerte del segundo de ellos, Carlomán, en 771 dejó a Carlos (Carlos I el Grande o «Carlomagno») como dueño único de la herencia paterna. Este emprendió muy pronto una política conquistadora que se traduciría en la anexión del reino de Lombardía en 774, en alianza con el Papa, y desde 772, en el inicio de la conquista de Sajonia, una larga empresa que no concluirá hasta 804. Tan extensos territorios exigían una protección fronteriza



Batalla de Roncevalles (778). Muerte de Roland, en *Grandes Chroniques de France*, ilustradas por Jean Fouquet, h. 1455-1460. París, Biblioteca Nacional de Francia, departamento de manuscritos, Français 6465, f. 113 (quinto libro de Carlomagno)

en consonancia. lo que llevó al rey franco a enfrentamientos contra enemigos exteriores orientales como los ávaros, cuya derrota le permitió conquistar territorios húngaros, croatas y serbios. Pero a nosotros nos interesa su incursión en la península ibérica, aprovechando las disensiones internas musulmanas.

Sulaymán al-Arabí y otros valíes opuestos a Abderramán I, para enfrentarse a él buscaron la ayuda de Carlomagno en 777, ofreciéndole a cambio Saragusta (Zaragoza). El acuerdo no cristalizó en nada positivo, pero aun así el rey franco se presentó ante la ciudad en 778. No obstante, su valí, Husayn, no se dejó intimidar y se negó a entregársela, así que, desconfiando de someterla por un asedio que se presagiaba largo —la plaza estaba bien fortificada y su ejército, pese a ser posiblemente el más formidable del siglo VIII, se hallaba muy alejado de sus bases—, Carlomagno optó por levantar el cerco, no sin antes haber hecho prisionero a al-Arabí, acusado de traición.

El rey franco decidió retornar a sus dominios atravesando Roncevalles, asolando por el camino Pamplona, la capital de los vascones. Pero cuando la retaguardia franca marchaba por el desfiladero, cayó en una emboscada tendi-



Imagen tomada de www.laguia2000.com

da por vascones y musulmanes, probablemente animados por Aysun y Matruh ben Sulayman al-Arabí, hijos de Sulaymán, cuya liberación consiguieron en el curso de la batalla. Los destrozos causados por el ataque en la retaguardia franca fueron tales que en el choque pereció un sobrino de Carlomagno, Roldán. Los vencedores de Roncesvalles se retiraron a Zaragoza. Matruh fue enviado por su padre a controlar Barcelona y Girona. Y cuando su progenitor murió en 780, se puso de parte de Abderramán I, ayudándole a conquistar Zaragoza en 781.

Pero el interés del rey franco por los asuntos peninsulares no desapareció tras el descalabro de Roncesvalles, y en 785 fundó el condado de

Gerona, que se le había entregado sin lucha, quedando así la frontera con el Islam delimitada por el río Ter. Cuatro años más tarde, en 789, Husayn de Zaragoza se sublevó otra vez y se hizo con el control de Zaragoza y Huesca. Matruh murió en 792 y en Barcelona tomó el poder Sadun al-Ruayni, quien en 797 se presentó en Aquisgrán ante Carlomagno en solicitud de ayuda contra el emir cordobés, al-Hakam I, ofreciéndole a cambio Madinat Barshiluna (Barcelona). En esa ocasión, el rey franco pondría al frente del ejército que envió a la Península a su hijo Ludovico Pío, que luego sucedería a su padre y a quien se conoce como Luis I el Piadoso.

Ludovico Pío aspiraba a tomar Barcelona sin lucha en el otoño de 800 — año de la coronación imperial de Carlomagno —, pero Sadun se negó a entregarla. Ludovico tuvo que atacarla, planteándose un largo asedio. Sadun fue capturado y el nuevo, y último, valí de Barcelona fue Harun, deseoso de continuar la lucha contra los francos; pero su círculo próximo lo depuso y lo entregó a Ludovico Pío (801), quien prosiguió su avance hasta Tortosa, pero fue rechazado hasta el Llobregat.

Ludovico Pío sucedió a su padre en 814, y a su muerte, sus tres hijos, Carlos, Lotario y Luis, se repartieron el imperio por el tratado de Verdún (843).

Los comienzos de la configuración aragonesa

Como ya hemos adelantado, en el siglo VIII, entre las marcas levantadas para la defensa del reino franco estaba la hispánica, creada con objeto de frenar los posibles ataques de los musulmanes de al-Andalus. La marca iba de



Invasiones árabes y normandas. VICENS VIVES, J.: *Atlas de historia Universal*. Barcelona, 1968

un lado a otro de los Pirineos y estaba dividida en condados, gobernados por marqueses y condes subordinados a Carlomagno. El Rosellón fue el primer condado que controló, situado al norte de los Pirineos. Y en 785 se pondrían bajo la protección de Ludovico Pío, hijo de Carlomagno y rey de Aquitania, Gerona, Urgel y Cerdeña, lo que propició la conquista de Barcelona.

A la muerte de Carlomagno, los condados se fueron desvinculando de los francos, y el cargo de conde terminó por convertirse en título hereditario. En el siglo IX estas circunscripciones experimentaron un proceso de afianzamiento y de creciente autonomía, que discurre paralelo a la desintegración del imperio carolingio y que les llevó, incluso, a entablar relaciones con los musulmanes.

Por el tratado de Verdún, la Marca Hispánica le correspondió a Carlos el Calvo, en cuyo reinado, además de los problemas con sus hermanos, se produjeron entre 856 y 861 las invasiones de los normandos, que en 858 entran por el Ebro y, remontándolo, alcanzan el Aragón. Desde este pasan al Arga y, por último, llegan a Pamplona, a la que saquean y donde secuestran al rey de Navarra. En 877, Carlos firmó las capitulaciones de Quierzy, en las que, además de otras estipulaciones, se establecía la condición hereditaria de los cargos condales, lo que allanó el camino hacia la independencia de los condados de la Marca Hispánica.



www.Losreinoscristianos.files.wordpress.com

Las distintas piezas del mosaico hispano pirenaico limitaban al oeste con el reino de Pamplona; al norte, con el Cantábrico y los francos; al sur, con el Califato; al oeste, con el condado de Castilla, y al este, con el de Aragón. Este, junto con los de Sobrarbe y Ribagorza, componía los condados aragoneses, que limitaban al norte con los francos, al sur con los musulmanes y al este con el más oriental de los condados catalanes, el de Pallars. Al este seguían los condados de Urgel, Cerdania y Rosellón, todos limítrofes con los francos. El de Barcelona los cerraba por el sur, y Pallars y Urgel limitaban además con los musulmanes; el de Besalú tenía el de Cerdania al este, el Rosellón al norte, el de Barcelona al sur y al este el de Ampurias, uno de los tres condados —con el Rosellón y Barcelona— que tenían salida al Mediterráneo.

En el caso de Navarra, de la que no nos vamos a ocupar (3), el conde de Pamplona, Íñigo Arista, se independizó de los francos y creó el reino de Navarra, que empezó a ganar terreno hasta alcanzar su máxima expansión con Sancho III el Mayor (4) en el siglo XI, pero al morir, por la concepción patrimonial del poder imperante en la época, dividió el reino entre sus hijos.

El condado de Aragón tomó su nombre, posiblemente, de los dos ríos de ese nombre: el Aragón, que baja desde Canfranc y riega Jaca, la principal ciudad de su cuenca, y el Aragón menor o Subordán, que irriga el valle de Hecho. En esos territorios se refugiaron los cristianos que no deseaban someterse a los invasores musulmanes y que en los inicios del siglo IX, como otros territorios pirenaicos, aceptaron la supremacía franca. Allí, Carlomagno y sus sucesores, bien enviaron unos representantes con el título de «condes», o bien aceptaron a

(3) Véase LARREA, J. J.: *La Navarre du IV^e au XII^e siècle. Peuplement et société*. París, 1998.

(4) Sobre este personaje, ORCÁSTEGUI, C. y SARASA, E.: *Sancho III el Mayor (1004-1035)*. Burgos, 2000.

los jefes naturales, que a lo largo del siglo IX van desmarcándose de los francos y crean las dinastías autóctonas de los condados en el siglo siguiente.

El primer conde que aparece gobernando las tierras al sur de los Pirineos y al norte de Zaragoza y Huesca es Aureolus u Oriol, que murió en 809. Pero fue Galindo Aznar I, que gobernó desde la década de 830 hasta la de 860, quien se emancipó de la tutela carolingia, mientras que sus hijos Aznar Galindo II y Galindo II Aznar se aproximaron a los reyes de Pamplona y a los musulmanes de Huesca. Con ellos fueron emparentando por vía matrimonial a lo largo del siglo, hasta que García Sánchez (925-970) incorporó el condado de Aragón al reino de Pamplona, al que permaneció vinculado hasta la muerte de Sancho el Mayor, en 1035, si bien el condado conservó durante ese tiempo cierta autonomía (5).

Sobrarbe estaba bajo la autoridad del valí de Huesca, y comprendía dentro de sus límites las ciudades de Boltaña, Alquézar y Barbastro, este el núcleo urbano y económico más importante del territorio, de cuya parte más septentrional, desde 775, era señor Blasco de Sobrarbe, quien integró esas comarcas en el condado de Aragón. Pero a comienzos del siglo X se unió al condado de Ribagorza merced al matrimonio de Bernardo Unifredo con Toda Galíndez, hija de Galindo II Aznar, que aportó el Sobrarbe como dote al matrimonio.

De los tres condados aragoneses, Ribagorza era el de mayor dependencia franca, como los demás condados orientales catalanes. En el siglo IX estaba formado por los valles de los ríos Noguera-Ribagorza y Noguera-Pallaresa e Isábena y vinculado al conde de Tolosa; pero, a raíz de la crisis tolosana del último cuarto del siglo IX, Raimundo I de Ribagorza-Pallars se declaró conde independiente e inició su propia dinastía, de forma que podemos considerar el siglo X como el del inicio de la disgregación de la Marca Hispánica.

CONDADOS CATALANES

<i>Condado</i>	<i>Independiente hasta...</i>	<i>Anexionado por...</i>
Barcelona		
Berga	1117	Barcelona
Besalú	1117	Barcelona
Cerdaña	1117	Barcelona
Conflent	h. 897	Cerdeña
Ampurias	1325	Aragón
Gerona	Desde fines del s. IX	Unificado con Barcelona
Manresa	Subordinado siempre a	Barcelona
Osona	Subordinado siempre a	Barcelona
Pallars	Dividido en dos en 1110: Pallars Jussa y Pallars Sobirà	Vasallaje a Barcelona o Aragón
Rosellón	1172	Aragón
Urgel	1231	Aragón

(5) SÈNAC, Ph.: *La Frontière et les hommes (VIII.^e-XII.^e siècle). Le peuplement musulman au nord de l'Ebre et les débuts de la reconquête aragonaise*. París, 2000.

Más al este, y tras la conquista franca, se hace mención de unas divisiones administrativas que reciben el nombre de «condados»; se trata de los territorios de Urgel, Barcelona, Gerona, Osona, Ampurias y Rosellón, internamente divididos en «pagos», como Berga o Vallespir. Estas circunscripciones más pequeñas parecen tener un origen anterior a los francos, toda vez que sus límites coinciden con los territorios ocupados por tribus ibéricas (por ejemplo, el condado de Osona se correspondía con el territorio de los ausetanos; el de Cerdaña, con el de los ceretanos, etc.), lo que parece demostrar que en tiempos de los romanos y de los visigodos estos parajes debieron de tener alguna entidad administrativa o política, aprovechada luego por los francos para organizar esos territorios bajo su dependencia. Estos incluso recurrieron en principio a la aristocracia local para el nombramiento de los condes, pero ante las tentativas de convertir esos cargos en hereditarios, se nombraron condes francos. De este modo, Gerona, Urgel y Cerdaña tuvieron que aceptar en 785 la subordinación al imperio carolingio, a lo que siguió la ocupación carolingia de Ribagorza, Pallars, Cerdaña, Besalú, Gerona, Ausona y Barcelona, para cuyo gobierno el rey franco nombró marqueses con facultades militares —también tenían poderes políticos y judiciales—, a fin de que pudieran enfrentarse con mayores posibilidades a los enemigos árabes de la península ibérica. De esta forma, la totalidad de la Marca Hispánica fue estabilizándose a lo largo del siglo IX como una frontera entre francos y musulmanes.

Por lo que respecta a los condados más orientales (6), en el siglo X se va configurando la superioridad de Barcelona, que desde principios de siglo ya controlaba también a los de Osona y Gerona, pero poco o nada podía hacer ante el poder de Córdoba —Almanzor cercó y saqueó Barcelona en 985—. Sin embargo, cuando se produjo la caída del califato, los territorios cristianos pudieron tomar la iniciativa y comenzar una expansión que repoblaba las zonas conquistadas militarmente, financiando este esfuerzo repoblador mediante el cobro de tributos o parias a los reinos de taifas a cambio de acuerdos de no agresión; simultáneamente, sus vínculos con los francos se fueron haciendo cada vez más débiles, sobre todo a raíz de la crisis y fragmentación del imperio carolingio, lo que permitió que los condados francos se transmitieran hereditariamente. En este sentido, Wilfredo el Velloso fue el último conde designado por los francos y el primero que transmitió sus territorios a sus hijos.

Wilfredo, conde de Urgel y Cerdaña, en 877 recibió de los francos los condados de Barcelona, Gerona y Besalú. Y si bien a su muerte este conjunto territorial fue dividido, los condados de Barcelona, Gerona y Osona se mantuvieron unidos, dando así origen al patrimonio territorial de la casa condal de Barcelona, lo cual se ha considerado el comienzo de la independencia de estos condados de la Marca Hispánica que en el siglo XIV formaron el principado de

(6) Para la expansión catalana, véanse SABATÉ, F.: *L'expansió territorial de Catalunya (segles IX-XII): conquesta o repoblació?*, Lleida, 1996, y BONNASSIE, P.: *La Catalogne du milieu du X.^e à la fin du XI.^e siècle. Croissance et mutations d'une société*, 2 vols., Toulouse, 1975.



Origen del escudo del condado de Barcelona (Real Academia Catalana de Bellas Artes de Sant Jordi). Según la leyenda, Claudi Lorenzale pintó (1843-1844) el momento en que Carlos el Calvo, con la sangre de la herida de Wilfredo en los dedos, creaba las cuatro barras del escudo de armas del condado de Barcelona

Cataluña. Los sucesores de Wilfredo mantuvieron su lealtad a los francos hasta Borrell II, que ante el ataque de Almanzor en 985 abandonó Barcelona y se refugió en Montserrat en espera de la ayuda franca. Pero tal ayuda nunca llegó, y todo apunta a que esta deslealtad, que disgustó profundamente al conde, se traduciría en la ruptura de los vínculos de vasallaje entre Barcelona y los francos, pues no consta que en el cambio de la dinastía carolingia por la de los Capeto acudiera a prestar juramento de fidelidad al nuevo rey, aunque se le requirió por escrito. Esta omisión es considerada el inicio de la independencia del condado barcelonés.

Por otra parte, la frontera entre cristianos y musulmanes era en el siglo X bastante difusa (7). En la Marca Hispánica había pobladores de obediencia incierta, y la amplitud de la zona que separaba a unos y otros oscilaba sobremanera. En Lérida y Balaguer era más estrecha, por la fuerza de ambos enclaves musulmanes y la existencia de comunidades cristianas con vínculos muy estrechos con las del otro lado fronterizo. En el sudoeste de Barcelona, en cambio, esa franja era mucho más amplia y se fue poblando de castillos estratégicamente situados en las alturas para servir de defensa y protección, castillos que sirvieron para atraer nuevos pobladores mientras en los valles se multiplicaban los núcleos de población a la sombra de edificios religiosos, que iban entretejiendo otra red territorial.

En el siglo XI, los condados orientales y occidentales de la Marca Hispánica van a dar un salto cualitativo. El nacimiento del reino de Aragón se sitúa en 1035, cuando Ramiro I (1035-1063) lo creó sobre las tierras recibidas en herencia a la muerte de su padre, Sancho el Mayor, tierras que coincidían con los límites del condado homónimo. Ramiro incorporó otros territorios más al este, en Sobrarbe y Ribagorza, al morir su hermano Gonzalo en 1039, pero sin que cambiara la denominación del reino, que conservaría siempre el nombre de los territorios patrimoniales de su primer rey. Así se configuró una entidad política que limitaba al oeste con el reino navarro y al este con los condados de Urgel y Barcelona. Al sur tropezaba con las tierras del valle del Ebro, que estaban en poder musulmán y así permanecerían hasta que el reino

(7) Para la evolución de las fronteras durante la Reconquista, véase MESTRE CAMPÍ, J., y SABATÉ, F.: *Atlas de la «Reconquista». La frontera peninsular entre los siglos VIII y XV*. Barcelona, 1998.

aragonés estuvo en condiciones de movilizar ejércitos lo suficientemente poderosos para enfrentarse con posibilidades de éxito a sus vecinos del sur. Esto ocurriría cuando, en 1076, se incorporaron las tierras del reino de Pamplona (incorporación que duró hasta 1134), y los reyes Sancho I (1063-1094) y su hijo Pedro I (1094-1104) (8) acaudillaron unas campañas en las que los éxitos se sucedieron con las conquistas de Graus (1083), Arguedas (1084), Monzón (1089), Huesca (1096) y Barbastro (1101). Sancho I fue también rey de Navarra desde 1076, año de la muerte de Sancho Garcés IV, *el Despeñado*, asesinado por sus hermanos, mientras Alfonso VI de Castilla y León invadía la Rioja y los navarros ofrecían a Sancho Ramírez I de Aragón (9) la corona, empezando así lo que se ha llamado el gobierno aragonés de Navarra, que se prolongaría hasta la muerte de Alfonso I el Batallador, acaecida en 1134.

Las conquistas de Graus y Barbastro son especialmente significativas, pues conformaban una cuña musulmana clavada en el territorio aragonés. Ramiro I (10) intentó varias veces ocuparlas infructuosamente. Barbastro era la capital nororiental de la taifa de Zaragoza y contaba con el mercado más importante de aquellos territorios. Ramiro volvió a la carga aprovechando el momento de debilidad que atravesaba el poder musulmán al disgregarse el califato de Córdoba y formarse los reinos de taifas (11). Ello explica que los musulmanes tuvieran que recurrir a procedimientos extraordinarios para defenderse, como se evidenció en el ataque de Ramiro I a Graus (1063), a cuya defensa acudió el rey zaragozano al-Muqtadir con un ejército que encuadraba un contingente castellano, a las órdenes de Sancho II de Castilla, hermano de Alfonso VI de León. Entre quienes formaban ese contingente figuraba el Cid Campeador (12). Lo peor para Aragón fue la muerte de su rey en la batalla. Barbastro cambiaría varias veces de manos hasta que Pedro I de Aragón la conquista definitivamente en 1101.

Para entonces se había producido una reunificación política de las tierras del Islam español bajo al égida almorávide. Estas tribus, originarias del centro del Sahara, a mediados del siglo X iniciaron un arrollador proceso de expansión que les condujo a alcanzar el Sudán por el sur y el Magreb por el norte; llegaron a la península ibérica en 1086, reclamados por los musulmanes españoles, y rehicieron la unidad política de los musulmanes españoles.

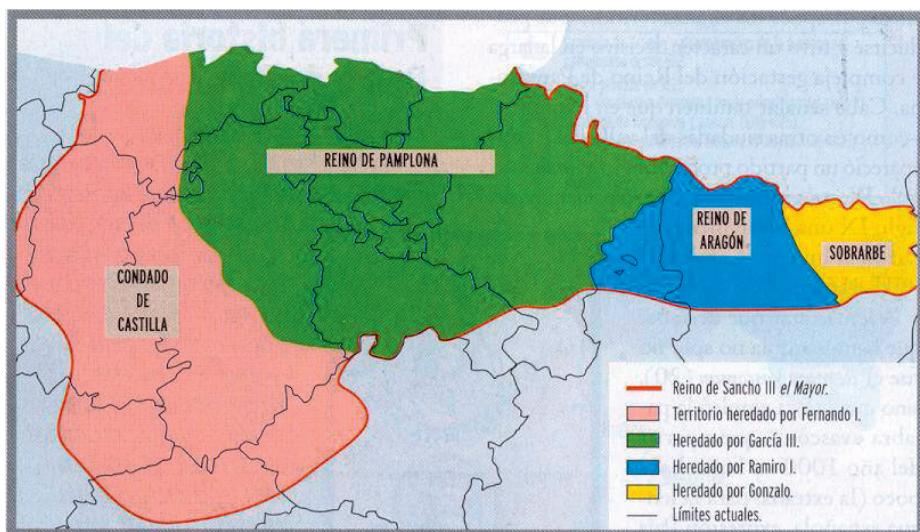
(8) Véase LALIENA CORBERA, C.: *Pedro I de Aragón y de Navarra (1094-1104)*. Burgos, 2001.

(9) BUESA CONDE, A.: *El rey Sancho Ramírez*, Zaragoza, 1978, y SARASA SÁNCHEZ, E.: *Sancho Ramírez, rey de Aragón y su tiempo (1064-1094)*, Zaragoza, 1994.

(10) DURÁN GUDIOL, D.J.: *Ramiro I de Aragón*. Zaragoza, 1993.

(11) Para estos reinos y las invasiones norteafricanas, véase VIGUERA MOLINS, M.J.: *Los reinos de taifas y las invasiones magrebíes*. Madrid, 1992.

(12) Este personaje ha suscitado una amplia bibliografía, de la que nos limitaremos a citar tres trabajos: MENÉNDEZ PIDAL, R.: *La España del Cid*, Madrid, 1969; MARTÍNEZ DIEZ, G.: *El Cid histórico*, Barcelona, 1999, y PEÑA PÉREZ, F.J.: *El Cid Campeador. Historia, leyenda y mito*, Burgos, 2000.



Herencia de Sancho III. Biblioteca Gonzalo de Berceo. Catálogo general en línea@vallenajerilla.com

Alfonso I el Batallador, sucesor de su hermano Pedro I, rey de Aragón y Navarra entre 1104 y 1134 (13), fue aún más afortunado que sus antecesores en el trono, pues en un plazo de tres años, de 1118 a 1120, conquistó ambas orillas del Ebro con las ciudades de Zaragoza (1118, tras un largo y duro asedio), Tudela (1119), Calatayud y Daroca (1120) y Tarazona (1124), llegó a las cuencas de los ríos Jalón y Jiloca y aun amenazó Lérida y Tortosa. La unión de las coronas aragonesa y navarra, con el consiguiente incremento de su capacidad militar, le permitieron ampliar su territorio unos 30.000 kilómetros, extensión que fue necesario repoblar sin tardanza con cristianos para evitar las revueltas constantes que habría provocado una población preponderantemente musulmana.

Sin embargo, a su muerte, acaecida en la campaña contra Fraga (Huesca), se produjo una crisis en esta línea expansiva, pues Alfonso VII de Castilla, *el Emperador*, ocupó las tierras que Alfonso había conquistado al sur del Ebro. Además, la situación se agravó por los problemas sucesorios. Como quiera que Alfonso el Batallador murió sin descendencia, en su testamento designó como herederos a las órdenes del Santo Sepulcro, el Temple y San Juan de Jerusalén (o del Hospital). Aragón nombró rey a Ramiro II el Monje, hermano de Alfonso, que había ingresado en 1093 en el monasterio de Saint Pons de Thomières, en el Midi. Ramiro aceptó el trono, así como contraer matrimonio, con la condición de regresar al cenobio una vez que hubiese tenido un heredero.

(13) LACARRA, J.M.: *Alfonso I el Batallador*. Zaragoza, 1976.

ro. Los navarros, por su parte, no aceptaron el testamento y eligieron rey a García V (1134-1150), quien a la muerte de Alfonso I el Batallador reclamó el trono pamplonés, que antes de 1076 había pertenecido a Sancho Garcés IV (1054-1076), su tío abuelo, separándose entonces de Aragón.

Las órdenes religiosas adquirieron gran predicamento en el reino basándose en el testamento de Alfonso I, por lo que fueron compensadas en los años siguientes con la cesión de tierras y el otorgamiento de privilegios: la Orden del Temple tuvo sus mejores posesiones en el señorío de Monzón (desde 1182) y en el de Tortosa (1182); la del Santo Sepulcro fijó el centro de las suyas en Calatayud, y la del Hospital, en Mallén.

Ramiro II se casó con Isabel de Poitiers y de esa unión nació Petronila, lo que planteaba un difícil situación, pues en Aragón las mujeres no podían reinar, pero sí transmitir a sus descendientes los derechos al trono. Los posibles candidatos a la mano de Petronila eran el rey castellano y el conde barcelonés. Temiendo que Aragón quedara subordinado a Castilla, se optó por este último, Ramón Berenguer IV (1131-1162).

El condado de Barcelona también experimentó un progresivo crecimiento desde principios del siglo XII, pues Ramón Berenguer III (1082-1131), en 1111, merced a una alianza matrimonial había añadido a sus territorios el condado de Besalú, y por herencia absorbería el de Cerdaña unos siete años después. También había conquistado parte del condado de Ampurias de 1123 a 1131, y desde 1112 controlaba igualmente el condado de Provenza al hacerse con la tutela de su sobrino, conde del mismo. Más tarde, entre el último tercio del siglo XII y el siglo XIV, se integrarían en lo que sería la Corona de Aragón los condados de Pallars (que mantuvo dinastía propia hasta 1491), Urgel (que mantuvo la suya hasta 1413), Rosellón y Ampurias. A la muerte de Ramón Berenguer III, le sucedió como conde de Barcelona Ramón Berenguer IV, mientras que su hermano gemelo, Berenguer Ramón, hacía lo propio en Provenza.

Los esponsales de Petronila y Ramón Berenguer IV se celebraron en 1137, cuando aquella tenía tres escasos años, lo que selló la unión del reino de Aragón con el condado de Barcelona. Pero Ramiro II de Aragón conservó el título de rey y la dignidad real, heredada legítimamente de su antepasado Sancho III el Mayor, por lo que Ramón Berenguer firmaba como conde de Barcelona y príncipe de Aragón. No obstante, Ramiro renunció al gobierno de hecho.

A la muerte de García V Ramírez de Navarra, en 1150, aprovechando la debilidad política del reino, por el tratado de Tudillén (1151) Castilla y Aragón se repartían los territorios navarros, aunque dicho reparto no se llevaría a efecto; además, los firmantes convenían en que las tierras que pudieran conquistar a los musulmanes se adjudicarían a Aragón, incluidas Denia y el reino de Murcia (menos Lorca y Vera). Como contrapartida, Ramón Berenguer prestaría homenaje al rey de Castilla. Este juramento se mantuvo hasta 1177, cuando el aragonés renunció a la conquista de Murcia. Con la ayuda de templarios y hospitalarios, el conde barcelonés conquistaría las taifas de Tortosa y Lérida en 1148 y 1149, tierras que no se incorporaron al reino en calidad de condados

—su conquistador se intituló marqués de los mismos—. Ramón Berenguer IV moría en 1162 y le sucedía como conde de Barcelona su hijo Alfonso II, menor de edad, que recibiría el reino de Aragón al año siguiente por donación de su madre (1162-1196), convirtiéndose así en el primer rey de la Corona de Aragón (14) —su nombre original era Pedro, pero en honor del Batallador lo cambió por el de Alfonso—. Con él se consolidó la unidad del reino de Aragón y el condado de Barcelona, y durante su reinado continuó la expansión reconquistadora, sobre todo por el ámbito aragonés. Aquí, siguiendo el curso del río Alfambra llegó hasta Teruel, ciudad que fundó en 1171 y a la que concedió fueros y privilegios. La ayuda que el rey aragonés prestó al castellano Alfonso VIII en la conquista de Cuenca liberó a Aragón de su vasallaje respecto de Castilla, y ambos reyes volvieron a tratar en Cazorla, en 1179, del reparto de las tierras que pudieran conquistar, acordando que el rey de Aragón ocuparía las tierras musulmanas del reino de Valencia, con Játiva y Denia hasta Alicante.

A Alfonso II le sucedió Pedro II (1196-1213) (15), que se casó con María de Montpellier, lo que propició un cambio en la orientación de la política aragonesa, que basculará ahora al otro lado de los Pirineos, aunque sin renunciar por ello a la acción en la Península. Pedro II estableció un vínculo con Tolosa por el matrimonio de su hermana con Ramón VI, titular de ese condado, y recibió el vasallaje de algunos señores del sur de Francia, entre ellos el del propio conde de Tolosa.

Desde fines del siglo XI, los almorávides (16) habían unificado el Islam español. En 1086 derrotaron a Alfonso VI de Castilla en Zalaca y se apoderaron de los reinos de taifas, que en 1090 fueron convertidos en una especie de protectorado de Marraquech. Por otro lado, en el sur de Francia, desde mediados del siglo XII se había ido extendiendo la herejía cátara o albigense. Pues bien, Pedro II tendrá que enfrentarse a ambas realidades. En pleno conflicto herético, Pedro buscó el reconocimiento papal y fue coronado por Inocencio III en 1204, renovando así el vasallaje aragonés al Papado. El papa Inocencio le requirió para que luchase contra la herejía cátara, y el rey respondió al requerimiento pontificio con unas campañas más simbólicas que otra cosa. En 1212 lo vemos ayudando a Alfonso VIII de Castilla (17), en la batalla de las Navas de Tolosa (18), a derrotar a los almohades, artífices de la segunda oleada islámica africana, que llegó a la Península a mediados del

(14) CLARAMUNT, S., y UTRILLA, J.P.: *La génesis de la Corona de Aragón. Desde la invasión almorávide hasta la muerte de Ramón Berenguer IV*. Barcelona-Zaragoza, 1989.

(15) SCHRAMM, P.E.; CABESTANY, J.F., y BAGUÉ, E.: *Ramón Berenguer IV, Alfons el Cast, Pere el Catòlic: els primers comtes-reis*. Barcelona, 19802.

(16) Véase LAGARDERE, V.: *Les Almoravides jusqu'au règne de Yusuf Tasfin (1039-1106)*. París, 1989.

(17) Para este rey, véanse GONZÁLEZ, J.: *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII*, 3 vols., Madrid, 1960, y MARTÍNEZ DIEZ, G.: *Alfonso VIII. Rey de Castilla y Toledo*, Burgos, 1995.

(18) No nos estamos deteniendo en el análisis de las batallas; para ello véase HUICI, A.: *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas (almorávides, almohades y benimerines)*. Granada, 2000 (ed. facs.)

siglo XII, cuando los almorávides habían perdido su fuerza de antes y los reinos cristianos reanudaban sus conquistas hacia el sur. Los almohades llegaron en 1146 y controlaron el Islam español hasta su derrota, como hemos señalado, en las Navas de Tolosa en 1212. Por lo que respecta al problema del sur de Francia, la cruzada contra la herejía se convirtió en una campaña para la conquista del Languedoc, lo que movió a Pedro II, aunque se declarara católico, a defender a sus vasallos herejes, luchando contra la cruzada antialbigense hasta su muerte en el asalto al castillo de Muret (1213) (19).

La muerte de Pedro II puso a la Corona de Aragón ante el dilema de continuar la política de expansión por el sur de Francia —con el que tenía vínculos el condado de Barcelona— o centrarse en la Península —hacia donde miraba el reino de Aragón—, así que ante la Corona se abrían dos posibles líneas de actuación exterior, aunque la occitana era mucho más ardua.

El heredero aragonés era el hijo de Pedro II, Jaime I el Conquistador (1213-1276), varón de corta edad y rehén de Simón de Monfort. Inocencio III pidió a Monfort que lo liberase, y este accedió al deseo pontificio. Jaime llegó a Aragón en 1213, para ser coronado a los cinco años (20), de modo que la Orden del Temple asumió la tutela del rey menor. El de la regencia templaria fue un tiempo de pugnas nobiliarias y crisis económica. Jaime tuvo que someter a las ciudades que apoyaban las revueltas, como Zaragoza y Jaca, y enfrentarse a la presión de las noblezas aragonesa y catalana. Este borrascoso panorama empezó a despejarse en 1227, cuando el rey, una vez declarado mayor de edad, pactó con los nobles la paz a cambio del perdón. Así pues, la actividad reconquistadora tenía en definitiva como objetivo encauzar las ambiciones aristocráticas hacia el exterior, evitando por añadidura que el reino quedara bloqueado por el avance castellano.



Jaime I de Aragón recibiendo del obispo y jurista Vidal de Canellas los fueros de Aragón ante otros magnates eclesiásticos. Ene inicial miniada del *Vidal Mayor*, primera compilación de los fueros aragoneses

(19) ALVIRA CABRER, M.: *El 12 de septiembre de 1213. El jueves de Muret*. Barcelona, 2002. Véase también BARRERAS, D.: *La cruzada albigense y el imperio aragonés: la verdadera historia de los cátaros, Jaime I el Conquistador y la expansión de la Corona de Aragón*. Madrid, 2007.

(20) Véase la obra colectiva *Jaime I y su época*, 3 vols., Zaragoza, 1979, donde se reúnen trabajos relativos a todas las cuestiones que aquí apuntamos y a otras de este reinado.

Particularmente grave fue el fortalecimiento de la nobleza aprovechando la minoría de edad del rey, circunstancia que podía desembocar en el enfrentamiento de facciones aristocráticas rivales en su pugna por condicionar la voluntad real, y en el consiguiente debilitamiento del reino, como efectivamente ocurrió cuando se desató una especie de guerra civil al ser muerto Pedro de Ahones por un caballero de Jaime. Como sucediera en otras ocasiones, el rey se apoyó en la nobleza leal y en fuerzas sociales emergentes como la burguesía mercantil catalana, que había visto cómo se debilitaba su posición allende los Pirineos a causa de la herejía albigense y necesitaba nuevos espacios donde desarrollar sus actividades. Derrotados los rebeldes, Jaime I consolidó su posición con disposiciones favorecedoras de la burguesía catalana, como que las mercancías catalano-aragonesas solo pudieran cargarse en barcos catalanes, y sobre todo brindando a la aristocracia una empresa que proyectara las energías hacia afuera y resultara beneficiosa para todo el reino en vez de debilitarlo.

Con Jaime I la Corona de Aragón, pues, se inclinó por la opción peninsular y en el siglo XIII vivió su gran expansión reconquistadora, incorporando las islas Baleares y el reino de Valencia. En efecto, continuó la lucha contra el Islam por mar y por tierra. La primera campaña, que se canalizó contra las islas Baleares, fue de protagonismo fundamentalmente catalán, pues el rey buscó involucrar a la alta nobleza del condado y de las ciudades. En esta empresa se destacó particularmente Barcelona, la más interesada en acabar con la piratería balear. También acudieron magnates laicos y eclesiásticos y notables del otro lado de los Pirineos.

El motivo desencadenante de la conquista fue la captura de dos barcos aragoneses por el mallorquín Abu Yahya hacia 1227. Jaime I pidió una compensación que no se le dio, así que las Cortes reunidas en Barcelona apoyaron la decisión real de invadir el archipiélago. La conquista de las Baleares fue rápida y no muy complicada, facilitada por la situación de los musulmanes de la Península y el norte de África, con el poder almohade en plena descomposición (21), desmembrado en microsoberanías locales incapaces de socorrer a las islas. La campaña empezó en 1229, y en tres meses se conquistó gran parte de Mallorca, incluida Palma, aunque durante los dos años siguientes en la isla continuó habiendo población musulmana. La acción continuó contra Ibiza, a la que se conquistó en 1235. En cuanto a Menorca, prestó juramento de vasallaje a Jaime I en 1231 y permaneció musulmana hasta 1287, en que quedó sometida por Alfonso III de Aragón. Sometida Mallorca, la mayoría de sus habitantes se exiliaron a Granada o al norte de África y la repoblación la realizaron los catalanes. Los participantes en la conquista, incluidos los musulmanes colaboradores, recibieron prerrogativas fiscales y autorización para comerciar con los puertos de la Península. Jaime también favoreció a Génova, a Pisa y a los cónsules marseleses, que aportaron naves y un contingente de caballeros a las fuerzas conquistadoras. El papa Gregorio IX concedió a los repobladores las mismas indulgencias que a los cruzados.

(21) Véase HUICI, A.: *Historia política del Imperio Almohade*, 2 vols. Granada, 2000 (ed. facs.)



Batalla de Portopí, fragmento de las pinturas murales de la conquista de Mallorca procedentes del Palacio Aguilar de Barcelona y conservadas en el Museu Nacional d'Art de Catalunya. Datadas h. 1285-1290

Después, el objetivo del rey aragonés fue el reino de Valencia, desgarrado por divisiones internas (22), y su conquista, ejecutada entre 1232 y 1244, fue una operación fundamentalmente aragonesa, con intervención de las órdenes militares. Las Cortes de Monzón de 1232 aprobaron las operaciones contra los valencianos, que se desarrollaron en tres fases. La primera tuvo como escenario el norte del reino, coincidente, más o menos, con lo que hoy es la provincia de Castellón, donde se conquistaron lugares como Morella, Ares, etc. en algo más de un año, con participación de la nobleza aragonesa y de las milicias de Teruel. El rey asumió la dirección de la empresa ocupando entre 1232 y 1236 Burriana, Peñíscola, Castellón, Paterna o Betera y el resto de la Plana. La segunda etapa de la conquista discurrió por el centro del territorio, donde se incorporaron la huerta valenciana y la capital en 1238. La parte meridional restante del reino se ocupó entre 1239 y 1245. Muchos puntos del territorio se incorporaron a Aragón por capitulaciones, y no por conquista, de suerte que buena parte de la población musulmana permaneció en sus tierras. La nobleza aportó el grueso del ejército para la empresa y esperaba ser recompensada en consecuencia, pero Jaime I, buscando recortar su poder, aunque repartió tierras no lo hizo en la medida que el estamento nobiliario deseaba. La repoblación valenciana no empezó acto seguido de la conquista. Se demoraría hasta 1247, cuando, sofocada la sublevación de la población musulmana, y sometida y expulsada esta, los repobladores catalanes se asentaron en la costa y en las ciudades, mientras que los aragoneses lo hicieron en el interior y en las montañas.

(22) Véase LÓPEZ ELUM, P.J.: *La conquista de Valencia*, Madrid, 1988; ÍDEM: *La conquista y repoblación valenciana durante el reinado de Jaime I*, Valencia 1995, y LAMARCA, L.: *Noticia histórica de la conquista de Valencia por el rey D. Jaime I de Aragón*, Valencia, 1997.



Imagen procedente de <http://www.clanguardias.com>

También frustró las aspiraciones nobiliarias a la hora de decidir el futuro de Valencia dentro de la Corona de Aragón. En principio, le concedió el fuero de Aragón, pero ante las protestas de los nobles catalanes y el interés de los nobles aragoneses de que se incorporara como una prolongación de Aragón y con los fueros aragoneses, el rey decidió que fuera un reino independiente, dando al territorio y a la capital su propio fuero.

Poco antes de que concluyera la campaña, en 1244, Jaime I se reunió con Fernando III el Santo de Castilla, con quien firmó el tratado de Almizra, que ratificaba acuerdos anteriores y reservaba el reino de Murcia y parte de Alicante a Castilla. El tratado ponía fin a la reconquista de la corona aragonesa. Otro tratado, el de Corbeil, de 1258, ajustado con el rey de Francia,



Tratado de Almizra (1244). www.wikipedia.org

comprometía a Jaime I a no intervenir en el sur galo a cambio de la renuncia francesa a Montpellier, Cerdaña y el Rosellón. Esta fecha se puede considerar la que marca la independencia total de Francia de los condados catalanes, que pasaron a depender en exclusiva del rey de la Corona de Aragón, cuyas fronteras quedaron fijadas al oeste con Castilla y al este con Francia, por lo que no le quedaba más línea de expansión que el Mediterráneo.

Jaime había casado en primeras nupcias con Leonor de Castilla, de la que se divorció, y en 1236 casó de nuevo con Violante de Hungría, deseosa de dejar a sus hijos bien colocados, lo que iba en perjuicio de la descendencia del primer matrimonio de Jaime. Ello originó una serie de discordias que fragmentaron el reino y complicaron los años finales del reinado. En razón de la concepción patrimonial del poder, en su testamento el rey dejaba Aragón a Pedro, y los territorios ultrapirenaicos y Mallorca, como vasallos de Aragón, a Jaime, abdicando una semana antes de morir, subiendo al trono Pedro III (1276-1324) (23). Jaime II fue rey de Mallorca (1262-1311); le sucedieron Sancho (1311-1324) y Jaime III (1324-1349).

La oportunidad para iniciar la expansión por el Mediterráneo se le presentó muy pronto a Pedro III (24), al extinguirse la dinastía Stauffen y morir su suegro, Manfredo de Sicilia, en Benevento derrotado por Carlos de Anjou. Así que todo su interés se centró en la preparación de la empresa siciliana, por lo

(23) Para este rey, véase RUBIO CALATAYUD, A.: *Pedro III, el Grande: Aragón en el Mediterráneo*, Cuarte de Huerva (Zaragoza), 2004, y MORENO ECHEVARRÍA, J.M.ª: *Pedro III el Grande, rey de Aragón*, Barcelona 1980.

(24) SOROA Y PINEDA, M. de: *Historia del reinado de Don Pedro III El Grande de Aragón y de los orígenes de la penetración aragonesa en Italia*. Zaragoza, 2000.

que sometió a los musulmanes sublevados en Valencia desde 1275, acabó con la anarquía imperante desde los últimos años del reinado anterior, neutralizó la revuelta de los barones catalanes, obligó a su hermano Jaime III de Mallorca a declararse feudatario suyo y, a la muerte de este, en 1349, Mallorca quedó anexionada de nuevo a Aragón. Con unas alianzas exteriores adecuadas, Pedro quiso garantizarse la amistad de sus vecinos y tener las manos libres para actuar en Sicilia; y así, confirmó la amistad con Castilla, desvaneciendo así los temores que suscitaba en el rey castellano ver refugiados en Aragón a los infantes de la Cerda, pretendientes a la Corona de Castilla, pretensión que gozaba del apoyo de Felipe III de Francia, hermano de Blanca de Francia, madre de los infantes. Casó a su hija Isabel con Dionís de Portugal y trató el matrimonio de su primogénito, Alfonso, con Leonor de Inglaterra. Con los gibelinos mantenía una estrecha relación gracias a Juan de Prócida, un caballero siciliano, y aprovechó la revuelta contra Carlos de Anjou —las llamadas «vísperas sicilianas»— para invocar los derechos de su mujer, Constanza, a la corona siciliana. Para hacerlos valer necesitaría una armada, como la necesitó Jaime I para conquistar las Baleares. De esa armada, de esa marina, de la expansión por el Mediterráneo les hablarán otros ponentes.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA CORONA DE ARAGÓN

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Doctor Ingeniero Naval

Entre Alfonso II el Casto y Alfonso V el Magnánimo transcurren tres siglos durante los que los barcos de la Corona de Aragón navegan por todas las aguas mediterráneas.

Las naves aragonesas que salen al Mediterráneo de las costas catalanas y de otros puertos de la Corona son herederas de las tradiciones marineras hispanas que han conservado los musulmanes de al-Andalus, de los francos de la Provenza y de las señorías y repúblicas italianas de Génova, Pisa, Amalfi o Venecia. Con esas naves, y con las del imperio bizantino y de *Dar al-Islam*, se encuentran en el comercio y en la guerra, y con esas civilizaciones comparten y construyen una cultura naval y marinera.

Los tipos de barcos que utiliza la Corona de Aragón no difieren de los que utilizan otros pueblos en el Mediterráneo y se construyen y se manejan de manera semejante.

Las conquistas castellanas que abrieron las aguas del Estrecho a la navegación cristiana facilitaron el contacto entre las naves atlánticas y las mediterráneas, y con ello, el intercambio de las tecnologías navales desarrolladas en los dos mares.

Las atarazanas andalusíes se ven reproducidas en las bases navales de la Corona de Aragón, utilizando modelos ensayados en los puertos que escalonaron la expansión musulmana desde Siria hasta Hispania.

Introducción

Generalmente se atribuye a Jaime I la formación de la Marina de la Corona de Aragón, como instrumento necesario para la conquista de los reinos de Mallorca y Valencia. Pero los barcos que el Conquistador pone en la mar no son los primeros de que dispone la Corona. Tampoco las empresas que llevan las naves aragonesas hasta el oriente mediterráneo son nuevas en la historia de la navegación por este mar, en cuya cuenca se han sucedido en el tiempo talasocracias en competencia mutua.

La expansión marítima de la Corona de Aragón hacia oriente reproduce en sentido contrario la que hiciera el Islam hacia occidente. Las talasocracias mediterráneas se propagan como flujo y reflujo entre los extremos del Mare Nostrum, entre la península ibérica y el Creciente Fértil, y los barcos de unas y otras comparten la mar y sus puertos.

La Corona de Aragón se asoma al mar en la Marca carolingia, como lo hicieron los árabes en Siria dos siglos antes. En esos años, las luchas se centran en las tierras, y la actividad marítima se reduce a la navegación costera y la pesca. Las costas de la Marca conservan los usos y conocimientos de sus gentes, que durante un siglo habían estado sometidas a al-Andalus. Una vez cristianas, esas costas continúan manteniendo vínculos marinos con sus vecinos musulmanes, que dominan el litoral español hasta el Cantábrico y las aguas que llevan a las islas Baleares. La cultura marítima y marinera inicial de la Corona de Aragón tiene una raíz inmediata musulmana y franca, con cuyos sucesivos avatares va a permanecer necesariamente conectada —unas veces enfrentada, y otras asociada por comercio o acuerdo— hasta mediado el siglo xv.

Podemos comprobar que el desarrollo del poder naval de la Corona de Aragón, como antes el de Bizancio y el del califato omeya, responde a los factores que proponía Mahan. Aragón necesita extender su comercio y para ello, como otros reinos litorales, se servirá de la navegación, a fin de dar salida a sus productos y de extender sus costas estableciendo colonias y ampliando mercados.

Entrado el siglo xiii, el avance de los turcos obstaculizó el comercio con productos de Oriente que hacían las naves de Génova y Venecia, de modo que los comerciantes italianos hubieron de redirigir sus mercaderías a los puertos cristianos tomados a al-Andalus. Esta circunstancia fomentó el intercambio y los préstamos recíprocos en materia de tecnología náutica, incluidos el diseño, la construcción y las técnicas de navegación, préstamos que se extendieron asimismo al léxico marino.

Antecedentes navales

Las primeras naves de las costas aragonesas se construyeron sobre espacios y con recursos humanos recuperados de manos musulmanas tras dos siglos de ocupación. El Islam peninsular, por su parte, había desarrollado sus técnicas marinas y de construcción naval a partir de las de los pueblos marinos que le precedieron.

Los vándalos recuperaron la adormecida tradición hispana de la navegación a vela desde el primer día de su llegada, y construyeron barcos con los que solo tres años después llegaban a las Baleares. Sin duda lo hicieron utilizando el saber de quienes guardaban el acervo de las técnicas marinas, a pesar de que en las constituciones de Teodosio y Honorio, como luego en las de Justiniano, se castigaba con la muerte a quienquiera que instruyese a los bárbaros en el arte de la construcción naval.

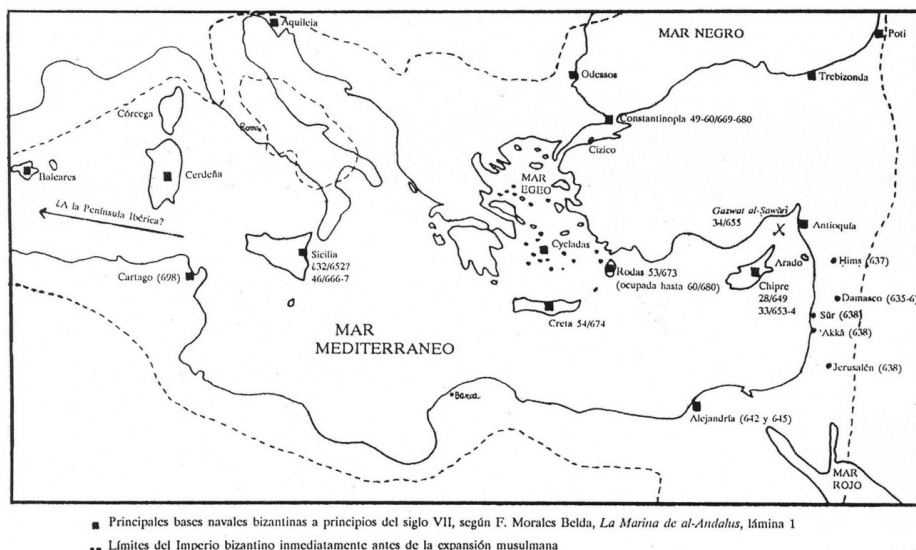
El pueblo vándalo se trasladó a África con Genserico en 429 y permaneció allí durante cien años. Utilizó Cartago como base naval, desde la que atacó Sicilia y la flota de Mayoriano y ejerció la piratería en las aguas del imperio de Oriente.

Los visigodos mantenían barcos de guerra en todas las aguas de la Península, para salvaguardar su comercio por mar. San Isidoro distinguía entre *puertos* (para invernar, de noviembre a mayo) y *estaciones* (para estancias breves). Los puertos principales eran: Narbona, Ampurias, Tarraco, Tortosa, Barcelona, Valencia, Elche, Cartagena, Málaga, Carteia, Sevilla, Mértola, Mérida, Lisboa, Oporto, Coruña, San Vicente, Suances, Santander y Castro. Había colonias de comerciantes sirios, griegos y judíos desde Narbona hasta Lisboa, y francos en el resto del litoral peninsular.

Una escuadra de Belisario conquistó Cartago en 533 y Ceuta en 534. Justiniano estableció allí una base naval con drómones que patrullaron todo el litoral levantino hasta Francia. Lo mismo hizo luego Máximo en Cartagena. Sisebuto fue el primero en organizar la marina en la Hispania posromana, junto con la enseñanza de la carpintería de ribera y de la navegación. Este rey visigodo creó una armada, expulsó a los griegos y tomó Ceuta.

Los árabes se asomaron al Mediterráneo en Siria. Allí encontraron astilleros bizantinos que quisieron aprovechar para construir sus barcos; pero, como quiera que los carpinteros locales se negaron a colaborar, hubieron de llamar a yemeníes y pérsicos. Con el califa Umar se organizaron las primeras escuadras navales, con las que actuaron en el Mar Rojo y tomaron Alejandría. Abrieron un canal desde Fustāt para abastecer Hiyāz, utilizando naves de poco calado que luego transbordaban el grano a otras de mayor porte. Alejandría fue recuperada por Constantino con una armada de 300 naves, y sería reconquistada de nuevo por los árabes, quienes construyeron barcos en Akka. A continuación atacaron las islas de Creta, Cos y Rodas, donde hicieron piezas del Coloso, derribado por un terremoto en el siglo III a.C., y lo vendieron. A partir de aquí, las acciones navales musulmanas se multiplicaron, empleando un gran número de barcos, hombres y caballos. En 655 se produjo el primer combate victorioso, en el que poco más de 200 barcos musulmanes derrotaron a unas 600 naves y botes bizantinos, en lo que fue bautizado como «la alga-zúa de los mástiles».

En un cuarto de siglo se formó una marina musulmana en el Mediterráneo capaz de competir y vencer a los bizantinos por dos factores esenciales: primero, la determinación de acabar con Bizancio, objetivo que, como habían aprendido en la pérdida de Alejandría, solo podía alcanzarse con una armada potente; y segundo, la abundancia de materias primas y del elemento humano: pino, cedro, encina y enebro en Siria y Líbano; acacia, sicómoro, tamarisco y palmera en Egipto; hierro, alquitrán, algodón y cáñamo; carpinteros y artesanos coptos, sirios y yemeníes, que luego siguieron hasta al-Andalus. Además, la marina que sostenían los bizantinos no era militar sino comercial, tras la paz que siguió a la derrota de los vándalos en África y de los ostrogodos en



La expansión de *Dar al-Islam* por el imperio de Bizancio

Italia. En el otro extremo del Mediterráneo, durante el reinado de Wamba, una flota musulmana de 270 naves atacó la Península, aunque fue aniquilada por los barcos visigodos.

Primeros barcos musulmanes

Los primeros barcos que se citan copiaban el dromón bizantino, genérico barco de guerra desde finales del siglo V. Luego se usarían otros nombres: *markab* (pl. *marakib*), vehículo o medio de transporte en general; *safina* (pl. *sufun*), una nave genérica, caránica, anterior al *markab* (la raíz *sfn* sugiere pelar la mar); *qārib* (pl. *qawārib*), barca auxiliar, capaz para cuatro arqueros, aviso (la raíz *qrb* sugiere la idea de acercarse) y, como el cábaro griego, barco pequeño y de poco calado que podía acercarse hasta la misma orilla; *zawraq* (pl. *zawārib*), barco menor, auxiliar, piloto, aviso.

Actividad naval de al-Andalus

Los primeros arsenales (*dār al-sinā'a*) y astilleros musulmanes se establecieron en Barqa (Pentápolis, Libia, 666), de donde salieron 200 naves contra Sicilia; en 'Akkā (670), y en la isla egipcia de al-Rawda, frente a al-Fustāt (674). La construcción de un arsenal en Túnez (703) decidió el desti-

no del Mediterráneo occidental. Hasta entonces, la flota egipcia era la que realizaba los ataques a las costas e islas de Occidente. El arsenal, situado en una posición estratégica, sirvió para crear una flota independiente de la egipcia. Túnez, separada del mar por un lago, ofrecía mayor seguridad que Cartago, emplazada sobre el litoral, que fue abandonada. Allí se construyeron 100 barcos, con los que se atacó Sicilia, Cerdeña y las Baleares. La invasión de la Península fue una empresa posible gracias a la flota ifrīqi de la base de Túnez.

Una vez conquistado al-Andalus, la flota musulmana regresó a su base de Túnez y los andalusíes no sintieron necesidad de armar una marina propia hasta que en el año 844 las costas del emirato de Abd al-Rahmān II fueron atacadas por los normandos. En 752 se interrumpieron las algazúas de los musulmanes en el Mediterráneo, hasta que se retomaron en 798 contra las Baleares y, de 806 a 813, contra Córcega y Cerdeña, dando lugar al enfrentamiento del imperio franco con el emirato omeya. Entretanto, aprovechando disidencias en la frontera del Emirato, los francos toman Barcelona en 801, pero fracasan en el asedio a Tortosa.

Los andalusíes de Alejandría —una colonia de unos 3.000 huidos del «arrabal» cordobés (818)— desembarcaron en Creta en 827 con 40 barcos y gradualmente establecieron un Estado islámico que duró hasta 961. Allí construyeron otras 40 naves para atacar otras islas, y se unieron a las de Siria para atacar Tesalónica en 901. Creta se convirtió en la principal base naval musulmana de Oriente. Era abastecida desde Egipto, y el arsenal de Damietta la proveía de madera para sus naves.

Desde los puertos africanos y andalusíes se sucedieron expediciones navales con flotas numerosas (de 100 a 300 barcos, más de 10.000 hombres, más de 700 caballos) que conquistaron Mazara (827), Palermo (830), Mesina (843), Malta (869) y Siracusa (878).

La posesión de Creta, Sicilia y Malta marca el apogeo del dominio naval musulmán en el Mediterráneo, y la pérdida de esas islas, el inicio de su declive. Entrado el siglo x, Sicilia sería escenario de enfrentamientos navales de Ifrīqiya con Bizancio y Venecia.

El 20 de agosto de 844, 54 naves vikingas, con otras tantas menores, atacaron Lisboa y la saquearon durante trece días. De allí bajaron a Cádiz y subieron a Sevilla, a la que también saquearon. Para defender sus costas, Abd al-Rahmān III armó una numerosa flota y estableció astilleros en Sevilla, Cartagena y Tortosa, a fin de construir los mayores barcos posible utilizando como modelo los bizantinos.

Fueron andalusíes de Ilbira y Tudmir quienes en 875 fundaron Tenes, pero por su insalubridad volvieron a cruzar el mar y fundaron Mariyyat Bayyāna («la atalaya de Pechina», la futura al-Mariyyat/Almería). Allí, grupos árabes yemeníes se constituyeron en una comunidad marinera con cierta independencia de Córdoba que se convertiría en la base de la flota califal. En 902 marinos andalusíes fundaron Orán de acuerdo con los beréberes, a dos singladuras de Almería, con la que la nutrida flota mercante andalusí estableció un tráfico

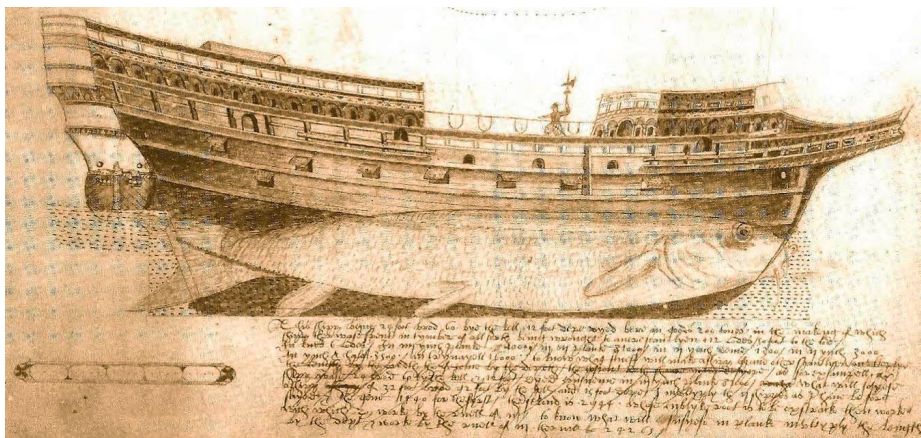
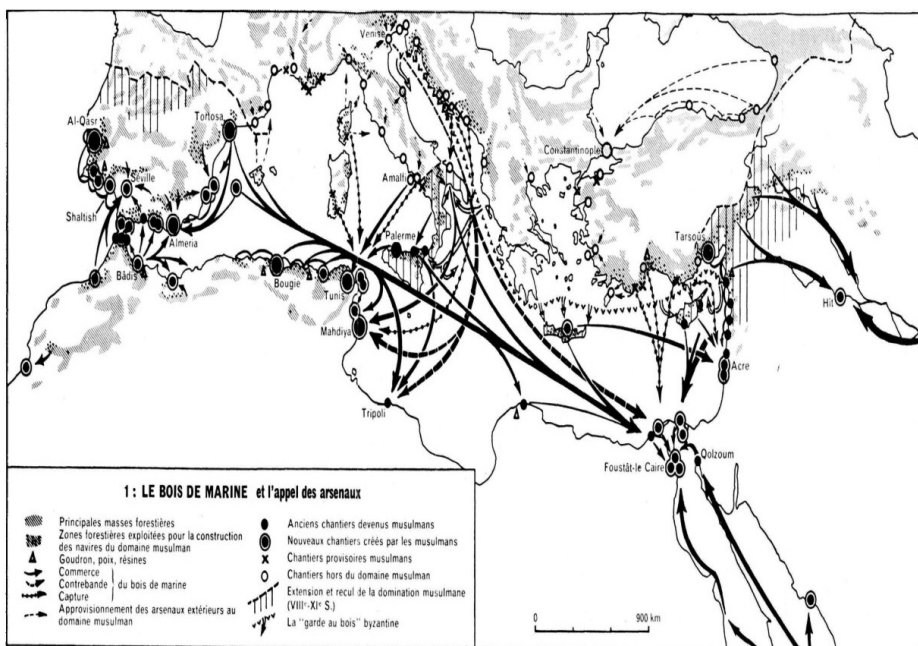


Imagen del manuscrito de Matthew Baker (c. 1610)

comercial continuo. Los intereses económicos enfrentaron a omeyas y fatimíes en el norte de África durante el siglo X, implicando a sus flotas y a sus aliados. En 920 los fatimíes arrebataron Fez a los idrisíes. En 927 Abd al-Rahmān III ocupa el puerto fatimí de Melilla; en 931, Ceuta; Tánger en 951. Los barcos fatimíes de Tenes y al-Mahdia destruyeron gran parte de la flota andalusí en Almería (955), así como los almacenes de pertrechos del arsenal. Abd al-Rahmān III ordenó proteger y ampliar las instalaciones del arsenal en Almería, y también las de Ceuta, para lo que contó con la ayuda de naves bizantinas.

La conquista fatimí de Egipto (969) y el traslado de su corte a la nueva ciudad de al-Qāhira redujeron su interés por el norte de África, donde las escuadras de al-Hakam conquistaron Tánger y Arcila, desde sus bases en Sevilla, Algeciras, Málaga y Almería, con la ayuda de tropas beréberes. Dos factores económicos se destacan en la utilización de las naves andalusíes: la peregrinación a La Meca, una aventura religiosa y comercial (y también cultural) que recorría ferias que se encadenaban a lo largo de la derrota, y la captura y comercio de esclavos, objetivo principal de las frecuentes aceifas contra territorios cristianos, especialmente con Almanzor. Un tercer negocio era la piratería, cuyos actores compartían el comercio, la navegación y el corso desde los tiempos griegos y romanos.

En al-Andalus se desarrolló una considerable navegación comercial costera que impulsó la construcción naval a lo largo de su extenso litoral, para comunicar los pueblos por mar en lugar de por tierra. El transporte por tierra se hacía preferentemente con acémilas, pues los carros apenas transitaban los escasos caminos y veredas de al-Andalus. Apenas se mencionan carros en los textos árabes. Algunos autores llaman a los navíos *al-marākib* (vehículo) *al-bahriyya* (de la mar). La capacidad de carga de un barco excedía con mucho



La madera naval en el Mediterráneo (Lombard, 1959)

de la de los carros, que no pasaban de los 500 kilos en el caso de los romanos, de modo que el barco era el medio de transporte ideal para mercancías voluminosas, al ser más barato y más rápido. Por añadidura, las rutas marinas permitían eludir el pago de alcabalas en los caminos y el paso por territorios enemigos o infestados salteadores.

En 933 salió de Tortosa una expedición naval contra los francos compuesta de 10 naves garbías y 5 galeras. El uso aquí del adjetivo «garbí» (occidental) indica que las naves provenían de las costas atlánticas, al otro lado del Estrecho, y que diferían de las galeras, que eran naves mancás.

En 935 salió de Almería otra flota de 40 naves, veinte de ellas brulotes con velas y fuego griego (*naft*), y otras veinte con 1.000 soldados y 2.000 marineros. Destruyeron naves en el arsenal de Niza y en Barcelona. En 940 otra flota salió de Almería con dos naves de guerra, y en Tortosa se le unieron 8 naves de guerra, 4 galeras y 2 pataches o exploradores que llegaron a Barcelona, donde habían acordado la paz con Sunier, hijo de Wilfredo. En 945 se construyó un arsenal en Tortosa. Tras el ataque de una escuadra normanda (966) a las costas andalusíes, el califa al-Hakam II ordenó construir barcos para el Guadalquivir tomando como modelo las naves vikingas.

Se cita que una *bāriya* era tripulada por 45 hombres: 1 piloto, 3 lanzadores de fuego, 1 carpintero, 1 panadero, 39 remeros y los combatientes, que podían llegar a veinte. Otros incluyen 1 calafate, 1 timonel, 1 médico y 1 cirujano.



Ataifor mallorquín del siglo XI (Azuar, 2005)

Ibn Jaldūn trata de la carpintería «para construir navíos con planchas, estopa y clavos», diferentes de los atados del Yemen y el Pérsico. Las naves, decía, «son cuerpos geométricos hechos tomando como modelo el pez y la forma de nadar de este con sus aletas y su vientre, para que le ayude a hender el agua, y para sustituir el movimiento natural que tiene el pez se tomó el viento como motor». Es la misma imagen que utilizaría Mathew Baker dos siglos después.

La construcción de naves dependía de la madera. Al-Andalus se proveía de madera en Cuenca, el macizo catalán, las Baleares, los pinares del Algarve, los bosques béticos y el norte de

África. Se ha relacionado el declive naval musulmán con la excesiva explotación y el consiguiente encarecimiento de la madera entre los siglos VII y XI.

Cada arsenal extraía las maderas de donde más le convenía según su emplazamiento: el de Tortosa, de los pinos de Beceite; el de Fraxinetum, de los Alpes; en Oriente, de cedros y cipreses; en el Mediterráneo occidental, de pinos, robles, melocotoneros, olivos; en el Atlántico, de robles, fresnos, abedules, alisos, hayas, sauces. Había calendarios que fijaban las fechas adecuadas para cortar la madera y que esta no se pudriese, en los días en que por los vasos no corre la savia, y procedimientos para guardarla y curvarla con calor húmedo: el primer día de enero; entre el 3 y el 13 de octubre, etc.

Los elementos de hierro se trabajaban en varios lugares. Una galera de Málaga necesitaba 40 arrobas de clavos, de los de 800, 600, 500, 250 por arroba, 14.000 tachuelas de a 9 auquías (onzas) el ciento, 2.000 tachones de a 24 auquías el ciento. También llevaba 30 arrobas de pez y nueve de lino. La pez y el alquitrán se sacaban de los bosques de Cuenca, Tortosa y Cazorla.

Aunque las primeras naves musulmanas fueron construidas ajustándose al modelo de las bizantinas, también incorporaron características y elementos que les llegaban del Índico y del Atlántico norte antes del año 1100. Las naves andalusíes de finales del siglo X debieron de distinguirse por algo que las hacía reconocibles a quienes las describen, ya fuera por el casco o por el aparejo.

En 931, Abd al-Rahmān III envió al norte de África «la mayor flota que nunca armara rey», con 120 barcos, incluidos transportes, naves de servicio y pataches, que años después llegarían a sumar doscientas, y otras tantas las de Ifrīqiya. Con al-Hakam la flota andalusí alcanzó 600 naves, y en 964 la de Almería contaba con 300 embarcaciones. Entrado el siglo XI, la taifa de Denia armó una flota de 120 barcos que con más de 1.000 jinetes consiguió incorporar Baleares y Cerdeña.

La cultura marítima andalusí no era la única que dejaba su huella en las naves mediterráneas. Durante el siglo X convivieron en la región tres civilizaciones: el Occidente cristiano, heredero del mundo romano; Bizancio, de tradición griega, y el mundo árabo-islámico, que asimilaba culturas occidentales y orientales. A su vez, el mundo árabo-islámico se hallaba dividido en tres núcleos de poder: el califato abasí en Oriente, el fatimí en el norte de África y en Egipto, y el omeya en al-Andalus.

Primeras empresas navales de la Corona de Aragón

A finales del siglo XI, los barcos aragoneses, pisanos, genoveses y castellanos se disputaban el control de los puertos del Levante peninsular.

Ramón Berenguer III (1104) estableció en Barcelona los derechos de mar: de paso, de orilla, de puerto, de fondeo, de mercado, de carga y descarga, de mercancías, de botín y de naufragio.

Entre 1080 y 1120, en la Fustería de Barcelona se construyeron galeras, *catus* y *gorabs*, y a lo largo del siglo XII la Corona amplió el alcance de sus relaciones navales con Castilla, Génova y Pisa, con las que compartió el uso y la construcción de otros tipos de barcos que caracterizarían a las naciones mediterráneas en la baja Edad Media. En 1113 se reunieron en Blanes 500 naves (?) en una armada que combinaba embarcaciones del Papado, Pisa, Barcelona, Narbona, Provenza, Montpellier, Cerdeña, Ampurias, Urgel y Gerona, naves que tomaron Ibiza y Palma. Es indudable que tantas naves de varios puertos diferentes debieron de compartir características que hicieron posible que navegaran y actuaran conjuntamente. En 1120 Ramón Berenguer III cedió al gobernador de Lérida 20 galeras y 20 *gorabs* para cargar 200 caballos en Mallorca, a cambio de algunos castillos (*gorab* = barca pequeña, para 10 caballos). En 1137 el mismo conde envió 50 galeras y naos con tropas a la Apulia.

La conquista de Almería en 1147 y su ocupación por diez años fue el resultado de la cruzada emprendida por los reinos cristianos. En octubre de 1147, una flota de 63 galeras y 163 navíos menores genoveses aragoneses, pisanos y castellanos desembarcó en el cabo de Gata y destruyó la ciudad y la base naval de los almorávides, cuya armada había salido de la urbe enfrentada a los almohades, quienes recuperaron Almería en 1157. Las puertas almerienses fueron llevadas a Barcelona y Génova. Una semana más tarde era tomada Lisboa con la ayuda de una armada de naves inglesas y flamencas, coligadas también a la cruzada. Una flota de 60 galeras genovesas y 20 aragonesas tomó Tortosa, una de las principales bases navales del norte del Mediterráneo.

A partir de 1150, el comercio aragonés se expandió, al tiempo que aumentaba el número de propietarios de barcos y de mercaderes extranjeros de Siria, Sicilia y Alejandría. La actividad náutica se completaba con la pesca, base esencial de la marina comercial y de la de guerra, que se apoyan en ella.

Con Alfonso I (1162-1196) se ocupó Vinaroz (1190), y durante su reinado y el de su hijo Pedro el Católico (1196-1213) florecieron en la costa catalana los técnicos en naves: carpinteros de ribera, calafates, remolares, veleros, herreros, marineros, patronos, naucheros, pilotos, remeros, cómitres, etc.

Jaime I (1213-1276) fue quien inició la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, que arranca con la toma de Mallorca (1229) y concluye con la de Nápoles (1443).

El desarrollo naval de la Corona

En los dos siglos y medio que transcurren desde Jaime I hasta Fernando II, los barcos de la Corona de Aragón coexistieron, en la paz y en la guerra, con los de las otras naciones marítimes del Mediterráneo. No todos esos barcos eran de la Corona, la cual utilizaba para sus campañas las embarcaciones que aportaban las ciudades y los particulares. Como consecuencia de esto, las flotas y escuadras se constituían con barcos de varios tipos y portes, tanto más variados cuanto más numerosas eran las armadas.

Las empresas marítimas que emprendieron las poblaciones costeras fueron acrecentando el poder naval de los catalanes y separándolos de los aragoneses, quienes, como pueblo de interior, no juzgaban prioritaria una expedición contra los piratas mallorquines, lo que provocó la queja de Jaime I: «Que el anar a Mallorques no han voluntat ne cura».

Hasta que los cristianos no dominaron el Estrecho en 1312 (batalla del Salado) no se abrió un comercio estable entre el Mediterráneo y el norte europeo, el cual ayudó a integrar la Península con Europa. Desde la conquista de Sicilia por los normandos, los barcos musulmanes compartían rutas con los genoveses y apenas diferían de ellos en aspecto.

El aumento de porte de los barcos (naves y cocas) sacó a las poblaciones del fondo de rías y estuarios y las llevó la orilla del mar, donde se habilitaron puertos adecuados, con instalaciones portuarias más complejas y vías de comunicación con el interior, para admitir barcos con calados mayores.

De las fuentes

Para conocer qué tipos de barcos se utilizaban, cuántos eran y cómo se empleaban tenemos que referirnos a los relatos de los hechos navales que recogen las fuentes más fiables. Existen varios escritos contemporáneos de los sucesos navales de la Corona de Aragón. Entre ellos se destacan cuatro grandes crónicas: el *Llibre dels Feyts*, dictado por el mismo Jaime I (1271); el *Llibre del rei en Pere d'Aragò*, de Bernat Desclot (h. 1286), y la Crónicas de Ramón Muntaner (1328) y Pedro IV el Ceremonioso (1383).

La fiabilidad de estas fuentes es dispar. Y así, mientras que el texto de Desclot es razonablemente objetivo desde un punto de vista histórico, las

Crónicas de Jaime I y de Pedro IV se exceden en el elogio de sus propios autores, y en cuanto a la de Muntaner, ha sido tajantemente descalificada por Cingolani con frases como «no hay que creerle», «escribe una novela, no una crónica», «la invención es completa», «ha contribuido a inventar una historia de la Corona de Aragón», «cuanto más preciso, detallado y creíble es Muntaner en su relato, más garantías tenemos de que está mintiendo». Esta dura crítica tiene especial interés para nuestro estudio, por cuanto cuestiona datos fundamentales de los hechos navales que relata.



Plato nazarí con nave del siglo XIV (Azuar, 2009)

Tenemos, además, una quinta Crónica: la de don Pedro Niño, escrita por Gutierre Díez de Games, su alférez, que cubre hechos en los tres reinos peninsulares (Aragón, Castilla y Portugal) entre 1336 y 1453. Contiene una relación detallada de dos expediciones marítimas, una en el Mediterráneo y otra en el océano, de las que describe aspectos de los barcos, de sus elementos y de su navegación de una forma mucho más extensa y clara que cualquiera de las crónicas reales. Esta quinta crónica resulta especialmente valiosa para interpretar el significado de algunos de los términos con que nombra las embarcaciones y sus elementos. Finalmente, los Anales de la Corona de Aragón de Jerónimo Zurita (1562-1582) son una referencia histórica de incuestionable valía.

Conquista de Mallorca

Merece que nos detengamos en esta campaña, que marca el origen definitivo de la Marina de la Corona de Aragón. A principios del siglo XIII, las naves catalanas llevaban el comercio y la pujanza de Aragón hasta Marruecos, Túnez y Tremecén. En 1227, Pedro Martel ilustró al joven Jaime (de diecinueve años) sobre las ventajas que para la religión, el comercio y la propia Marina aragonesa tendrían la anexión de las Baleares, cuya ocupación permitiría hacer frente a las continuas piraterías de los mallorquines, que impedían el libre comercio de las naves aragonesas. La negativa del rey de Mallorca a devolver dos naves que habían apresado sus súbditos acabó de convencer a Jaime de la necesidad de la conquista de la isla. Convocó Cortes en Barcelona y se puso en marcha la idea. Se alistaron 15.000 infantes y 500 caballeros; el obispo de Tortosa aportó 200 caballeros y 1.000 infantes, más 1.000 marcos de plata; el de Gerona, 30 caballeros y 300 hombres de armas; el sacristán de

Barcelona, 15; la Orden del Temple, 30 campeones y 20 ballesteros, más gente para tripular las naves; el conde Nuño Sancho, nieto de Ramón Berenguer IV y tío del rey, 200 caballeros, 100 donceles, varias compañías de lanceros y ballesteros y vituallas; Guillén de Moncada, 400 hombres, además de sufragar los gastos. En conjunto, la fuerza sumaba 975 caballeros y 16.820 hombres de armas.

Para esta campaña, el rey promovió la construcción de su real astillero, mientras en Lérida los aragoneses de Pallarés y Ribagorza le negaron su contribución, aconsejando al rey como alternativa la toma del reino de Valencia. Los ciudadanos de Barcelona y de Tarragona ofrecieron 25 «naves gruesas», 12 galeras y 18 taridas, entre ellas las recién construidas por la Corona. Se sumaron a la empresa caballeros de Pisa, de la Provenza y de otros Estados mediterráneos.

En 1229 se reunieron en Salou 155 embarcaciones de diversos tipos y portes. Había *galeas*, *lenys*, *corces*, *burcias*, *naus*, taridas y *xelandrias*. Las tres últimas de vela, para llevar provisiones y ganado; las tres primeras de remo. Tardaron seis horas en embarcarse y salir todas del puerto.

«Era la armada de 25 naves gruesas y 18 Taridas, que eran navíos muy cómodos para pasar caballos, y 12 galeras, y entre otros navíos que llamaban trabuces, que eran lo mismo que taffureas, y entre galeotas llegaban a 100: de manera que toda la armada era de 155 navíos gruesos, que decían caudales, sin las barcas en que pasó mucha gente, y sin los aventureros que vinieron a esta empresa, de Génova y de la Provença, y entre ellas fue muy señalada una nao de Narbona, que era de tres cubiertas». En una práctica que se repite en los cronistas e historiadores, Zurita suma en «navíos gruesos» todos los que ha enumerado antes con diferentes nombres.

Para reducir un alzamiento de moros en Mallorca, reunió Jaime por segunda vez 300 caballeros en Salou y partió a la isla con una armada de naos y taridas.

Conquista de Valencia

Salieron de Tortosa (1238) 27 naves, 7 leños de mayor porte que los contruidos hasta entonces y 3 galeras. El rey de Túnez envió 12 galeras y 6 zabras en auxilio de la plaza asediada por los cristianos.

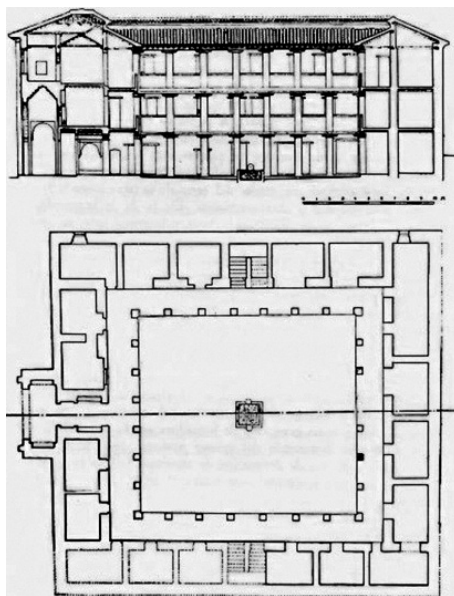
Jaime I expidió una cédula (1243) para construir una atarazana en Barcelona, donde ya se fabricaban galeras para la Corona.

Aragón estableció una alhóndiga (edificio-almacén-consulado-lonja) en Túnez (1252) y en 1258 se recopilaron las «Ordenanzas para la política y gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona», siguiendo el modelo de las venecianas y pisanas y de los *Rôles d'Oleron*. Tenían en cuenta el uso del corso y prevenían a todo capitán que emprendiera viaje largo, bajo multa de 50 sueldos, que no admitiera a ningún marinero a su bordo si no iba armado de loriga, capacete de hierro o gorra morisca, escudo, dos lanzas y espada o sable; pero, si entraba a servir como ballestero, había que exigirle además

dos ballestas de dos pies, otra de estribo y 300 saetas o viratones.

En 1269, Jaime I salió en cruzada a Tierra Santa con una escuadra de 30 naves y algunas galeras gruesas que luego llamaron *uxers*, con cascos alterosos para aguantar la mar. Pero esta escuadra fue dispersada por un temporal a 50 millas de la costa y solo consiguieron llegar a Acre unas pocas de sus naves; otras surgieron en Cerdeña y Aigues-Mortes. Cuatro años después, Barcelona armó 10 naves y otras tantas galeras para auxiliar al señor de Marruecos y Fez contra los piratas de Ceuta y Tánger. Era la primera escuadra de combate que tuvo la Corona. El tratado que firmaron añadía 30 leños y barcas con 500 caballeros para atacar Ceuta y Tánger, pero no llegó a aplicarse, pues se descubrió que el merinida la quería para auxiliar a Granada contra Castilla, como haría en 1278.

En la década de 1280, con judíos y musulmanes valencianos, se establecieron *fondacs* y consulados en el Magreb, Túnez y Bugía, a los que siguieron otros consulados en Chipre, Armenia, Beirut, Damasco y Pera. En 1430 se abrió otro fondac en Alejandría.



Fondac andalusí o alhóndiga. Casa del Carbón, Granada

Campañas de Argel y Sicilia

Pedro III propuso organizar una nueva cruzada y mandó preparar una armada con la contribución de las universidades y municipios de Barcelona, Valencia, Tortosa y otros pueblos del litoral. Las atarazanas de Barcelona y Valencia y el astillero de Tortosa se emplearon a fondo en las nuevas construcciones. El 1 de mayo de 1282 se reunieron en Tortosa las embarcaciones de Valencia, Barcelona y Rosas, para seguir al Fangal. La armada la componían 24 galeras, otras tantas naves armadas, 10 leños de remos y 100 taridas, *uxeres* y otros transportes (hasta más de veintidós), en las que se embarcaron 20.000 almogávares, 1.000 ballesteros y 2.000 caballeros (20 en cada tarida). Un mes después se hicieron a la mar las más de 180 velas.

El propio rey supervisaba el progreso de la empresa en todos sus puertos, dando órdenes y definiendo detalles. Pedía que se hicieran barcas para las taridas y galeotas, y que en la atarazana de Barcelona se fabricaran leños de 20 a 30 remos.

Entre 1282 y 1298, Lauria y Marquet operaron en aguas de Sicilia y Nápoles, con escuadras de galeras y leños armados compuestas por entre 16 y 70 barcos, que combatieron en una docena de ocasiones con armadas de barcos angevinos, pontificios, provenzales, pisanos y napolitanos, las cuales alistaron entre 10 y 80 barcos.

Valgan dos datos para ilustrar el interés de la Corona por la navegación.

En 1284, el vecino de Valencia Ramón de San Just obtuvo permiso real para construir un edificio en la playa del Grao y colocar un farol en lo alto que sirviera de guía a navegantes y pescadores, debiendo pagar por esta concesión 14 morabatines (luego maravedíes) al año, siete por Navidad y otros siete por el mes de junio. Y en 1288 concedía permiso a los cónsules del mar para fabricar en la misma playa una caseta o tinglado donde poner a cubierto de la intemperie los útiles que se empleaban en la carena de las embarcaciones.

Conquista de Menorca

Alfonso III puso en marcha una expedición para la que escribió a los preladados, avisó a los próceres, exigió deudas de particulares, ordenó pagos a las aljamas y pidió préstamos sobre sus bienes. Las Universidades de Barcelona, Tortosa y Mallorca prestaron sus galeras. Se prohibió que salieran de los puertos de Cullera y Valencia embarcaciones de tráfico hasta haber equipado la armada. La villa de Cervera abonó 5.000 sueldos barceloneses para librar a los 300 hombres que le habían tocado en cupo, y la de Tárrega, 4.000 por sus 240 hombres, a razón de 16-2/3 sueldos barceloneses por cada individuo. Guillermo de Sant-Climent, encargado de los aprestos de la flota, tenía listas para entregarlas a Marquet en Salou 43 galeras, más taridas, *xelandrias*, *burcias* y otros vasos de transporte. En total, unas 122 velas de toda clase y condición. El conde de Ampurias dio 60 caballos, 100 ballesteros, 200 infantes; el vizconde de Cardona, 50 caballos, 100 infantes, 200 anegas de cebada, 100 de trigo; el conde de Urgel, 500 infantes, 200 anegas de trigo, 200 de cebada; el vizconde de Rocaberti, 200 caballos. El arzobispo y la ciudad de Tarragona, 5 galeras guarnecidas. La ciudad de Barcelona, 15 galeras con gente. Tortosa y su obispo, 5 galeras y 5 barcas armadas, 100 ballesteros, 100 escuderos. El obispo de Urgel, 150 ballesteros, 300 anegas de trigo. El de Lérida, 1.000 hombres. El cabildo y ciudad de Mallorca, 10 entre naves y galeras, 5 taridas, 260 hombres. El obispo y ciudad de Zaragoza, 25 caballos, 300 infantes, 500 florines de oro. Otras ciudades, villas y particulares, diferentes socorros. Se reunieron en total 122 velas entre galeras, naves y barcas, 335 caballos en 5 taridas y las naves y 2.810 hombres de armas.

Tras conquistar la isla, en 1287 se levantó una atarazana en Ciudadela y se estableció para Menorca el «derecho de anclage» de uno o dos morabatines para naves de una o dos cubiertas de más de 700 quintales, y medio para las de menor porte.

Una de las leyes más notables dictadas por Alfonso III fue la del «pecio», que acababa con los derechos del señor de la costa y ordenaba que nadie se

aprovechara de los despojos, los cuales deberían ser restituidos a sus dueños; y mientras la pertenencia no se evidenciase, quedaba encargado de su custodia el procurador real del punto más próximo al del siniestro.

En los años finales del siglo XIII, la guerra en el mar se practicaba del mismo modo que relataban las Partidas alfonsíes, y en la campaña de Sicilia (1287) Lauria utilizó los esquifes para romper los timones, barrenar los cascos a flor de agua y prenderles fuego. En Aragón se activaron las construcciones en las atarazanas y los nobles se aprestaron para la guerra. Seguía vigente la orden de Alfonso III que prohibía extraer sin permiso real madera, estopa, hierro, clavazón, pez, cáñamo y otras materias empleadas en la construcción naval.

Para corresponder al auxilio de 11 galeras que prestó Jaime II para la campaña del Estrecho, Sancho IV permitió a los catalanes habitar un barrio propio en Sevilla, como ya hacían los genoveses.

Por el tratado de Anania (05/06/1295), de paz y mutua ayuda entre los reyes de Francia y Aragón, la Corona se obligaba a facilitar fuerzas marítimas a Francia para sostener su guerra con Inglaterra. La armada que Aragón cedía a Francia era de 40 galeras, armadas con sus cómitres, un almirante y 180 tripulantes de media cada una, contando 4 naocheros, 30 ballesteros, 10 marineros, 10 proeles y 6 espalderes, más gente de armas, piqueros y gente de remos. Las presas y el botín se las repartirían por mitad los dos reinos, y Francia pagaría a Aragón 40.000 libras tornesas por cuatro meses de servicio de la armada. Pero este auxilio no se realizó hasta algunos años después.

En 1297 se liberaron los portes y portazgos de las principales materias de construcción naval, mientras se fabricaban galeras en las atarazanas de Barcelona, Mallorca, Tortosa y Valencia.

Para ir a Ostia, Nápoles y Sicilia, en abril de 1298 se reunieron en Rosas 70 galeras armadas por la Corona, con 3.000 infantes, 500 caballos, lanceros y piqueros y 30 ballesteros en cada buque, más 10 taridas o naves gruesas. Era la mayor empresa naval armada que hasta entonces había afrontado la Corona de Aragón.

Por el tratado de Alcalá de Henares (19/12/1308) entre Aragón y Castilla para combatir al reino de Granada, Aragón auxiliaba con 10 galeras y 5 leños a la flota castellana durante toda la campaña. Aunque esta fue cancelada por problemas internos de Castilla, como fruto de ella quedó la consolidación del régimen marítimo de la Corona de Aragón, y en sus atarazanas se construyeron dos nuevos tipos de barco: *uxers* y *cocas*.

Los *uxers* seguían un diseño genovés de años antes para transportar un gran número de gente, la caballería, los ingenios bélicos y las provisiones que requería la flota. Tenían una gran eslora y mucho buque, con capacidad para el transporte y vela para acompañar a las naves de alto bordo en su navegación, así como remos para viajar en conserva con las galeras, leños y saetías. Era una especie de galera de grandes dimensiones, al estilo de las venecianas, tan parecida a la «galera gruesa» que se cita como sinónimo en cédulas y privilegios expedidos en la segunda mitad del siglo XIV. El entrepuente se dividía con vallas, en el forro interno y en los propaos se colocaban argollas para estabular la caballería, y en la popa se abría una gran porta (*huis*) para embarcar y desembarcar los caballos.

Las cocas se comenzaron a construir en las atarazanas de la Corona en los primeros años del siglo XIV. Eran unas naves de alto bordo creadas por los genoveses, mancás, con dos y hasta con tres cubiertas, mucha manga y gran puntal, adecuadas para transportar gente y vituallas y para navegar las aguas del oriente mediterráneo. Por su similitud con las atlánticas, en las que se inspiraron, fueron llamadas *cocas*. Su éxito como naves para el comercio generalizó su uso en la Corona, de tal manera que en el siglo XIV las navegaciones a Suria, la Romania y Egipto eran emprendidas únicamente por cocas. Las primeras arqueaban de 6.000 a 10.000 quintales, pero las de finales del siglo XV llegaron hasta los 14.000 y 16.000 quintales de flete.

Expedición a Cerdeña

Para esta campaña se redactó en 1323 un memorial con «lo que había menester el señor Infante» don Alfonso: 1.000 caballos armados y 100 hombres a caballo; 100 hombres a caballo a la jineta o más; 5.000 almogávares aparte la chusma, de ellos 2.000 ballesteros; 12 cocas en que van los almogávares y ballesteros, a razón de 500 por coca; 8 cocas para la mayor parte de las viandas; 40 galeras; 20 galeras del rey de Mallorca. De estas galeras y leños había que hacer 16 abiertas, y de estas 3 *uxers*, en cada una de las cuales fueran 30 caballos. Así podrían llevar 550 caballos, 100 de ellos en *leños de banda*, es decir, con bordas altas, a vela. Había que abrir la popa de estas embarcaciones; 2 *barcas* armadas, de 18 remos.

RESUMEN DE LOS BARCOS UTILIZADOS EN CAMPAÑAS DE ARAGÓN								
Tipos y números citados en los textos. X = no cuantificado								
Años:	1229	1238	1269	1274	1282	1286	1298	1323
Destinos:	Mall	Vale	Acre	AbuJ	Sicil	Men	Sicil	Cerd
<i>Nave</i>	25	27	30	10	24	5	—	—
<i>Galera</i>	12	—	x	10	24	83	70	56
<i>Leño</i>	—	7	—	30	10	—	—	x
<i>Coca</i>	—	—	—	—	—	—	—	20
<i>Tarida</i>	18	—	—	—	100	5	10	—
<i>Nao</i>	1	—	—	—	—	—	—	—
<i>Bergantín</i>	1	—	—	—	—	—	—	—
<i>Corce</i>	x	—	—	—	—	—	—	—
<i>Burcia</i>	x	—	—	—	—	x	—	—
<i>Xelandria</i>	x	—	—	—	—	x	—	—
<i>Uxer</i>	—	—	x	—	x	—	—	3
<i>Galeota</i>	x	—	—	—	x	—	—	—
<i>Barca</i>	x	—	—	—	x	—	—	2
<i>Fusta</i>	—	—	—	—	—	—	—	—

<i>Tafurea</i>	x	—	—	—	—	—	—	—
Otros	—	—	—	—	x	—	x	—
Nº total	155	—	—	—	180	—	122	—
Caballos	975	—	—	—	2k	1k	—	1k
Infantes	17k	—	—	—	21k	5k	8k	5k

Galeras armadas por Roger de Lauria (en 1302 Roger de Flor) y por sus enemigos en diferentes campañas, según las crónicas.

	1282	1283	1285	1287	1292	1298	1302
Lauria	16	25	11	40	30	70	58
	28	18	30				
		34					
Enemigos	45	19	70	24	—	40	—
	36	10	80				

Estos datos de la Corona de Aragón podemos compararlos con las flotas que, según sus propias crónicas y anales, armaron las repúblicas de Génova, Venecia y Pisa en sus expediciones del siglo XII, antes que Aragón, y en los siglos XIII y XIV, cuando competían con la Corona. Como en las de Aragón, en todas las armadas las galeras eran el fundamento de la flota, que se completaba con unidades de transporte y de otros tipos.

- Génova preparó 7 armadas en el siglo XII, 8 en el XIII y 4 en el XIV; Armó entre 23 y 84 galeras, entre 3 y 163 naves, 13 taridas, de 8 a 12 *panfiles* y 1 saetía, y hasta 113 transportes de otros tipos.
- Venecia preparó 3 armadas en el siglo XII, 6 en el XIII y 4 en el XIV; Armó entre 24 y 100 galeras, entre 20 y 190 naves, 20 *grefarios* y 11 *leños*, además de varios *lembi* y *celoces*.
- Pisa preparó 7 armadas en el siglo XII y otras 7 en el XIII; Armó entre 24 y 80 galeras, 31 saetías y varios leños y naves.

Los barcos

Como hemos venido comprobando, el Mediterráneo ha sido un crisol en materia de diseño naval. Durante siglos, las naciones de la cuenca compitieron y combatieron entre sí, y en el curso de esta lucha se apresaron unas a otras naves. Y el estudio de la nave rival, contrastando sus elementos y las soluciones que daba a los problemas de la construcción y la navegación con las propias, condujo a que los diferentes tipos locales convergieran hacia los mejores, los más eficaces, los más eficientes.

Son muy pocos los restos físicos de barcos medievales que han llegado hasta nosotros, y la mayoría de los que conservamos están incompletos. Por

otra parte, los restos de un barco solo representan a ese barco, cuyas características se ciñen a unos lugares y unos años concretos y, en principio, no pueden generalizarse a todo tiempo y lugar. En ausencia de otros pecios, para ese ejercicio necesitamos recurrir a fuentes secundarias o auxiliares, como escritos, dibujos, pinturas, relieves o modelos, que ofrecen datos y representaciones cuya fiabilidad es objeto de controversia. Así las cosas, es necesario estudiar los tipos de las naves pasadas atendiendo a cómo se utilizaron, no solo a sus nombres, ya que a menudo un mismo nombre se ha usado para designar embarcaciones diferentes en el tiempo y en el espacio. Así ha ocurrido, por ejemplo, con los nombres de *navío*, *bergantín* y *fragata*.

El nombre de cada tipo de embarcación encierra su origen y su historia. Unas veces el mismo nombre se refiere al mismo tipo, sin más cambios que los de la evolución de los materiales y las técnicas constructivas con el correr del tiempo. Otras veces el nombre se aplica a otro tipo que recuerda al anterior por alguna de estas razones: su forma, su tamaño, su aparejo, su calado, su propulsión, su servicio. En tales casos, el nombre original es una fuente valiosa para conocer el porqué de esa denominación y, con suerte, determinar qué característica se asociaba con él preferentemente.

En este ejercicio de análisis de los tipos a través de sus denominaciones debemos cuestionar algunas traducciones que simplifican la riqueza de los nombres originales y los difuminan traduciéndolos con términos erróneos. Así, cuando A. Capmany (1791) traduce indistintamente como «naves» las *naus*, *lenys* o barcas que diferencia el texto original del *Libro del Consulado*.

Algunos de tipos de barcos (con referencias de Jal, Lacaci, Lirola, Morales y Pujol, entre otros)

Barca. Tuvo diversos tamaños y usos. La barca de *panescal*, *parascalmo* o *penescal*, corrupciones de *poliscalmo*, es decir, con varios toletes o remos. La *barca de poliscalmo* era la mayor de las que llevaba una nave. Se correspondía con las lanchas de los navíos del XIX. La barca catalana servía como la chalupa de las galeras. La barca *canterii*, «de canteros», se utilizaba para llevar lastre y para la guerra.

Bergantín. Formose este nombre del latín bajo *brigantinus*, nave de corso o de piratería, derivado de *briga*, «brega, riña». De aquí los *brigantes* o *brigancios*, soldados ligeros, como quien dice almogávares antes y migueletes después, considerados tropa de rapiña.

Cárabo. Al principio pequeño, redondeado (*karabos*, «cangrejo»). Con cuatro remos por banda, en el siglo X creció para arbolar un palo y bogar con más remos.

Carraca. Llegó a ser la mayor nave de la época. La Partida II la clasifica entre la nave y la nao. El nombre se asocia a la *harraq* árabe, tal vez por las formas.

Celes, *celox*. Navíos menores y rápidos. El griego *celes* era un caballo de silla.

Chelandia, Chelandria, *Chelandium* (gr. *Chelandion*). En una medalla veneciana del siglo x se graba una chelandia con remos y un gran castillo en el centro, de las 100 que el dogo Pedro IV Candiano hizo situar en la entrada del puerto. Algunas teorías derivan *galandra* o *chelanda* del griego *chelys* (tortuga). Los latinos formaron *chelandria* y *chilandria*, y los venecianos, *zalandria*.

Dromon o drómona. En el siglo v Teodorico ordenó construir 1.000 *drómonas* (corredoras) para defender el reino de Italia y transportar el trigo que necesitaba. En el siglo vi el emperador Mauricio dio unas reglas para el manejo de las drómonas. En el siglo ix el emperador León III escribía en sus *Instituciones militares*: «Toda drómona debe ser larga, ancha en proporción, y con dos órdenes de remos, cada uno de los cuales ha de tener al menos veinticinco bancos para los remeros, uno a la derecha y otro a la izquierda en cada orden (...) Es preciso que su construcción sea tal que resulten ligeros, fáciles de manejar con los remos, y al mismo tiempo sólidos y capaces de rechazar al enemigo». En el siglo ix la drómona ordinaria fue un barco cubierto en toda su extensión, con dos órdenes de remos, 25 por banda en cada una, unos 122 pies de eslora, 14 o 15 de altura y 21 o 22 de manga en la primera cubierta. En el siglo xvi serían las galeras de 26 bancos. Constantino Porfirogénito (905-959) las construyó para 300 hombres, 70 soldados y 230 remeros. Hubo drómonas grandes, de 30 bancos, con de 155 a 160 pies de eslora, 35 de manga y 16 a 17 de altura de la quilla a la cubierta superior, más 5 o 6 de empalmetado y castillo. Se armaban con un castillo postizo en proa (*pseudo-parion*) y una torre alrededor del palo (*lignea castra*), levadiza y con capacidad para hasta 60 soldados, un precedente de la cofa. En el siglo ix se construyeron variantes de la drómona: *chelandria* (de *xelos* o *chelus*, «tortuga»), *panfila*, *chelandria-panfila*, *chelandria-uixer*, drómona de un orden de remos, galera.

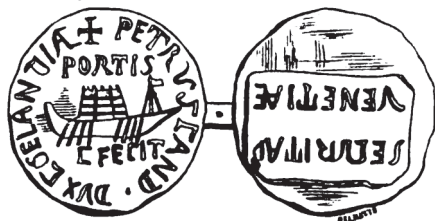
Fragata. Según Pantero-Pantera (1614), las fragatas de la Edad Media eran bajeles más pequeños que los bergantines, algunas con cubierta y otras no, con una pequeña crujía, y la popa más baja y menos alterosa que los bergantines. Eran de 6 a 12 bancos y remeros a cada banda. Arbolaban una sola vela latina y eran maniobreras y veloces.

Fusta. Nombre genérico que se aplicaba a todo bajel de madera, al igual que leño, primero para llamar el navío, luego todos los que no eran naves ni bajeles grandes, más tarde una especie particular de embarcación con remos. En el siglo xv se llamaba fustas pequeñas a la chalupa y el esquife; la fusta mayor era el navío. En el siglo xiii, la fusta del *Libro del Consulado del Mar* la colocaba entre la galera y la saetía. Tiene en común con leño, pinaza y laúd la alusión a la madera del casco.

Galea. El Estatuto de Génova, de 22 de enero de 1333, daba las dimensiones de las galeas: quilla 45 codos, y el gálibo en la maestra y en cada L/5.

Galiota. Un orden de 23 remos por banda, armada con fuego griego, 100 remeros, más 100 soldados, ligeras, con dos hombres por remo, 120 a 125 pies de eslora.

nsi conque : « Petrus Cand. Dux Chelandia



Medalla veneciana del siglo x

Galera. Las galeras ordinarias montaban hasta dos remos por banco. Las galeras al tercerol eran ligeras y montaba tres remos por banco; eran más veloces y se usaban para avanzar en descubierta y para dar caza. La galera *huissiere* era grande, con una porta o *huis* en la popa para embarcar hasta 40 caballos. La gran evolución de la galera se produjo en el siglo XIV, al adaptar la proa y reforzar varias partes del casco para usar la artillería.

Así se mantuvo sin apenas cambios hasta el siglo XVIII. La longitud de estos barcos se puede estimar con la distancia entre bancos, que era de unos 1,15 a 1,30 m, y sumando a la longitud de la boga unas dos mangas. Una galera *a la navaresca* de 1340 no era la que tenía timón de codaste (timón a la navaresca), sino la que se modificaba para asemejarla a una nave —perdía los remos, subía sus costados y se adecuaba para navegar solo con vela—. Con sus formas más finas, resultaba más rápida que una nave.

Gato o chata. Galera grande armada, con 100 remos y dos hombres cada uno, 25 bancos en dos órdenes, 150 pies de eslora en el siglo XII.

Panfila. Era una drómona más ligera y maniobrera, a remo y a vela, con 120 a 160 hombres, usada para comercio en el Mediterráneo hasta el siglo XIII.

Góndola. En la Edad Media era pequeña, larga, estrecha, con fondo plano, para surcar canales y lagunas. Para la mar se reforzaba. Auxiliar de la nave.

Grip, gripo. Barco pequeño del siglo XV del tipo bergantín, a vela y remos, usado para la pesca y el comercio. De origen griego, albanés o turco.

Panfila o panfilo. De Pamphilia. De la familia del dromon, era una birreme. Para comandar la flota, ordenó León construir un dromon especial para llevar soldados de élite, superior a los demás por tamaño, velocidad y fortaleza de construcción, y al que llamó *pamphilo*. El panfilo sería una galera gruesa, mayor de 54 codos de eslora, con 21-1/2 palmos de boca y 8-1/3 de puntal en el siglo XIV.

Saetía. Pequeño, sin cubierta, ligero, de poco calado, usado para explorar ensenadas, de una vela. Se usaron desde el siglo XI, y en el XVI ya arbolaban hasta tres palos. La saetía sería en otros tiempos embarcación de vela y remo y barco ligero, para el corso, no para el comercio. En el *Libro del Consulado* se previene que un patrón no debe entrar en surgidero donde hay un corsario o saetía. La *sagitta* o *saettia* se cita en Pisa en 1163 como embarcación de piratas, que las arribaban fácilmente. Eran galeras pequeñas, con unos 12 remos por banda, ligeras y con poco calado, para costear y varar, unos 50 a 60 pies de eslora, finas, construidas con madera de abeto, álamo o cedro. Las llevó Balduino a Tierra Santa, con los genoveses, en 1100.

Xelandria. Hasta el siglo XII, la *xelandria* era grande, con un castillo cubierto desde la roda al palo, 100 remeros arriba y 50 abajo, y con hasta 150 pies de eslora, 24 de manga y 15 de altura, con 150 remeros y 70 de reserva.

La *xelandria-panfila* tenía el tamaño de la primera y la rapidez de la segunda. La *xelandria-uxer* era una especie de hipagogo, a remo, con 18 remos por banda en dos órdenes y 36 hombres más.

Ballener. De origen nórdico, se usó en el Mediterráneo en el siglo XIV, grande como naos y cocas, con capacidad para hasta 2.000 y 3.000 botas y 500 hombres de mar y de armas. En la Crónica de don Pedro Niño, hablando de una escuadra inglesa que se preparaba para combatir con la combinada de Castilla y Francia en 1405, se dice que los «balleneres» son largos y bajos de bordo, y que había balleneres de remos y de vela. Esta voz se deriva de la latina-bárbara *balingarium*, formada de la primitiva *balingia*, que entre los antiguos septentrionales significaba «cuna» y se aplicó a estos buques por su figura. Un acta de 1406 los sitúa después de la *barque*. Una carta de Charles VII de 1461 los coloca antes que las galeotas, las *barques* y las carabelas.

Burcio. Muy mangudo, para cargas voluminosas y pesadas, con entre dos y tres palos, cinturas de hierro y pavesadas para la guerra. Este barco en latín bajo se llamó unas veces *burcía* y *buecia*, y otras *bussa* y *buzia*, nombres derivados de la voz inglesa *busa*, «tonel» o «cuba», aplicado a bastimento grande obtuso de popa y proa para mucha carga, como las urcas, cuya denominación tal vez provenga de *burcia*.

Coca. Redondeada, alta, manguda, gran calado. Importada del océano en siglo XII, creció su tamaño, y en 1331 la coca *San Clemente* de Barcelona tenía tres cubiertas y 500 hombres con los de armas.

Gabarra. Embarcación sarracena para llevar gente, grande y lenta, para carga y transporte.

Nao. La *Fabbrica di Galere* da las medidas para construir una *nao latina* de 12 pasos de quilla (20,78 m) y 24 pies de boca (8,28 m), 9,5 de puntal y 16 pasos de eslora (27,77 m), con todos los elementos de la arboladura, jarcia, velamen y equipo. Las naos variaron en tamaño con casos como la de Pisa, que en 1123, con 400 hombres de armas a bordo, combatió con una flota genovesa; la de Venecia, que en 1172 embarcó 1.500 venecianos para huir de Constantinopla, y la de San Luis, que en 1169 regresó de Tierra Santa con 800 personas.

Taforea, tafurea, tafureya. Nebrija la define «para pasar caballos». El nombre se deriva del árabe *ataifor*, un plato o fuente llana al que se asemejarían sus fondos, anchos y planos para estabular caballos.

Tarida. Nombre de origen árabe para un barco de carga en general. Nave larga del tipo galera, para transportar cargas: armas, víveres, tropas, caballos. Había taridas-galeras y taridas-naos. En los textos medievales se cita la tarida más como barco de remos, y el *huissier* o *uxer*, como barco de vela. También se define como especie de *maone* turco, panzudo, lento, con velas cuadradas, de ordinario para llevar 30 caballos y sus correspondientes caballeros y escuderos con sus armas.

Uxer. Este nombre, en latín bárbaro *husserium*, y también *ussarius*, aplicado a ciertos bastimentos propios para transportar caballos, viene de la voz teutónica *huis*, que es la puerta para embarcar caballos que se cerraba estanca a la hora de navegar.

Algunos tipos de barcos musulmanes medievales

Barca (*zawraq*) o *zabra*. Pequeña. Una con cuatro remos ya era grande. Utilizada para cargar y descargar mercancías de las naves mayores.

Brulote o **carraca** (*harrāqa*). En el Califato, era un barco para llevar el fuego griego (*nafta*). Pero con el mismo nombre era una especie de chalupa de pasaje del Tigris y el Nilo. Puede que más tarde el término *carraca* se adoptara para un barco lento y de pasaje.

Cárabo (*qārib*). Pequeña embarcación que se identifica con barca de nao, barca de pasaje, batel, cópano, barca de pesca. Auxiliar en una flota, usada para desembarcar en aguas someras. Embarcaba hasta unos 20 hombres. Distinto del cárabo griego, el *qarib* («que se aproxima») medieval árabe debió de ser una canoa que podía acercarse a la orilla o a un barco mayor con cargas o personas.

Caracora o **carraca** (*qurqūra*). Barco grande (gr. *kérkourous*). De origen preislámico, pero desarrollado en el siglo XIV por Génova y Venecia. Navega solo a vela, con tres palos y unos 90 marineros. Usado para transporte y para conducir peregrinos a La Meca.

Cascarón (*qisr*). Barca menor usada para pasar de Ceuta a Algeciras.

Embarcación (*markab*, pl. *marākib*). Es genérico para vehículo en el que se monta o embarca. Se usa con adjetivos como *kābir* (grande), *bahriyya* (marino), *harbiyya* (de guerra), *sarqiyya* (oriental), *garbiyya* (occidental), *hammal* (de transporte), *safariyya* (mercante).

Embarcación rápida (*yāriya*). Utilizada para patrullar las costas entre Algeciras y Tudmir.

Galera (*sini*, *shani*). Usado por bizantinos, reinos cristianos, fatimíes y omeyas. En el siglo X equivalía al *salandi* musulmán y al dromon bizantino.

Gurapa (*gurābū*). Significa «cuervo» (gr. *kórax*, lat. *corvus*) y era un barco de guerra mediterráneo anterior, parecido a la galera, relacionado con el *kárabos* griego (lat. *carabus*) y también con la corbeta. De 10 a 180 remos, se nombran así las 700 naves que en 980 Muhammad ben Abd al-Rahmān armó para conquistar Galicia.

Harraka. barco con formas planas, transformable en brulote. Probable origen del nombre *carraca*.

Dzhebyek (dorado). Probablemente de lujo. Probable origen del nombre *jabeque*

Madero (*jasaba*). Se usaba para referirse a un barco genérico, como luego *leño* y *fusta*.

Maún. Barco cuadrado con cinco o seis hombres por remo, también llamados por los moros *tarida* o *treda*.

Nave (*safina*, pl. *sufun*). Genérico, al igual que *markab*, y adjetivado.

Patache (*fattās*). Para aviso, reconocimiento y custodia de los puertos. El término *fattāsa* se usaba para designar una especie de garfio o rezón.

La construcción

En su origen, los arsenales no son más que las casas taller de barcos que los árabes bautizaron como *dar a-sināa*, y que luego han venido a ser lo mismo una dársena o abrigo de un puerto que una atarazana, como refugio cubierto, o un arsenal, como astillero permanente y protegido. Hoy entendemos los arsenales como base naval de una flota, o astillero de apoyo de navíos de combate. Pero los astilleros de apoyo y las casas taller de los barcos existieron desde el establecimiento de las rutas y los puertos de comercio y proliferaron con las guerras navales del Mediterráneo. Los árabes solo tuvieron que adaptar y transmitir las soluciones que habían utilizado los fenicios, griegos y romanos muchos siglos antes.

Tres condiciones serían necesarias para establecer un astillero en cualquier época anterior a los arsenales militares de la edad moderna:

- que los barcos fueran de madera y que los elementos del casco fuesen labrados in situ;
- que tuvieran cierto porte, es decir que su tamaño fuera tal que la construcción requiriera un gran número de manos,
- y que se construyeran en número bastante, o con tal necesidad que se justificara una obra cara en un terreno litoral valioso.

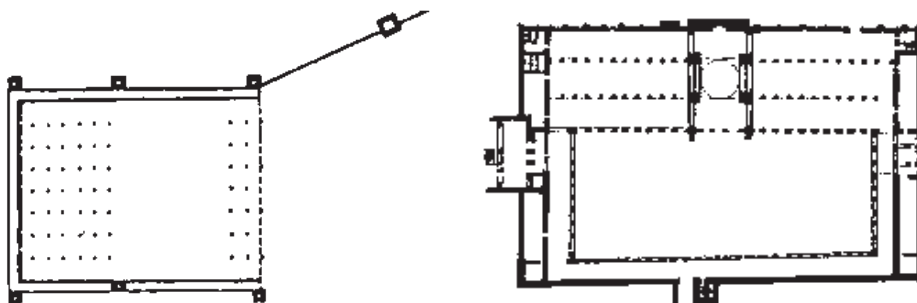
Estas tres premisas podemos resumirlas en una: que existieran rutas marítimas establecidas, un comercio que mantener y armadas para defenderlas.

En el orden de sucesos, primero sería el puerto de escala, varada o aguada; luego, el de intercambio comercial; más tarde, el de escala en una ruta establecida, y finalmente, la dedicación a las naves armadas.

Atarazanas medievales

Las atarazanas que edifican los musulmanes en España se distinguen por dos características: el terreno sobre el que se levantan es horizontal y está poco elevado sobre el nivel del agua, y se componen de naves cubiertas e iguales. El terreno horizontal facilita la construcción de los vasos. La cota baja requiere que haya un corto recorrido de marea. La elección de un módulo estructural permite crecer, cambiar, evolucionar y sobrevivir a la edificación. Al cubrir las naves, ya no es necesario orientar las gradas al sur para igualar la insolación de los dos costados del vaso.

Se puede identificar un precedente próximo en la disposición de las naves de las mezquitas musulmanas, que repiten un mismo módulo. Lo usaron los árabes en la mezquita de al-Aksa de Jerusalén (780), que se deriva del templo basilical helenístico —la mezquita de Damasco está edificada sobre el templo de Júpiter—. El sistema constructivo de cada nave es una réplica de la construcción de la gale-



A la izqda., plano de la primera atarazana de Barcelona; dcha., el de la mezquita de Damasco

ra, armando la cubierta sobre fuertes costillas o arcos transversales. La disposición de la cubierta recuerda el origen de la nao del templo griego, que semejaba una nave varada en la playa sobre puntales y quilla al sol para cobijarse bajo ella.

Puertos andalusíes

Muchos de los puertos de al-Andalus se completaron con un astillero, una atarazana y un mercado, anexos al recinto protegido. Cabe destacar entre ellos los de Lisboa; Alcácer do Sal, a 20 millas del mar; Silves, con astillero y buenos pinos; Santa María del Algarve, con atarazanas y pinos; Saltes, con atarazana-astillero y herrerías; Sevilla, a 60 millas del mar, para barcos grandes, arsenal desde 844; Algeciras, con atarazana y muelles de carga; Málaga y Almuñécar, con astillero y atarazana; Almería, el puerto más desarrollado en el siglo X, atarazana y base de la flota andalusí; Alicante, donde se construyen mercantes y brulotes; Denia, puerto muy activo en el siglo XI, con astillero; Valencia, a tres millas del mar, en el Turia; Tortosa, a doce, base naval del norte, con excelentes pinos, arsenal desde 945; Mallorca, atarazana en posición estratégica; Ibiza, con excelentes pinos para construir navíos; Ceuta, excelente puerto y ricas almadrabas; Tánger, con astillero y activo comercio.

Atarazanas de la Corona

A partir del siglo XIV se completaron las principales atarazanas de la Corona de Aragón, unas construidas sobre nueva planta, y otras, sobre musulmanas precedentes. En general, todas ellas comenzaron con un varadero y unos almacenes para guardar los pertrechos, luego se transformaron en astilleros y por último se cubrieron para convertirse en las atarazanas definitivas. Hubo atarazanas en Colliure, Cadaqués, Rosas, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona, Tortosa, Valencia, Denia, Alicante y Mallorca.

Atarazana de Sevilla

Fue la primera de al-Andalus y también la primera y mayor de las cristianas en España. Solo cuatro años después de la toma de Sevilla, Alfonso X fundó una atarazana en el Arenal, adosada a la muralla, en el lugar del astillero que había abierto Ramón Bonifaz tras la conquista.

Tenía planta rectangular, con 16 naves abovedadas, levantadas sobre gruesos pilares de ladrillo, anchas y altas, para construir y varar en ellas embarcaciones de alto bordo. En los ángulos del edificio había almacenes cubiertos para conservar las velas y jarcias, pertrechos, armaduras, armas y todo lo necesario para armar una flota de guerra. Encima se habilitaban habitaciones para alojar al alcaide y otros empleados.

Se proveyeron los destinos de maestros de construcción y de armaduras, de remoladores o carpinteros de remos, de esparteros para torcer y elaborar los cables y cabos, de espalmadores, de viroteros (saetas), y de fabricantes de ballestas y de todos los artículos necesarios para alistar las naves.

El proyecto de Alfonso X era constituir una flota permanente de la Corona, preparada para hacerse a la mar en cualquier momento y equipada, no solo para combatir, sino para llevar la iniciativa y atacar a las fustas sarracenas en expediciones a las costas africanas y peninsulares. La inscripción que hizo poner en el arsenal recogía sus propósitos en el norte de África:

RES TIBI SIT NOTA, DOMUS HAEC ET FABRICA TOTA QUAM NOS
IGNARUS, ALPHONSUS SANGUINE CLARUS REX HISPANIARUM
FECIT, FUT ISTI SUORUM ACTUS IN AUSTRINAS, VICES SERVARE
CARINAS, ANTE MICANS PLENA, FUT HIC INFORMIS ARENA. ERA
MILLENA, VICENTENA, NONAGENA.

Que traducimos así:

ADVIERTE QUE ESTA CASA Y TODA LA FÁBRICA, NUEVA PARA NOSOTROS, LA HIZO
ALFONSO DE ILUSTRE SANGRE, REY DE LOS ESPAÑOLES. FUE ESTA PARA UNA DE
SUS ACCIONES EN EL SUR, Y PARA CONSERVAR LOS BAJELES. ANTES QUE BRILLARA
ACABADA, HUBO AQUÍ UNA ARENA INFORME. EN EL AÑO 1290 DE LA ERA (1252).

Atarazanas de Barcelona

El modelo de la atarazana barcelonesa sigue el estilo musulmán de las de Almería, Málaga y otras. Pero en Barcelona se eliminan los muros entre naves, los cuales se convierten en pilares que equiparan los arcos transversales con los longitudinales. Los arcos de diafragma se refuerzan para soportar la cubierta, y también las poleas de las que se colgaban maderos y los mismos barcos en las operaciones de construcción y reparación.

Desde 1243 se documenta el uso de un espacio costero para varar y reparar naves, una necesidad aumentada por la conquista de Mallorca y de Valencia, entre 1231 y 1238. La expansión aragonesa de Pedro III el Grande precisaba disponer de una flota mercante y militar. Para ello, en 1284 se delimitó un lugar para varar galeras y se protegió con murallas y torres, de modo que la edificación de esa primera instalación por parte de la Corona tuvo un carácter político, urbano y estratégico, además de comercial y militar.

El varadero inicial de Barcelona no tenía cubierta para proteger las galeras, por lo que los vasos duraban menos de cinco años, mientras que bajo techo podían durar hasta veinte. Consciente de ello, Pedro IV decidió reformar y trasladar las atarazanas en 1373, pero no consiguió reunir los recursos necesarios. El Consejo de Ciento y la Diputación mantenían sus propias flotas de galeras para patrulla y protección, en competencia con la actividad de las de Tortosa y Valencia, y con su ayuda pudo Pedro IV firmar la ampliación en 1378. Se construyeron muros de piedra paralelos, separados nueve metros, arcos de diafragma cada 6,15 metros, y una cubierta de madera con tejas árabes que dejaba libres 9,75 metros de altura en la cumbre. Las primeras naves quedaron acabadas en 1383. Medían 39 metros y eran adecuadas para una galera media de hasta 20 bancos.

El crecimiento del comercio y de la armada movió a Juan I a ampliarlas, para que pudiesen albergar hasta 30 galeras gruesas, con un diseño de influencia veneciana. En comparación, las de Santander tenían capacidad para ocho galeras. La obra no llegó a realizarse porque los astilleros pasaron a depender de la ciudad y Martín I dedicó los fondos a construir el Hospital de la Santa Cruz.

En 1423, con Alfonso V, las atarazanas fueron ampliadas para poder construir 12 galeras a la vez. Tras la guerra civil catalana (1462-1472) se perdió gran parte de la actividad marítima y del comercio con el exterior, y con ellos, la vitalidad de la construcción naval barcelonesa.

Atarazana de Mallorca

Palma de Mallorca tenía en 1299 una atarazana donde se varaban las galeras. Luego tuvo dos, una junto a la Lonja, para almacén de aparejos y velas y alojamiento de embarcaciones, y otra en el puerto, donde se construían y reparaban barcos y que en 1348 podía albergar 20 galeras.

Atarazana del Grao de Valencia

Tenía como modelos más cercanos la de Denia, que contó con un notable arsenal, y la de Tortosa, que se convirtió en la base naval más importante de la frontera superior de al-Andalus. También pudo mirarse en el espejo de las atarazanas nazaríes de Gibraltar, Almuñécar y Almería.



Maqueta de la atarazana del Grao

El crecimiento de Valencia como ciudad marítima en el siglo XIV hizo necesario construir una atarazana. El 27 de agosto de 1338, el Consejo de la ciudad decidió dedicar impuestos para construir en el Grao de la Mar una casa donde guardar las velas, remos, jarcia y otros objetos de la ciudad.

Inicialmente, las embarcaciones menores se construían al aire libre, pero para las galeras se vio la necesidad de fabricar un edificio que se comenzó en 1394 y que crecería hasta comprender cinco naves y 3.500 m², con un estilo similar a las de Barcelona, Sevilla y Málaga. Se añadió un gran patio para acabar las galeras, acequias para sacar las aguas al Turia y un porche para proteger la madera y a los obreros, y se añadieron en el piso alto unas estancias para regidores y jurados. Con esa configuración llegaron a 1500.

Organización de las atarazanas de la Corona (1276-1327)

En los reinados de Pedro III a Jaime II se deslindaron los cargos, atribuciones y haberes de los guardianes o alcaides de las atarazanas y de los maestros mayores. Se elegía para guardianes a personas competentes en los aprestos navales, los cuales disponían de habitación en la atarazana, para que no descuidaran las obras. Pedro III nombró al guardián de Barcelona en 1285 y le asignó 1.000 sueldos. Alfonso III le asignó 400 sueldos al de Mallorca y la misma cantidad le asignó Jaime III al de Valencia en 1313.

Las obligaciones del *guardián* o alcaide de atarazana incluían mantener el orden de las construcciones, carenas y demás trabajos del armamento de naves, conservar las dependencias en buen estado de policía y presidir las obras en ausencia del almirante hasta dejar los cascos a flote.

El *maestro mayor* de la atarazana lo era de los diversos oficios, incluidos la fábrica y cuidado de los ingenios y las máquinas de batir. Por debajo del guardián, tenía autoridad sobre todos los operarios de la atarazana. En 1315 el de Barcelona percibía tres sueldos por día de trabajo.

El empleo de *almirante* recaía sobre persona de pericia y elevada alcurnia, y podía ser vitalicio. Extendía su jurisdicción sobre todos los integrantes de su

armada, y tenía autoridad sobre todos los individuos de las atarazanas del reino, excepto los alcaides, que dependían del rey o del *conceller* de Barcelona. El nombramiento de Francisco Carroz (1313) como almirante de todos los reinos de la Corona le asignaba 30 sueldos barceloneses diarios desde el día en que la armada general o especial se comenzara a hacer hasta que se desarmase y diese por terminada. Entre otros privilegios, se le concedía la vigésima parte de las mercancías halladas en los buques apresados por él, con exclusión de los cascós, jarcias y demás aparejos, que correspondían íntegros a la real curia.

Las únicas fuerzas navales armadas permanentes de la Corona estaban formadas por una galera ordinaria surta en cada puerto, para mantener la vigilancia sobre la extracción de artículos prohibidos, impedir el contrabando y atender a la defensa del litoral asignado. Estas galeras eran costeadas y mantenidas con la contribución de las poblaciones del litoral, que obtuvieron del rey el arbitrio de recursos, además de privilegios y exenciones de derechos fiscales y fianzas. Los demás barcos de la Corona se desarmaban y se guardaban en las atarazanas al terminar cada expedición. Se organizaban armadas para defender las costas de las invasiones de piratas y corsarios, pero también para combatirlos en sus puertos de origen y rescatar a los cristianos cautivos con las limosnas recolectadas por las hermandades de redención.

APÉNDICE

De los términos

Existe una clara transferencia de términos náuticos entre los pueblos mediterráneos, que se propagan al mismo tiempo que los conocimientos. Algunos términos recorren un camino de ida y vuelta entre el español, el italiano, el árabe y el griego bizantino.

Los árabes y turcos toman del italo-hispano los términos para: capitán, quilla, lancha, mesana, místico, nave, flete, balandra, piloto, saetía, sardinera, sentina.

Del hispano-italiano toman los árabes y turcos sus términos para *bandera, batel, carena, cubierta, flota, fragata, gancho, maestro, popa, puerto, proa, puntal, escala, timón*.

Del árabe-turco pasan al hispano-italiano y vuelven: *almirante, cala, calafate, calma, dársena, tartana, galea*.

Entre otros términos navales y náuticos que se han propuesto como de origen árabe, o transmitidos a través de esta lengua, están:

Adujar, alefriz, albitana, alcázar, almadía, almogama, alquitrán, amarrar, argolla, arrufo, arsenal, atarazana, atracar, azocar, burda, buzada, cable, caique, calafate, cáрабо, caramuzal, carraca, chalana, chicote, chigre, cofa, cornamusa, cote, dársena, falca, falucho, forro, gabarra, gálibo, galón, garete,

gaza, jábega, jabeque, jarcia, jareta, laúd, maroma, patache, rancho, redel, regala, saetía, tafurea, tarida, zabra, zulaque.

La Partida II, Título XXIII, Ley VII, usa el término *navío* como genérico y el de *nave* para los de vela, los cuales enumera ordenados por su tamaño, de mayor a menor. Las hay de dos mástiles y de uno, y otras menores, que son: *Carraca, Nao, Galea, Fusta, Balener, Leño, Pinaza, Caravela*, y otros *barcos*. Y otros *navios*, además de aquellos, que tienen bancos y remos, y son hechos para guerrear con ellos. Su usa *barco* para designar los menores de vela.

Ordenanza de pertrechos, aparejos y municiones de Pedro IV

Galera Gruesa: 2 timones; 2 gobernalles con sus espigones; 2 cartas de marear; 3 velas: la mayor (*artimó*) de 40 paños, trinquete (*lop de proa*) de 30 paños y mesana (*mijana*) de 22 paños; 56 remos en boga y 124 de repuesto; 3 anclas de 5 quintales cada una; 2 rezones de igual peso; una bandera larga de estameña; 2 banderas reales cuadradas; 1 bandera larga del Almirante o General; otras 2 banderas ídem. *Armas:* 120 corazas guarnecidas con sus gorgueras y capacetes; 120 paveses, más 20 grandes la almiranta; 500 lanzas; 1.000 dardos; 6.000 viratones; 24 lanzas romañolas; 24 guadañas; 4 rempines; 2 ronzolas; 6 fanares; 2 rompecuellos con cadena.

Galera Bastarda. Los mismos aparejos y pertrechos que la Gruesa, excepto que por ser menor: la vela mayor de 35 paños; la trinquete de 25; la mesana de 18. Anclas, las mismas, pero de cuatro quintales. Remos y banderas, igual número que la Gruesa. *Armas:* las mismas que la gruesa, excepto: 100 corazas, 400 lanzas y 5.000 viratones.

Galera Sutil: los mismos aparejos y provisiones que la Bastarda excepto: la vela mayor de 30 paños, la de trinquete de 22 y la de mesana de 16. Las mismas anclas pero de 3 quintales. El mismo número de remos. Las armas como la bastarda excepto: 80 corazas, 300 lanzas, 800 dardos, 4.000 viratones, 16 lanzas romañolas, 16 guadañas, 4 fanares. Sólo una bandera real cuadra. No había cadenas ni grilletes porque los remeros eran voluntarios con un salario. No se mencionan ni pólvora ni brújulas.

Los barcos de San Luis

(JAL: Archéologie navale, Tome 2, 1840. *Memorie* n° 7, pp. 347-446)

Según Jal (1840), en Pentecostés de 1249 San Luis zarpó de Chipre con 1.800 barcos hacia Egipto. Eran 120 naves gruesas y más de 1.500 menores. En 1246 Luis IX contrató con Génova el flete de 20 navíos bien aparejados y equipados al decir de cuatro expertos (*ad cognitionem quatuor proborum virorum*), y la ciudad aportaría 10 galeras con al menos 25 hombres armados con ballestas y otras máquinas de guerra. El precio era de 1.300 marcos por la nave *Condesa del hospital*, y los demás en proporción.

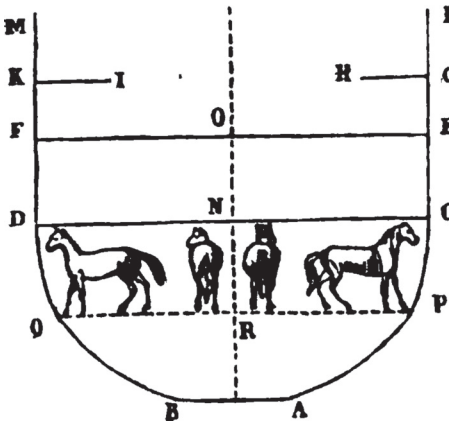
En 1268 firmó contrato con Venecia para el suministro de 15 *naves*, cuyas medidas de Eslora, Quilla, Manga, plan y Puntal en pies venecianos, número de marineros y coste en marcos resumimos aquí:

		E	Q	M	p	H	mar	marc
<i>Sancta Maria</i>	108	70	38	9,5	38,5	110	1.400	
<i>Roccafortis</i>		110	70	40	9,5	39,5	110	1.400
<i>Sanctus Nicolaus</i>	100	75	25	9	27	80	1.100	
7 naves nuevas	86	58	18	8	29	50	700	
5 naves de nobles	id	id	id	id	id	55	700	

Las naves eran *Bonaventura*, *Saint-Sauveur*, *Saint-Nicolas*, *Saint-Esprit* y *Charité*, y se añadieron cuatro *selandrias*.

Las dimensiones en codos y pies y el número de anclas, cables, caballos y pipería eran:

		Qc	Ec	Mp	ancl	cabl	caba	barricas
2 naves	31	50	40,5	26	14	50	2.000	
<i>Le Paradis</i>	41			25	31	50		



Barcos de San Luis

Le Paradis llevaba como embarcaciones auxiliares: 1 barca de cantero con 52 remos y 1 barca de parascalm con 32 remos, un esquife con 34 y una góndola con 12.

Jal constata la gran similitud de las naves del siglo XIII con las del XVII. Y afirma que no había diferencia entre las naves y las *selandrias* de San Luis. Ambas llevaban caballos, y ambas tenían cámaras en proa y en popa, un castillo, dos palos y dos timones de costado. Las *selandrias* no llevaban barca de cantero, solo de parascalm y góndola (p. 443)



Coca atlántica (Museo Naval, núm. inv. 05464)



Coca mediterránea (Museo Naval, núm. inv. 05076)

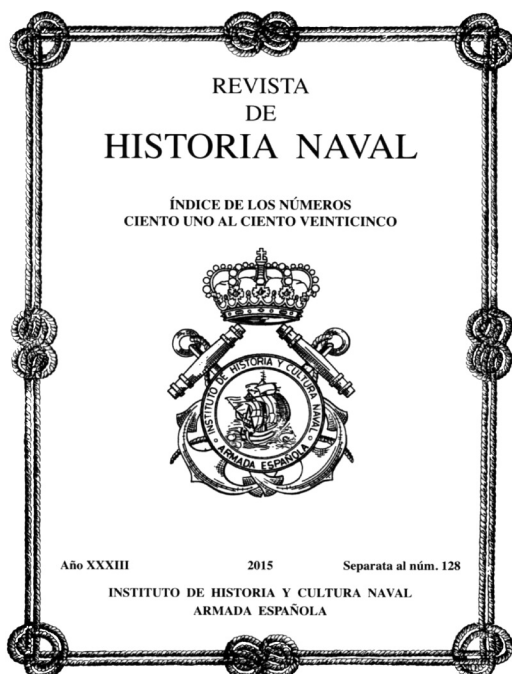
BIBLIOGRAFÍA

- AGIÜS, Dionisius A: «Italo-Siculo elements of nautical terms found in medieval and post-medieval Arabic», en *Scripta Mediterránea*, vol. VII, 1986, pp.37-51.
- AGUSTÍ, David: *Los almogávares. La expansión mediterránea de la Corona de Aragón*. Sílex, Madrid, 2013.
- AZUAR RUIZ, Rafael: *Rutas y comercio de al-Andalus con las repúblicas italianas de Génova, Pisa y Amalfi, de los siglos XI al XIII*. IV Seminario Internacional ANSER, «Rotte e porti del mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'occidente» (2004).
- : «Una necesaria revisión de las cerámicas andalusíes halladas en Italia», en *Arqueología y Territorio Medieval*, 12.1, 2005, pp.175-199.
- : «Al-Andalus. Una nueva potencia marítima (siglos VIII-XIII)», en *Arqueología náutica mediterránea*, 2009, pp. 567-584
- BÒ I SINGLA, I; *Marina catalana medieval*, vol. XXXII de la *Enciclopèdia catalana*, 1922.
- CAPMANY, Antonio de: *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el rey D. Pedro IV año de 1354*. Madrid, 1787.
- : *Memorias históricas sobre la marina, comercio y arte de la antigua ciudad de Barcelona*, t. II. 1779, apéndice de notas, pp-39-41.
- : *Código de las costumbres marítimas de Barcelona*. Madrid, 1791.
- : *Cuestiones críticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar*. Madrid, 1807.
- CASADO SOTO, José Luis: «Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las *Cantigas de Santas Marías*». VIII Semana de Estudios Alfonsíes, en *Alcanate VIII*, pp. 191-219.
- CINGOLANI, Stefano M: *Vida, viatges i relats de Ramon Muntaner*. Ed. Base, 2015.
- : *La memoria dels Reis. Les quatre grans Cròniques*. Ed. Base, 2008.
- DESROCHES: *Dictionnaire des termes propres de marine*, 1687.
- DIAGO HERNANDO, Máximo: «Relaciones comerciales de la Corona de Aragón con la Andalucía atlántica durante el siglo XIV y primera mitad del XV», en *Historia, Instituciones, Documentos*, núm. 27. Universidad de Sevilla, 2000, pp.19-54.
- DÍEZ DE GAMES, Gutierre (EUGENIO DE LLAGUNO AMIROLA, ed.): *Crónica de Don Pero Niño*. Madrid, 1782.
- FITA, Fidel: «Ceuta visigoda y bizantina durante el reinado de Teudis», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, mayo 1916, pp. 622-628.
- GAZULLA GALVE, Faustino Decoroso: *La Corona de Aragón y los estados musulmanes*. Collection University of Michigan Library.
- GEA: <http://www.enciclopedia-aragonesa.com/>. Visitada el 10 oct. 2015.
- GÈNES, Jean de: *Catholicon*, 1450. Biblioteca Nacional de Francia, Ms. 9342.
- GIL EGEA, María Elvira: «Piratas o estadistas. La política exterior del reino vándalo durante el reinado de Genserico», en *POLIS. Revista de Ideas y Formas Políticas de la Antigüedad Clásica*, núm. 9, 1997, pp. 107-129.
- GIUNTA, Francesco: *Aragoneses y catalanes en el Mediterráneo*. Ariel, 1989.
- HOCQUET, Jean-Claude: *Voiliers et Commerce en Méditerranée, 1200-1650*, vol. II de *Le Sel et la Fortune de Venise* (tesis doctoral). Université de París-Sorbonne, 14 junio 1975.
- JAL, Augustin: *Archéologie nautique*. París, 1840.
- : *Mémoire sur quelques documents génois relatifs aux deux croisades de Saint Louis*. París, 1842.
- : *Glossaire nautique*. París, 1848.
- LACACI Y DÍAZ, Fermín: *Estudio histórico sobre la Marina de los pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XII de nuestra Era*. Madrid, 1876.
- LANE, Frederic C.: *Venetian Ships and Shipbuilding of the Renaissance*. Johns Hopkins University, Baltimore, 1934.
- LIROLA DELGADO, Jorge: *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo*. Universidad de Granada, 1990.
- : *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya*. Universidad de Granada, 1993.
- LOMBARD, Maurice: «Un problème cartographié: les bois dans le Méditerranée musulmane», en *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 14.^e année, núm. 2, 1959, pp. 234-254.

- MAALOUF, Amin: *The Crusades through Arab eyes*. Schiken Books, Nueva York, 1984.
- MAHAN, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History*. Dover, 1987 (ed. orig., 1890).
- MARIEZCURRENA, Salvador I.: «Puertos y comercio marítimo en la España visigoda», en *POLIS. Revista de Ideas y Formas Políticas de la Antigüedad Clásica*, núm. 11, 1999, pp. 135-160.
- MARKUERKIAGA, Nicolás: *Las Reials Drassanes de Barcelona. Biografía*. UPC, Programa de Doctorado de Proyectos Arquitectónicos, junio 2006.
- MORALES BELDA, Francisco: *La marina vándala*. Ed. Abril, Barcelona, 1969.
- : *La marina de Al-Andalus*. Ed. Abril, Barcelona, 1971.
- O'DONNELL, Hugo: «Los medios navales de la Orden», en *La marina melitense y sus unidades de combate*. Revista *Peregrinationes*, 2001.
- PARODI ÁLVAREZ, Manuel J.: «Los ríos occidentales de la Hispania romana en las fuentes clásicas. Una aproximación», en *Onoba*, núm. 2, 2014, pp.179-189.
- PEZZI MARTÍNEZ, Elena: «Aportaciones árabes en el arte de navegar. Voces náuticas de origen árabe», en [www.paginasarabes.com/2011/10/17, Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos](http://www.paginasarabes.com/2011/10/17/Miscelánea%20de%20Estudios%20Árabes%20y%20Hebraicos). Universidad de Granada, 1994.
- PRYOR, John H.: *Transportation of horses by sea during the era of the Crusades: Eighth century to 1285 AD*, en *Mariner's Mirror*, 1982, vol. 68, núm. 1, 9-27; núm. 2, 103-126.
- : «The naval architecture of the Crusader transport ships: A reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships», en *Mariner's Mirror*, 1984, vol. 70, núm. 2, 171-219; núm. 3, 275-292; núm. 4, 363-387.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel: *La construcción naval a la Corona d'Aragó. Catalunya (segles XIII-XV)*. Editorial Base, 2012.
- RAY, Lillian Elisabeth: *Venetian ships and seafaring up to the nautical revolution: A study base don artistic representations of ships and boats before ca. 450* (tesis doctoral). Texas, A&M University, 1992.
- REMIE CONSTABLE, Olivia: *Trade and Traders in Muslim Spain*. Cambridge University Press, 1996.
- RUBIERA DE ESPALZA, M.^a Jesús: *El poeta Ibn al-Labbāna de Denia en Mallorca*. Trabajos del Museo de Mallorca, BSAL núm. 39, 1983, pp. 503-510.
- SALAS, Francisco Javier de: *Marina española de la Edad Media*, 2 tomos. Madrid, 1864.
- SARNAGO, Elena: *La navegación andalusí. Barcos y cartografía*, en http://clio.rediris.es/fichas/islannave/navealandalus/nave_andalusi.htm, consultado el 7 agosto 2015.
- SERNA VALLEJO, Margarita: *Los Rôles d'Oléron*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004.
- SUE, Eugène: *Histoire de la marine française sous Louis XIV*, 1860.
- SERRA, Girolamo: *La Storia della antica Liguria e di Genova*. Turín, 1834.
- TORRRES DELGADO, Cristóbal: *El Mediterráneo nazarí. Diplomacia y piratería, siglos XIII-XIV*. I Congreso Internacional de Historia Mediterránea, Palma de Mallorca, 17-23 diciembre 1973.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, Efrén: *Las atarazanas de la villa del Grao*. Valencia, 2005.
- ZURITA, Jerónimo: *Anales de la Corona de Aragón*. 2 tomos. Zaragoza, 1579.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LAS ORDENANZAS Y TRATADOS NAVALES DE LA CORONA DE ARAGÓN

Manuel GRACIA RIVAS
Coronel Médico (R)
Centro de Estudios Borjanos

En estas LI Jornadas de Historia Marítima, que tienen como lema «La Marina de la Corona de Aragón», me ha correspondido abordar un aspecto, las ordenanzas y tratados, que no por su aridez resulta menos importante para conocer las bases en las que se sustentó la proyección marítima y naval de una parte de los reinos peninsulares.

La primera dificultad a la que debe enfrentarse cualquier persona que intente aproximarse al conocimiento de este tema es la escasa atención que, hasta el momento, le han dedicado los investigadores. Es cierto que, a finales del siglo XVIII, el que fuera secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia don Antonio Capmany Surís y de Montpaláu publicó tres obras de extraordinaria importancia: *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (1); *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el rey D. Pedro IV. Año de MCCCLIV* (2) y *Código de las costumbres marítimas de Barcelona* (3).

(1) CAPMANY, Antonio: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. «En la imprenta de D. Antonio de Sancha, Madrid, 1779-1792». La obra consta de cuatro volúmenes. Los dos primeros aparecieron en 1779, mientras que los dos últimos fueron publicados en 1792. Estos eran, en realidad, una actualización de los anteriores, con nuevas aportaciones documentales localizadas en el transcurso de la investigación.

(2) ÍDEM: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el Rey D. Pedro IV. Año de MCCCLIV. Van acompañadas de varios edictos y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de Armamentos Reales y de particulares, sobre las facultades del Almirante, y otros puntos relativos a la navegación mercantil en tiempo de guerra*. Imprenta Real, Madrid, 1787.

(3) ÍDEM: *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado. Nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín restituído a su original integridad y pureza e ilustrado con varios apéndices, glosarios y observaciones históricas*. «En la imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid, 1791».

El interés de las mismas, teniendo en cuenta la época en la que se escribieron, es evidente. José Nicolás de Azara, en una carta dirigida a Capmany desde Roma, donde estaba al frente de la embajada de España, reconocía «que había tenido que crearse, por decirlo así, la materia» (4). Hasta ese momento no se habían escrito en España obras de esa naturaleza y su valor sigue vigente, como demuestra el hecho de algunas reediciones recientes. Este es el caso de sus *Memorias históricas* (5) o el *Libro del Consulado* (6). Capmany no solo fue historiador; también se ocupó de otras muchas materias y, tras su huida a Cádiz, durante la Guerra de la Independencia, se decantó por la política, participando en las Cortes reunidas en aquella ciudad como diputado representante del Principado de Cataluña. Allí asistió a las tertulias que se celebraban en la casa de Manuel José Quintana, junto con otros destacados personajes de la época como el conde de Toreno o Antonio Alcalá Galiano, hijo del ilustre marino, que se refería a él como «laborioso, erudito y purista, a quien rivalidades de fama, a la par que diferencias de gustos literarios, convirtieron en encarnizado enemigo de la persona a cuya casa iba con apariencia de amistad» (7). Este enfrentamiento entre Capmany y Quintana tuvo su origen en discrepancias surgidas al socaire de las sesiones de Cortes, que dieron lugar a uno de esos intercambios de opúsculos tan frecuentes en la época. Suele afirmarse que Quintana lo calificó de «hipócrita, negro calumniador, asesino, pirata y salteador del mundo literario, maldiciente, crítico, superficial, injusto y maniático, mero practicón y casuista en gramática, ignorante en los verdaderos principios de la metafísica del lenguaje, ansioso de morder y despedazar, envidioso, dómene pedante, delator y hombre infame», aunque ello no se ajusta estrictamente a la verdad, ya que la cita es del propio Capmany (8), quien en su respuesta a Quintana, al que se dirigía como «Muy Señor mío y mi antiguo amigo», reunía todos esos epítetos que, supuestamen-

(4) FORTEZA Y VALENTÍN, Guillermo. *Juicio crítico de las obras de D. Antonio de Capmany y de Montpalau. Memoria premiada en primer lugar por la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*. Imprenta y Librería Politécnica de Tomás Gorchs, Barcelona, 1857, p. 35.

(5) CAPMANY, Antonio de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (prólogo de Félix Escalas Chamení, introducción y notas por E. Giralt y Reventós, revisión documental por C. Battle y Gallart). Cámara Oficial de Comercio y Navegación, Barcelona, 1961.

CAPMANY, Antonio de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (edición de los cuatro volúmenes en microfichas). Pentalfa Microediciones, Oviedo, 1969.

(6) ÍDEM: *Libro del Consulado del Mar* [texto impreso] (estudio preliminar por José María Font Rius, revisión y anotación por Ana María de Saavedra, epílogo de José Morro Cerdá). Cámara de Comercio y Navegación, Barcelona, 1990.

Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí llamado llamado «Libro del Consulado» Mairena de Aljarafe. Sevilla, 2008

(7) ALCALÁ GALIANO, Antonio: *Recuerdos de un anciano*. Imprenta Central, Madrid, 1878, p. 148.

(8) *Manifiesto de D. Antonio de Capmany en respuesta a la contextacion (sic) de D. Manuel Josef Quintana*. Imprenta Real, Cádiz, 1811, p. 1.

te, le había adjudicado el primero en su «Contextacion» (*sic*) (9) a las críticas de Capmany.

Pero, dejando a un lado estas disquisiciones, que sin embargo sirven para contextualizar la figura de ese autor, hemos de señalar que, entre los aspectos estudiados por él, ha sido el *Libro de Consulado* el que ha merecido una mayor atención, bien a través de reediciones (10), bien mediante estudios específicos (11). Pero también difundió otros muchos aspectos de la historia marítima de la ciudad de Barcelona y de las gestas navales de los monarcas aragoneses.

La Marina de Aragón

Estas jornadas están dedicadas a la Marina de Aragón, entendiendo como tal a ese conjunto de territorios que, bajo la autoridad de un monarca y con una peculiar organización jurídica, llegaron a convertirse en una de las más importantes potencias navales del Mediterráneo durante la Edad Media.

Aunque el núcleo original había sido el antiguo reino de Aragón, la crisis sucesoria desencadenada tras la muerte de Alfonso I el Batallador y la asunción del trono por parte de su hermano Ramiro II el Monje finalizó con el matrimonio entre la hija de este último, la reina doña Petronila, con el conde Ramón Berenguer IV, que no tomó el título de rey, sino el de príncipe de Aragón. A partir de ese momento, puede hablarse de «Corona de Aragón», incluyendo reino y condado, a la que posteriormente se irían incorporando por vía de conquista nuevos territorios.

Pero Aragón es también el nombre de la dinastía, de manera que el hijo de doña Petronila y del conde Ramón Berenguer, al que su padre llamó Ramón, trocó su nombre por el de Alfonso para mostrar su entronque con la legitimidad regia que provenía de su madre, reinando con el nombre de Alfonso II, conocido como «el Casto».

(9) CAÑAS MURILLO, Jesús: «Manuel José Quintana y su Contextacion (...) a los rumores y críticas que se han esparcido contra el en estos días», en *Anuario de Estudios Filológicos*, XXIV, 2001, pp. 85-93. En la transcripción que se inserta en este artículo puede comprobarse que las descalificaciones de Quintana aparecen de forma mucho más velada y sin la contundencia que adquieren al ser citadas correlativamente, como hizo Capmany y han reproducido otros autores.

(10) PALLEJÁ, Cayetano de: *Consulado del mar de Barcelona/nuevamente traducido de cathalan en castellano por Don Cayetano de Pallejá...*; y *addicionado de los autores que tratan cada uno de los capítulos*, Imprenta de Juan Piferrer, Barcelona, 1732; MOLINÉ Y BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar, ara de nou publicades...* Estambpa d'Henrich y C.^a, Barcelona, 1914; *Libre del Consolat de Mar: reproducció del manuscrit de Valencia*, Direcció General de Relacions Culturals, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, s.a.; PARELLADA, Juan Ramón: *Libro del Consulado del Mar*. Dirección General de Relaciones Culturales. Madrid, 1955; *Libro llamado Consulado de Mar*. Edición y estudio de Jaime J. Chiner Gimeno y Juan P. Galiana Chacon. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia. Valencia, 2003.

(11) CIGA Y MAYO, Pedro: *Estudio histórico-crítico del libro del Consulado de mar*. Ricardo Fe, Madrid, 1905.

Bajo el «señal del rey de Aragón», las cuatro barras de gules sobre campo de oro, cuyo uso está documentado por vez primera en tiempos del citado Alfonso II, navegaron las naves que ampliaron las posesiones aragonesas por la mar, por motivos de seguridad y por no poder hacerlo más allá de los límites impuestos por Castilla.

Ese señal, expresión del poder naval del monarca, que se manifiesta en aquella conocida frase del cronista catalán Bernat Desclot «no creu que nengun peix se gos alçar sobre mar si no porta un escut ab senyal del rei d'Aragó en la coa per mostrar guiatge d'aquell senyor rei d'Aragó» (12).

Sin embargo, las gestas de la marina aragonesa en su conjunto no han merecido demasiada atención por parte de los investigadores. Evidentemente, aparecen reflejadas en tratados de índole general o en los dedicados a las marinas peninsulares (13), pero son mucho más frecuentes las historias de la llamada «marina catalana» (14), que no es un concepto sinónimo, especialmente en los últimos años, aunque las referencias a la misma arrancan ya del mismo Capmany, quien llegaba a circunscribirla a la marina barcelonesa, en un reduccionismo extremo que, por otra parte, tiene el inconveniente de obviar el componente marítimo y naval de los reinos de Valencia y Mallorca.

FONT I RIUS, Josep María: *Estudio preliminar al Libro del Consulado del Mar*, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, Barcelona, 1965; GARCÍA I SANZ, Arcadi: *La dotació de la compilació valenciana del Llibre del Consolat de mar*, Imp. Sucesor de Vives Mora, Valencia, 1969; JADOS, Stanley S.: *Consulate of the Sea and related documents*, The University of Alabama Press, Alabama, 1975; IGLESIAS FERREIRÓS: «Libro do Consulado da Mar», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, núm. 56, 1986, pp. 219-440; NOGUERA GUZMÁN, Raimundo: «El Libro del Consulado del Mar», en *Homenaje a Juan Berchmans Vallet de Goytisolo*, vol. I, Consejo General del Notariado, 1988, pp. 527-540.

IGLESIAS FERRERIRÓ, Aquilino: «La formación de los Libros de Consulado de Mar», en *Initium. Revista Catalana d'Historia del Dret*, núm. 2, 1997, pp. 1-372; IDEM: «El libro del Consulado de Mar», en *Del ius mercatorum al derecho mercantil. III Seminario de Historia del Derecho Privado*, núm. 2, Madrid, 1997, pp. 109-142.

(12) DESCLOT, Bernat: *Libre del Rey en Pere d'Aragó e dels seus antecessors passats*, c. 1292.

(13) Entre estos últimos hay que hacer referencia a la obra de CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos*. Editorial San Martín, Madrid, 1992.

(14) LLOBET Y VALLLOSERÀ, José Antonio: *Cataluña antigua y Cataluña moderna. Obra en la que se trata del comercio de los catalanes de la Edad Media en el Levante y del porvenir*, Imprenta de Jaime Jepús Roviralta, Barcelona, 1866; BOFARULL Y SANS, Francisco de Asís: *Antigua marina catalana*, Establecimiento tipográfico de hijos de J. Jepús, Barcelona, 1898; BO I SINGLA, Ignasi: *Marina catalana medieval*, Editorial Catalana, Barcelona, 1922; REPARAZ RUIZ, Gonzalo de: *Catalunya a les mars: navegants, mercaders i cartògrafs catalans de l'edat mitjana i del renaixement (contribució a l'estudi de la historia del comerç i de la navegació de la Mediterrània)*, Editorial Mentora, 1930; MARTÍ, RODÓN, Llor: *Gestes de la marina catalana, segles IX al XVI: extretes de les Cròniques de Catalunya*, Editorial Alfíl, Barcelona, 1937; FÁBREGAS I BARRI, Esteve: *Dos segles de marina catalana*, Editorial Selecta, Barcelona, 1961 (no es en realidad un tratado histórico); GARCÍA I SANZ, Arcadi: *Historia de la marina catalana*, Editorial Aedos, Barcelona, 1977; ALEMANY I LLOVERA, Joan: *La Marina Catalana des del Consolat de Mar ençà*, Ateneu Barcelonès, Barcelona, 2003; MORRO VENY, Guillem: *La marina catalana a mitjan segle XIV*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2005.

No es objeto de este trabajo estudiar la génesis y evolución de la Marina de Aragón, sino tratar de las ordenanzas que le dieron forma. Sin embargo, se requiere una breve contextualización para entender las condiciones que la hicieron posible y la articulación de sus distintos componentes.

Entre las actuaciones más remotas de unidades navales procedentes de las costas catalanas suele citarse la derrota infligida en 813 por el conde Ermenguer (Armengol) (15) a una escuadra musulmana, en aguas del canal de las Baleares, consiguiendo devolver la libertad a 500 corsos cautivos. De igual forma, se cita la expedición que el conde Suniario II envió el año 889 contra Almería. En ambos casos se trataba de titulares del condado de Ampurias, que había sido reconquistado por los carolingios a finales del siglo VIII, pasando a formar parte de la llamada Marca Hispánica. Ermenguer fue el primer conde, mientras que Suniario o Sunyer II fue el noveno. En cualquier caso, estas acciones hay que situarlas en el marco de las operaciones de contención de los musulmanes para proteger al imperio carolingio, objetivo fundamental de la Marca, lo cual no impide resaltar la importancia del empleo de fuerzas navales de cierta entidad en época tan temprana.

Más adelante, los monarcas aragoneses pondrán especial cuidado en favorecer los intereses marítimos de sus reinos, fomentando al mismo tiempo el mantenimiento de una fuerza naval capaz de protegerlos y, al mismo tiempo, de servir como instrumento para su política exterior y sus proyectos de expansión por el Mediterráneo.

Es significativo el hecho de que casi la totalidad de los reyes de Aragón participaron personalmente en alguna acción naval y, por otra parte, llama poderosamente la atención la entidad de las fuerzas que lograron reunir con ocasión de diferentes empresas. Fuerzas numerosas, tanto por el número de naves empleadas como por el apoyo logístico con que contaron. Ciñéndonos a un aspecto muy particular que he debido abordar en ocasiones anteriores, me ha llamado poderosamente la atención la organización de la asistencia sanitaria a esas escuadras, hasta el punto de poder adivinar que en ellas se encuentra el germen de los planteamientos que, posteriormente, serían habituales en las grandes empresas de la Monarquía hispánica.

Ordenanzas marítimas

Pero, siendo el objetivo fundamental de este trabajo el estudio de las ordenanzas marítimas y navales, me ceñiré a ellas, haciendo referencia, en primer lugar, a las que surgieron ante la necesidad de articular la creciente actividad comercial que tenía como eje la ciudad de Barcelona. Allí, en torno al barrio de la Ribera, se habían ido estableciendo una serie de mercaderes dedicados al

(15) BOFARULL Y SANS, Francisco: *op. cit.*, p. 3. También lo cita Capmany.

tráfico marítimo que, como contrapartida a la ayuda dispensada al rey Jaime I para la conquista de Mallorca, en 1231, fueron alcanzando diversos privilegios, como ha señalado María Teresa Ferrer (16), hasta que a finales de 1257 se dirigieron al monarca pidiendo unas ordenaciones específicas para dicha ribera, sometida a peligros tanto por mar como por tierra.

Se conserva una carta, fechada el 7 de enero de 1258 (17), en la que el rey les permite elegir a un «major i cap», para que puedan ordenar todas las cosas referentes a la defensa y el bien de la Ribera, frente a cristianos y sarracenos, lo que constituye el punto de arranque de una entidad de carácter gremial, la «Universitat de prohoms de la Ribera de Barcelona», que ha sido objeto de referencias específicas (18). El primero en ocupar ese puesto al frente de los prohombres de la Ribera, por el período de un año, fue Jaume Gruny, perteneciente a una destacada familia de la oligarquía barcelonesa, que fue síndico de Barcelona (19) y cuya firma aparece en diversos documentos de la época (20).

Dando muestras de gran actividad, la nueva entidad inició inmediatamente la compilación de las ordenanzas que serían conocidas como *Ordinacions de la Ribera de Barcelona* u *Ordinationes Ripariae*, de manera que pudieron ser confirmadas por Jaime I en septiembre de ese mismo año de 1258. Por la fecha de su promulgación, pueden ser consideradas las más antiguas de la Península, ya que las referencias a asuntos marítimos en el código de las Partidas son de 1266.

En la transcripción al castellano que hemos consultado (21) se hace mención expresa de que la iniciativa de su redacción partió de «los prohombres del mar», y al inicio de las mismas se señala a Jaume Gruny como el encargado de recopilarlas por «orden, beneplácito y consentimiento» del rey, aunque «con consejo de los prohombres de la Ribera de Barcelona».

(16) FERRER I MALLOL, M.^a Teresa: «El Consolat de Mar i els consolats d'ultramar, instrument i manifestació de l'expansió del comerç català», en *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana*. CSIC, Barcelona, 1999, pp. 53-80.

(17) Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería, reg. 9, f. 7v.

(18) Además del citado artículo de María Teresa Ferrer i Mallol, véase FONT I RIUS, J.M.: «La universidad de prohombres de Ribera de Barcelona y sus ordenanzas marítimas (1258)», en *Estudis sobre els drets i institucions locals en la Catalunya medieval*. Universitat de Barcelona, Barcelona, 1985.

(19) Su hermano Guillem ocupó el cargo de baile. Además de sus negocios marítimos, tenían intereses en diversos ámbitos y Jaume recibió también propiedades en el reino de Valencia tras su reconquista.

(20) MIRET I SANS, Joaquim: *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*. Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 2007.

(21) La transcripción al castellano del texto latino de las mismas fue dado a conocer por Capmany en *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del Consulado*. En la Imprenta de Sancha, Madrid, 1796. Allí se las denominaba «Ordenanzas para la policía y gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona, hechas por los Prohombres del mar de dicha ciudad, y confirmadas por el Rey Don Jayme I en 1258».

Estas *Ordinacions*, que han sido objeto de atención por diversos autores (22), constan de 21 artículos (23), fundamentalmente orientados a garantizar la seguridad de las embarcaciones y de las mercaderías que transportaban, tanto en puerto como en la mar. En el primer caso, establecen la obligación del patrón y del resto de la tripulación de permanecer a bordo, desde el momento del embarque de la carga hasta que fuera descargada. De igual forma se establecen normas para el barqueo de las mercancías, así como la obligación de que las naves surtas en puerto presten ayuda a las que intentaran alcanzarlo en caso de temporal.

Varias de las disposiciones afectan a la distribución de la carga, a los límites que, respecto a la misma, se imponen a los diferentes tipos de barcos y a los alojamientos, todo ello encaminado a prevenir los naufragios. Pero, para hacer frente a las amenazas del enemigo, se fijan las armas que cada buque debe llevar y las que corresponden a cada uno de sus marineros. Este aspecto es de especial interés, pues la práctica habitual en todos los buques mercantes era que sus marineros atendieran también a la defensa. Por ello, deberían llevar loriga y capacete de hierro, escudo, dos lanzas y espada o sable. Por su parte, los destinados a servir con ballesteros debían embarcar con dos ballestas de dos pies y una de estribo, trescientas saetas, capacete de hierro, perpuente o cuera, y espada o sable. En el caso de que no dispusieran del citado armamento, no podían ser contratados y el maestre que los llevara se exponía a pagar una multa de 50 sueldos por cada uno de ellos. Pero, además del armamento individual, cada buque debía llevar otras armas en cubierta. Concretamente, los leños iban equipados con cuatro paveses y una docena de lanzas.

Las *Ordinacions* regulan la presencia a bordo de un «escribano jurado» de edad superior a los veinte años, sin el que ninguna nave podía navegar. Esta figura equivale a la de un notario y por su cuenta estaba el libro de asientos del personal embarcado y el denominado «libro manual de la embarcación», en el que quedaban registrados todos los gastos y asentadas las mercaderías que iban a bordo. La actuación del escribano era imprescindible a la hora de garantizar los haberes de aquellos marineros que murieran sirviendo en una nave o los de los que quedaran inútiles como consecuencia de una enfermedad o accidente, cuestiones que son objeto de atención en el artículo xx.

El último artículo está dedicado a la elección por el personal embarcado de dos cónsules, «a cuyo mandado se obliguen, así el patrón como los marineros y los mercaderes que vayan en la embarcación; quedando todos ellos sujetos a guardar y obedecer las disposiciones de los dos cónsules». A veces

(22) Por citar tan solo algunos ejemplos, me referiré al general auditor don Agustín Corrales Elizondo, que las citó en su conferencia «Las Ordenanzas de la Armada», pronunciada aquí con motivo de las XXIII Jornadas de Historia Marítima, celebradas en 2001.

(23) En su versión latina, mientras que en la castellana de Capmany aparecen veintidós, ya que desdobra el artículo III.

se ha confundido la figura de estos cónsules con la de aquellos que, con la misma denominación, ejercían sus funciones con carácter permanente en determinados puertos de ultramar o con los que, más tarde, asumieron importantes competencias en los respectivos consulados. Estos cónsules embarcados eran elegidos entre los tripulantes entre cuatro y ocho días antes de zarpar, y quienes resultaban escogidos para ocupar tales cargos, con la ayuda de otros cinco hombres de la nave —dos en el caso de tratarse de un leño— nombrados por ellos, asumían la representación del rey y la del consejo de los prohombres de la Ribera, de manera que debían ser obedecidos no solo por el resto de la tripulación, sino por «todas quantas personas barcelonesas encontraren en qualesquiera partes, así de christianos como de sarracenos».

Es llamativo que en las *Ordinacions de la Ribera* se estipulara la obligación de que todo patrón de una embarcación llevara los víveres necesarios para una navegación de quince días, lo que viene a demostrar el limitado alcance de las mismas en aquellos momentos. Entre los alimentos que debe llevar cada nave se señalan expresamente pan, vino, carnes saladas, legumbres, aceite y agua, lo que responde a la ración habitual en nuestros buques: legumbres para la llamada «menestra» y tasajo. No obstante, resulta llamativo que no se haga referencia al pescado o al queso, que eran de consumo imprescindible en los días de abstinencia.

La actividad de la Universitat de Prohoms fue efímera, y sus *Ordinacions*, de un valor relativo. En ellas llama la atención el reducido número de aspectos relacionados con la actividad marítima que contemplaban y que, probablemente, constituían un conjunto de normas comúnmente aceptadas. La causa del rápido ocaso de esta institución vino determinada, como se destacaba en uno de los más interesantes trabajos sobre esta cuestión (24), por la reorganización del municipio de Barcelona y la creación del Consell de Cent, de manera que las competencias en esa materia pasaron a ser asumidas por la corporación municipal, la cual era la que nombraba a quienes ya en 1282 se conocía como «cónsules de mar».

Por otra parte, en esa misma época comenzaron a surgir otras recopilaciones más amplias, entre las que se encuentran las llamadas *Costums de la mar* documentadas en Vic (25), en 1231, y en Tortosa, en 1272, y las *Costums de la mar* reunidas en Barcelona a comienzos del siglo XIII. La precedencia en la compilación de unas y otras ha dado origen a apasionadas polémicas entre diversos autores. Fue Bienvenido Oliver y Esteller (1836-1912) quien defen-

(24) CHINER GIMENO, J.J., y GALIANA CHACÓN, J.P.: «Del Consolat de mar al libro llamado Consulado de mar. Aproximación histórica», en *Libro llamado Consulado de mar (Valencia, 1539)*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 2003, pp. 7-42.

(25) GARCÍA I SANZ, A. «La primera época del Consolat de Mar de Valencia (1283-1362)», en *I Congreso de Historia del País Valenciano*, vol. II. Universidad de Valencia, Valencia, 1980, pp. 501-507. Cit. por CHINER GIMENO y GALIANA CHACÓN.

dió la primacía de Tortosa (26), lo que fue refutado por Capmany y, de manera especial, por Moliné y Brasés (27), quien para desacreditarlo no vacila en convertirlo en «autor tortosí», a pesar de que había nacido en Catarroja (Valencia), justificando de esta forma que «enamorat aquell notaqble juriscònsult de la compilació patria tingué l'acudit de declarar-la anterior y causant de nostre còdich mundial».

Todo ello en el marco de la valoración de ese *Llibre del Consolat de Mar*, en el que las citadas *costums* se incluían y que, en conjunto, constituye un magnífico testimonio de los usos marítimos en época medieval, cuya influencia se dejó sentir en toda el área mediterránea. Porque la obsesión de los autores barceloneses es resaltar su preeminencia sobre otras obras similares y situar en la ciudad condal el lugar de su elaboración. Para Capmany hay que datarlo en una fecha que «pudo ser anterior al año 1258, más no posterior al de 1266», aduciendo para ello que en 1266 Jaime I había concedido al magistrado de Barcelona la facultad de nombrar cónsules anuales en las embarcaciones que viajaban a Levante, algo a lo que no se hace alusión en el libro. Aunque podamos dar por bueno este argumento, resulta llamativo que admita la posibilidad de que pudiera ser elaborado antes de 1258, en cuyo caso las *Ordinaciones de la Ribera*, mucho más sucintas y sin ninguna referencia a las *Costums*, carecerían de sentido.

No es objeto de este trabajo tomar parte en estas polémicas, cuando lo realmente importante es el contenido del propio libro que, como tratado de derecho consuetudinario, es fruto de la experiencia y de las más variadas influencias, como en repetidas ocasiones se reconoce en el texto, al referirse a «los antiguos antecesores nuestros, que corrieron primero el mundo por diversos lugares y países, viendo y oyendo las opiniones sobredichas...».

El *Llibre del Consolat de Mar* ha sido calificado como la «máxima aportación de las tierras de la antigua Corona de Aragón a la historia del Derecho mundial» (28). Conocemos su contenido a través de los códigos que Moliné cifraba en cinco, conservados en Mallorca, Valencia, Caller (Cagliari) y París, donde se custodian dos, aunque estudios posteriores (29) elevan este número a trece (30). A ellos hay que sumar las diferentes ediciones impresas que se realizaron, siendo la primera la de 1484, en Barcelona, ciudad en la que también se editaron las de 1494, 1502, 1518 (dos), 1523, 1540, y 1592, por citar únicamente las de estos dos primeros siglos.

(26) OLIVER Y ESTELLER, Bienvenido: *Código de las costumbres de Tortosa*. Imp. de Miguel Ginesta, Madrid, 1876. En esos momentos no se hacía referencia, todavía, a Vic.

(27) MOLINÉ Y BRASÉS, Ernest: *Les costums marítimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar*. Estampa d'Henrich y C.^a, Barcelona, 1919.

(28) CHINER GIMENO y GALIANA CHACÓN: *op. cit.*, p. 9.

(29) *Ibíd.*, p. 30.

(30) Archivo General del reino de Mallorca [Codex Facticis nº 2]; Monasterio de la Real (Mallorca) [148]; Biblioteca privada de Reus; Ayuntamiento de Valencia; tres ejemplares en la Biblioteca Nacional de París [Esp. 24, 548 y 56]; Biblioteca de Cataluña [Ms. 989]; Biblioteca Nacional de Madrid [Ms. 6660]; Biblioteca Universitaria de Cáller (Cerdeña= [Ms. 80] y Biblioteca del Colegio de Abogados de Barcelona [M-5].

Fue Capmany, en su edición de 1791, el que estudió y reordenó su contenido en dos cuerpos. El primero, de 252 capítulos, es el referido a las costumbres del mar, mientras que el segundo, mucho menos extenso, corresponde a los capítulos que hacen referencia al funcionamiento del tribunal del Consulado, que debía juzgar con arreglo a las normas establecidas en el citado libro.

Del número de capítulos citados se desprende claramente que las cuestiones abordadas por el *Llibre* son muchas más que las contenidas en las *Ordinacions de la Ribera*. Aquí se especifican aspectos que hacen referencia a la construcción del buque, a su dotación y al transporte de mercancías, la mayor parte de ellos desde un punto de vista mercantil, aunque también incluye medidas disciplinarias. La simple enumeración de sus títulos nos ofrece una visión muy completa de su contenido:

- I De las obligaciones entre el patrón o naviero, el constructor y los accionistas, en orden a la fábrica y venta del buque.
- II De las obligaciones del contramaestre, del escribano y de otros oficiales de mar.
- III De las obligaciones entre el patrón y los marineros de la tripulación.
- IV De los actos, contratos y condiciones de los fletamentos entre patrón y cargadores.
- V De la carga, estiba y descarga de los géneros y de los daños causados en ellos en esta maniobra.
- VI De la encomienda del buque y de los géneros para un viaje.
- VII Del orden y reglas del anclaje de la nave en rada, en la playa o en el puerto.
- VIII De las mutuas obligaciones entre el patrón, los mercaderes y pasajeros embarcados.
- IX De los impedimentos de patrón y mercader para emprender o continuar el viaje.
- X De la conserva entre naves y de sus condiciones y estilos.
- XI De la echazón y de las demás averías que acontecen en la mar.
- XII De las averías causadas a una nave mercante por insulto de bajeles enemigos o de corsarios.
- XIII De las mutuas obligaciones entre un patrón y los interesados en el buque.
- XIV De la observancia de los contratos y de la buena fe en la compra y venta de las mercaderías.

La minuciosidad con que se atendían los diversos aspectos que afectaban a la navegación mercante y a las relaciones entre patrón y dotación, así como los distintos supuestos a los que debían hacer frente en relación con el transporte de las mercaderías, constituía un instrumento de singular importancia a la hora de resolver los pleitos y reclamaciones que pudieran presentarse ante los distintos consulados.

En este sentido, existe una curiosa polémica en torno al propio título de esta obra, pues algunos autores recuerdan que no es el *Libro del Consulado*, sino «Libro de Consulado», pues era de utilidad no para un consulado concreto, sino para todos los existentes.

No es una cuestión baladí ya que, para contrariedad de los autores barceloneses, el primer Consulado del Mar fue creado por Pedro III el Grande en Valencia, en 1283. La ciudad, que había sido reconquistada por su padre, Jaime I, cincuenta y cinco años antes, se había convertido en un activo centro comercial (31), lo que hizo posible crear una institución que contaba con precedentes en el área mediterránea —algunos muy antiguos, como el creado en Mesina en 1128, y otros más recientes como el de Génova, de 1250—, pero que fue la primera de la península ibérica.

Sin embargo, la creación del consulado fue en realidad una concesión obtenida del monarca en momentos de especial dificultad. En pleno enfrentamiento con Francia, tras la excomunión dictada contra él por el papa Martín IV, es cuando los mercaderes valencianos logran, a cambio de su apoyo, que el rey cree esa institución. Ello debe ser entendido en el marco del peculiar sistema por el que se regían las Cortes de la Corona de Aragón, tanto las generales como las de los distintos territorios. En ellas, antes de proceder a la aprobación de los subsidios reclamados por el monarca, lo cual era una de las principales razones de su convocatoria, era preciso resolver los «agravios» o *greuges* que los miembros de sus brazos presentaban, lo que daba origen a interminables discusiones que dilataban la duración de las Cortes e impedían que fueran abordados los asuntos fundamentales.

Tuvieron que transcurrir muchos años para que Pedro IV creara, en 1343, el Consulado del Mar de Mallorca y, cuatro años después, el de Barcelona (1347). Durante el mismo reinado surgieron otros consulados menores, como Tortosa (1363) y Gerona (1385). Ya en el reinado de su hijo Juan I se creó el de Perpiñán (1388), y muchos años después el de Sant Feliu de Guíxols (1443). En esta relación se suele incluir otro consulado: el de Tarragona; sin embargo, aunque hay documentación en la que se cita a los cónsules de esta ciudad, no parece que llegara a establecerse formalmente, como concluía Smith en su *Historia de los Consulados de Mar* (32).

(31) La importancia de la actividad marítima en los puertos de Valencia y Mallorca suele ser infravalorada o, al menos, eclipsada por las frecuentes referencias a la pujanza de Barcelona. Sin embargo, como han constatado diferentes estudios, Valencia se erigió muy pronto en núcleo exportador de sus excedentes agrícolas, sobre todo a las Baleares y al norte de África. En este sentido, podemos citar: SOLER MILLA, Juan Leonardo: «Los judíos valencianos, el mercado y las rutas mercantiles en el Mediterráneo bajomedieval», en *Revista de Historia Medieval*, núm. 13 (2006-2008), pp. 87-108. Aunque centrado en una minoría concreta, hace alusión a la realidad comercial del momento.

(32) SMITH, Robert Sidney: *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700*. Península, Barcelona, 1978.

La institución del primer consulado peninsular vino determinada por el interés de los «prohombres de mar» valencianos en conseguir independencia para entender de los asuntos que les afectaban y a los que ya se hacía referencia en los fueros otorgados a la ciudad por Jaime I tras su reconquista. Sin embargo, la multiplicidad de jurisdicciones que podían entender de ellos planteaba evidentes problemas, que quisieron resolver «arrancando» del monarca la creación de este primer Consulado de Mar, con jurisdicción plena para dirimir los pleitos suscitados entre mercaderes y hombres de mar.

La institución estaba basada en la figura de dos cónsules, elegidos el día de Navidad de cada año por los prohombres del mar entre «entendidos» en esa materia. Estos cónsules, para resolver los casos que les fueran planteados, debían aplicar los usos y costumbres de la mar, de acuerdo con lo que se acostumbraba hacer en Barcelona, lo cual no deja de ser llamativo, ya que el derecho marítimo subyacente a los fueros de Jaime I es sustituido por este derecho consuetudinario imperante en la ciudad condal, cuyos cónsules, sin embargo, no gozaban todavía de la independencia de los de Valencia.

Esa autonomía fue perfeccionándose posteriormente y, para ello, fue creada la figura de un juez de apelaciones, nombrado por el rey o el procurador real, a propuesta de los prohombres de la mar, la cual, en la mayoría de los casos, era confirmada.

Aunque el procedimiento finalizaba con la sentencia dictada por el citado juez de apelaciones, mediante un privilegio concedido por el rey Alfonso V en 1332, se prohibió expresamente la interposición de cualquier tipo de recurso, previsto por la legislación foral, contra las sentencias pronunciadas por ese juez de apelaciones del Consulado.

Sin embargo, a mediados del siglo XIV surgieron diversos conflictos de competencia, fruto del enfrentamiento entre mercaderes y hombres de mar, conflictos que dieron lugar a otro privilegio, dictado por Pedro IV el Ceremonioso en 1359, en virtud del cual uno de los cónsules de Valencia debía ser mercader, y el otro, «hombre de mar», cosa que, por otra parte, ya sucedía en los recién creados consulados de Mallorca y Barcelona. Lógicamente, esta decisión suscitó el rechazo de los hombres de mar, que iniciaron un contencioso, resuelto mediante un acuerdo suscrito con los mercaderes el 13 de enero de 1360, en la catedral de Valencia. Este acuerdo fue más tarde ratificado por el rey, aunque con importantes modificaciones, pues si bien mantenía el requisito de que los cónsules fueran, uno mercader y otro «hombre de mar», el juez de apelaciones único se dividía en dos, uno para cada parte. Pero lo más importante era que la jurisdicción del Consulado no quedaba circunscrita a las cuestiones marítimas, sino que se extendía también a todas las mercantiles.

La reforma afectó también a la propia sede del Consulado, que desde su fundación venía reuniéndose en la capilla de Santa Tecla (33) y que pasó a

(33) Se encontraba situada al comienzo de la calle del Mar, donde posteriormente se levantó el convento de San José y Santa Tecla, de agustinas ermitañas, ya desaparecido.

instalarse en la lonja de mercaderes, también conocida como Lonja de la Seda.

Quedaba configurada de esta forma la jurisdicción de este tribunal, limitada a asuntos civiles, por razón de materia, con exclusión de los asuntos penales. A su peculiar funcionamiento hacía referencia el profesor Fairén (34) en una conferencia pronunciada en la Lonja valenciana con ocasión del séptimo centenario del *Llibre*.

Hasta dictar sentencia, podían seguirse dos procedimientos: uno, de características similares al de otros tribunales, con autos escritos, y otro, de carácter sumario, que derivaba de los privilegios otorgados por Pedro IV el Ceremonioso en 1336, en los que se prohibía el uso de escritos en todas las actuaciones, de manera que las exposiciones y los recursos se presentaban oralmente.

En ambos casos, y antes de dictar sentencia, los cónsules debían escuchar el parecer de los prohombres de mar y de los mercaderes, a los que se daba conocimiento de las actuaciones de forma independiente. Unos y otros emitían su parecer, siendo vinculante el de los prohombres cuando no coincidía con el de los mercaderes. Como señalaba Fairén, primaba «el mar sobre la mercancía». El mismo procedimiento se seguía en el recurso de apelación, aunque las opiniones de ambas corporaciones debían ser emitidas por personas distintas de las que habían participado anteriormente en el dictamen ante los cónsules.

Como he señalado anteriormente, el modelo valenciano es el que se instauró en Mallorca en 1343, tras la anexión definitiva de la isla a la Corona de Aragón, llevada a cabo por Pedro IV. El primer consulado mallorquín había sido obra de Jaime III de Mallorca, quien lo creó en 1326. Tras ser desposeído del trono por su cuñado, los mercaderes pidieron al monarca aragonés la reforma de ese consulado, para que se rigiera «per modum et forman in civitate Valencie usitatos».

El modelo valenciano se exporta, por lo tanto, a Mallorca y desde allí pasa a Barcelona, donde en 1348 se abandona definitivamente el sistema hasta entonces imperante para reformarlo «sub ea scilicet forma qua concessum est civitati Maioricarum».

Todos los consulados, salvo los de Mallorca y Barcelona, fueron suprimidos por los Decretos de Nueva Planta de Felipe V. Y mientras que el primero de los citados subsistió, tras diversas reformas, hasta la promulgación del Código mercantil en 1829, el de Barcelona aún sigue existiendo como un órgano de resolución de conflictos dependiente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la ciudad.

Ordenanzas navales

Hasta ahora nos hemos ocupado exclusivamente de las actividades marítimas y del conjunto de disposiciones que fueron conformando un corpus jurí-

(34) FAIRÉN GUILLÉN, Víctor: *Importancia de los tribunales consulares. El consulado del mar de Valencia*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 1984.

dico que sirvió para hacer frente a los contenciosos suscitados en la práctica comercial. Pero no menos importante es el desarrollo de la marina de guerra, que hizo posible la consolidación de la Corona de Aragón como potencia naval y su proyección mediterránea.

Es indudable que el origen de la misma hay que buscarlo en la necesidad de garantizar la seguridad de las costas y la protección del tráfico marítimo. Es significativo el hecho de que las primeras acciones navales, a las que ya he hecho referencia, fueran encaminadas a hacer frente a las incursiones berberiscas, y el mismo sentido tienen las autorizaciones concedidas para practicar el corso y los privilegios concedidos a los que lo realizaban. Este mismo carácter tuvo la expedición emprendida por Ramón Berenguer III, en 1114, contra Mallorca apoyando a Pisa, una de las potencias navales de la época, debido al problema que planteaban las actividades piráticas realizadas a partir de esa isla.

Pero, inmediatamente después de que el condado de Barcelona se incorporara a la Corona de Aragón, la acción naval cobra una nueva dimensión. En 1147, el príncipe Ramón Berenguer IV participa junto a los genoveses en la expedición contra Almería, un objetivo muy lejano de sus aguas. Bien es cierto que, al año siguiente, los genoveses le ayudarán en la conquista de Tortosa, plaza, esta sí, que se inscribía en el marco de los intereses estratégicos del reino.

La práctica totalidad de los monarcas aragoneses hicieron de su armada un instrumento de su política (35), primero para la reconquista de los territorios peninsulares y, posteriormente, para su expansión por aguas del Mediterráneo, donde entraron en colisión con esas dos repúblicas de Pisa y de Génova con las que, inicialmente, se había aliado.

Su progresión hacia oriente vino determinada, en gran medida, por las limitaciones impuestas para la anexión de territorios peninsulares por los acuerdos con los castellanos y por la propia vocación marítima de los reyes aragoneses, condicionados por la actividad mercantil desarrollada en las ciudades costeras, que condujo a sus naves hasta los confines del Mediterráneo. Sin embargo, el proceso que dio forma definitiva a la Corona de Aragón es objeto de atención por parte de otros intervinientes en este ciclo. De ahí que, en esta ocasión, deba limitarme a los aspectos que tratan de la organización sobre los que se asentó el poderío naval de los monarcas aragoneses que, en mi opinión, podría concretarse en los siguientes puntos:

- La capacidad de disponer de un elevado número de unidades navales que, en unos casos, eran puestas a flote por las ciudades y, en otros, fueron propiedad de la Corona. Para ello se requería la existencia de unas atarazanas que garantizarán la construcción y conservación de todas ellas, siendo las de Barcelona las más importantes, aunque no las únicas.

(35) Capmany señala que el único que no participó en una expedición naval fue Fernando I, el primer monarca de la casa de Trastámara.

- Unas ordenanzas que regulaban la actuación en combate y un conjunto de normas que hicieron posible la organización de grandes empresas navales, todo ello complementado por la actividad corsaria, que contó el decidido apoyo de los monarcas.
- Finalmente, no podemos olvidar que la eficacia de estas unidades estaba basada en la competencia y perfecto adiestramiento de sus dotaciones. Especial interés tuvo el mantenimiento de un cuerpo de ballesteros que, con otras medidas complementarias, fue capaz de garantizar la supremacía en el combate de las galeras aragonesas.

La construcción naval

La primera noticia conocida del arsenal de Barcelona aparece en 1243, con motivo de la delimitación que entonces se hizo de la playa y ribera. Se encontraba en el mismo lugar en el que se levantan las atarazanas que han llegado hasta nuestros días, un lugar distinto del señalado para astillero común de los buques mercantes.

No eran las únicas, pues también había atarazanas en Tortosa, Valencia y Mallorca. En ellas se construyeron numerosas galeras y buques de diversa tipología que formaron parte de las diferentes expediciones emprendidas, en las que sorprende el elevado número de «velas» que se reunían.

Las atarazanas de Barcelona fueron creciendo en el transcurso del tiempo, y ya en tiempos de Jaime II tenían capacidad para acoger 25 galeras. Sin embargo, fue Pedro III quien impulsó la construcción de la fábrica actual, mientras que Pedro IV culminó el proyecto, incrementando sus dimensiones para que pudiera albergar al menos treinta galeras, a las que dotó de almacenes para todos sus pertrechos. Incluso pensó edificar, junto a ellas, un palacio en el que residir con su familia, lo cual no se llevó a cabo.

La actividad constructiva allí desarrollada fue incesante. Las galeras construidas en unos casos eran financiadas por el monarca y, en otros, por la propia ciudad de Barcelona, que llegó a contar con una fuerza naval poderosa al servicio de la Corona y de sus propios intereses a través de la práctica del corso, que fue también regulada.

Ballesteros navales

En unos momentos en los que la artillería no había hecho irrupción todavía (36), la supremacía en los combates venía determinada, en gran medida, por la

(36) La primera acción en la que se disparó una pieza de artillería fue una defensa del puerto de Barcelona contra un ataque castellano, en el curso de la llamada «guerra de los dos Pedros». La pieza era una bombardera y, según refiere Capmany, causó grandes estragos en las naves enemigas.

eficacia de los ballesteros que iban embarcados en las galeras, cuya actuación era decisiva a la hora de barrer las cubiertas enemigas en los momentos previos al abordaje. En este sentido, los ballesteros de los buques aragoneses alcanzaron un merecido prestigio que comenzó a labrarse cuando, en 1285, derrotaron con contundencia a la armada francesa de Felipe III en el combate de Formigues.

Aunque el rey no disponía de fuerzas permanentes para integrar la dotación de sus galeras, sí llegaron a existir en la ciudad de Barcelona, dependientes de sus magistrados. Entre ellas merece ser destacado el cuerpo de ballesteros, creado en 1362, con carácter permanente, para la defensa de la ribera, puerto y atarazanas. A esta corporación se la dotó de un reglamento específico, en virtud del cual se autorizó a sus miembros el uso de armas en tiempos de guerra, luego extendido a los de paz, y se les dotó de embarcaciones propias para la defensa de la rada. Con este reglamento, en definitiva, se sentaron las bases para el establecimiento de una organización permanente, lo que tuvo una notable incidencia en la eficacia de las unidades navales.

Porque, como han resaltado algunos autores, los ballesteros de tabla eran quienes decidían las batallas cuando las galeras ponían los remos en amarras. De ahí que cualquier responsable de las mismas quisiera contar con estos hombres, pues iban descansados y con sus ballestas y puntiagudas saetas bien arregladas, dispuestas y emplumadas. Así, mientras las galeras bogaban, ellos iban tensando su arma, aunque en caso de necesidad no vacilaban en tomar los remos. Los ballesteros catalanes eran capaces de fabricar una ballesta nueva por sí mismos y conocían a la perfección todo cuanto a su oficio correspondía, algo que no era habitual en otros lugares. Y es que los ballesteros barceloneses lo aprendían desde «que los amamantaban», circunstancia que les convirtió en los mejores del mundo (37).

Para garantizar su formación y conservar ese «crédito, tan justamente merecido», la ciudad de Barcelona organizaba periódicamente unos ejercicios públicos en los que se otorgaban premios a los tiradores más destacados (38), de manera que siempre se dispuso de hombres capacitados para integrarse en el citado cuerpo de ballesteros y nutrir las dotaciones de las galeras, lo que puede ser considerado un claro precedente de nuestra Infantería de Marina.

Ordenanzas navales de Bernardo de Cabrera

Que hubo normas para regular la actuación de las unidades navales aragonesas y la vida a bordo es algo indudable, aunque no existiera un código escrito que las reuniera. Fue Pedro IV, un monarca obsesionado con la regulación jurídica de los más diversos aspectos, quien encargó a un marino de gran

(37) PLANELL DE LA MAZA, Antoni J., y PLANELL CLAVERO, Antoni J.: *Roger de Lauria. El gran almirante del Mediterráneo*. Bubok Publishing, 2011

(38) CAPMANY SURÍS, Antonio de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 1779, p. 113

experiencia, Bernardo de Cabrera, la elaboración de unas ordenanzas navales, que fueron sancionadas por el monarca el 5 de enero de 1354.

Cabrera había nacido en Calatayud en 1298, aunque pertenecía a una ilustre familia catalana, con ramas establecidas en diversos lugares de la Península. Fue uno de los marinos más destacados de su época, por lo que en 1353 se le nombró almirante de la flota que, en alianza con la veneciana, salió para enfrentarse a los genoveses en el marco de las permanentes disputas por la isla de Cerdeña. El triunfo alcanzado en la batalla de Alguer acrecentó su prestigio y, al regreso de esta jornada, fue cuando el rey le encargó la elaboración de las ordenanzas que llevan su nombre. Lo que suele omitirse es que Bernardo de Cabrera fue ejecutado en 1364, en la ciudad de Zaragoza, por orden del mismo Pedro IV al que había servido con lealtad, en el marco de la guerra con Castilla, siendo este uno de los episodios más ominosos de su reinado, cuyo análisis excede de los límites de este trabajo (39).

Las ordenanzas constan de 34 «capítulos», que en realidad son artículos. Hemos señalado antes la posibilidad de que los aspectos regulados en ellos respondieran a usos en vigor desde antiguo, por más que ya en el primero se introduzca una innovación, relativa al lugar que el general debe ocupar en la galera durante el combate. Había «sido costumbre hasta aquí» que se colocara junto al estandarte, en el tercio de la galera. Aduciendo razones prácticas, como la duración de las batallas y las dificultades para mandar y ordenar desde ese lugar, Cabrera dispone que se sienta en la popa, entre dos consejeros, acudiendo al estandarte sólo cuando la «galera fuese entrada», para defenderlo o morir junto a él.

«Morir junto a él» es la expresión suprema del espíritu de acometividad que impregna las ordenanzas, como han señalado todos los que se han ocupado de las mismas. El capítulo XXV constituye una muestra evidente de lo señalado, al fijar como demérito el que dos galeras aragonesas no hagan frente a tres enemigas, tres a cuatro, cuatro a cinco y cinco a siete. Porque, como precisaba Capmany, lo que se establece en ellas son las actuaciones en las que era «delito no vencer o afrenta ser vencido», ya que la ordenanza no enseña cómo vencer, sino que «manda solo que se venza».

En realidad, las ordenanzas son un código disciplinario ya que, salvo los cuatro primeros capítulos, en los que se hace referencia a los cometidos del general, los vicealmirantes, los capitanes y los cómitres, junto con los capítulos XVII, XXII y XXXIII, relativos a signos de identificación como estandartes, faroles y banderas, y el XXXI, que hace referencia al armamento, todos los restantes regulan los castigos a imponer para quienes contravinieran lo que se establece en ellos (40).

(39) Sobre este asunto puede consultarse el artículo de LAFUENTE GÓMEZ, Mario: «Rebelión, traición y *lesa maiestatis* en Aragón durante la guerra de los dos Pedros (1356-1366)», en *E-Spania*, 14 de diciembre de 2012, <https://e-spania.revues.org/2189>

(40) La única excepción la constituye el capítulo XXI, que prohíbe los desembarcos en tierra enemiga sin cumplir determinados requisitos, ya que no señala castigo para quien los hiciera u ordenara.

Los castigos, generalmente muy rigurosos, contemplan un amplio abanico de posibilidades. Desde el ahorcamiento en la entena, con el agravante de arrastrar el cadáver, hasta penas pecuniarias, pasando por castigos físicos como «correr villa o cruxía con azotes», cortar la lengua, cercenar la parte superior de las orejas, azotar, o ser arrojado al mar, «pero de manera que no muera de ello». También se contempla la reclusión en prisión, en determinados casos de menor importancia, manteniendo al preso desnudo. En otros casos, la fijación del castigo queda al arbitrio del general, al que en el último capítulo se le faculta para agravar o moderar las penas establecidas.

Sin embargo, a la hora de aplicar los castigos corporales se impone un sentido utilitario ya que, por ejemplo, en el capítulo IX se prohíbe expresamente a los cómitres herir «con lanza o dardo» a los hombres de su galera, «pues mejor es castigar con una correa, con bastón o con vara», ya que de esta forma «no estropea la gente, ni se mellan las armas». La misma finalidad persigue el capítulo XVIII cuando establece que ningún hombre de la galera pierda puño o pie, «porque después aquel hombre para nada es bueno (...) Antes bien será castigado en correr villa o cruxía con azotes, o en perder la lengua u orejas, o en ser ahorcado, según fuere la culpa». Conviene recordar que, en aquellos momentos, la gente de remo era voluntaria y llevaba armas porque, en caso necesario, tomaba parte en los combates.

Que estamos ante un código de conducta de indudable severidad es algo evidente. Su objetivo era mantener la disciplina en una armada que debía batirse con fuerzas superiores, como las flotas de Génova o Pisa, y vencerlas.

Tan importante es la lectura de su contenido como el análisis que del mismo hizo, por ejemplo, Capmany, un autor que escribía a finales del siglo XVIII, cuando la guerra había vuelto a prender entre las naciones de Europa y nuestra Armada se ve de nuevo enfrentada a la inglesa. Sus interpretaciones merecen ser destacadas, pues algunas de las consecuencias que refleja siguen siendo de actualidad en nuestros días. Para Capmany, Bernardo de Cabrera, quien, como todo mando, conocía que el valor es algo innato en determinadas personas, quiso convertirlo en una virtud de ordenanza para que, de esta forma, llegara a ser común en todos, en beneficio de la reputación de las armas del rey. Para él, el valor de un individuo puede sustentarse en muy diversos motivos: la experiencia de sus propias fuerzas, la confianza en su destreza, o la necesidad de conservarse. Pero en un cuerpo entero, en una unidad, el valor solo puede provenir del rigor de la disciplina; de ahí la severidad de una ordenanza que impone castigos deshonorosos a los hombres honrados, de manera que en ella encuentren estímulos para actuar con bizarría, a fin de evitar la infamia y mantener el honor.

Pudiera parecer que la amenaza del castigo disuadiera a muchos de aceptar voluntariamente la carrera de las armas. Pero la experiencia demuestra que «cuanto más honrada ha sido la profesión militar, más severa ha sido la disciplina; y cuanto más rígida ha sido la ordenanza, más completas han sido las huestes», pues nunca faltarán jóvenes deseosos de gloria que abracen gustosos una carrera de tan riguroso servicio. Capmany establece un curioso paralelismo

mo con las órdenes religiosas al señalar que «los conventos de religiones austeras son ordinariamente los más poblados o, a lo menos, nunca tienen desiertas sus celdas». Un comentario que, a pesar de ser efectuado hace más de 200 años, podría ser aplicado a la realidad de nuestros días.

Hay otro aspecto de los comentarios de este autor que merece ser recordado: el relativo a los premios. Frente al rigor de los castigos, puede llamar la atención la falta de atención que aquí y en otras ordenanzas se presta a las recompensas, lo que en ocasiones conduce a una multiplicación de las mismas y a la arbitrariedad en su concesión. Capmany en este asunto es extraordinariamente crítico. «Cuando las condecoraciones se hacen comunes, dejan de ser distinciones y pierden todo su efecto» (41), de manera que «la frecuencia y prodigalidad de los premios viene a ser una señal de la decadencia de una nación. Es la prueba de que sus principales estribos empiezan a falsear, pues el móvil del honor puede menos que el ansia de los honores». Así pues, «para que los premios produjeran admirables efectos, deberían ser moderados y raros, concedidos a hombres raros. El hombre de largos servicios no se queja tanto de no ser premiado, como de ver premiados a los que aún no han aprendido a servir».

Otras ordenanzas

Hasta ahora he hecho referencia a las Ordenanzas de Bernardo de Cabrera, pero bajo el reinado de Pedro IV fueron promulgadas otras, como la relativa a los sueldos de los diferentes miembros de una armada, entre los que se hace referencia a cada uno de ellos, así como al número que de cada clase embarca: almirante o capitán general, vicealmirante, capitán, escribano, alguacil, cómitre, sotacómitre, nocheros (8), proeles (8), ballesteros (40 o 30), alieros (6), curulleros (6), espalderos (6), remeros rasos (154 sencillos, dos palomeros y un senescal), trompeta (1), médico o cirujano (1), músicos de la armada (2 trompas, 1 clarinero, 1 cornamusa y 1 atabalero) (42).

En 1359 se promulga otra sobre las «mesas reales de alistamiento» (43), que contiene instrucciones precisas a la hora de reclutar el personal que deseaba servir en la Armada. Esta ordenanza, al igual que otra sobre «el arbitrio de reclutas para la Real Armada» (44), fue promulgada en un momento especial-

(41) Todas las referencias proceden de la introducción que, con el título de «El editor», precede a CAPMANY, Antonio: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*. Imprenta Real, Madrid, 1787.

(42) «Ordenanza sobre la asignación de sueldos a los diferentes individuos de una Armada y sobre el apresto y forniture de armas de cada uno respecto a su clase», en CAPMANY, Antonio: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*. Imprenta Real, Madrid, 1787, pp. 22-27.

(43) «Ordenanza que debían observar los Comisarios de las Mesas Reales de los Alistamientos en su gobierno y administración», en *ibidem*, pp. 28-36.

(44) *Ibidem*, pp. 37-38

mente delicado, en el marco de la llamada «guerra de los dos Pedros», que enfrentó a Pedro I de Castilla con Pedro IV de Aragón. Ese año, una escuadra castellana de 28 galeras, 4 leños y 2 galeotas, junto con naves cántabras, diez galeras de Portugal y otras tres del rey de Granada, atacó Barcelona, aunque no pudo tomarla. Tras retirarse, Pedro IV, que se hallaba en la ciudad condal, mandó alistar con urgencia una armada para acudir en socorro de Ibiza, que estaba siendo sitiada, e impedir el desembarco de los castellanos. Al frente de ella iban Bernardo de Cabrera y su hijo que, cinco años después, serían ejecutados, como antes he señalado.

Terminamos aquí el recorrido por las ordenanzas de una Armada «respetada y temida de todas las demás naciones, preferida por los reyes de Aragón en las empresas más arduas y celebrada con singulares elogios por los historiadores extranjeros». Ella, junto a la marina mercante, fue uno de los pilares que cimentaron el prestigio de la corona aragonesa ya que, como concluía el tantas veces citado Capmany, «la navegación, que ha constituido en todos los tiempos el verdadero poder de las naciones, pues con el imperio de los mares les asegura el dominio y usufructo de todas las tierras, es la que hizo ricas y famosa a las repúblicas antiguas».

LA EXPANSIÓN MEDITERRÁNEA DE LA CORONA DE ARAGÓN DURANTE LOS SIGLOS XIII Y XIV

Mario ORSI LÁZARO
Licenciado en Historia

Cuando el Instituto de Historia y Cultura Naval me hizo llegar, a través de mi directora de tesis doctoral, la doctora Roser Salicrú, la invitación a impartir esta conferencia y participar en estas jornadas, acepté encantado, considerando la oportunidad que suponía compartir mi principal línea de investigación con una institución y un público a los que solo me había acercado en calidad de lector o visitante del Museo Naval. Sin embargo, tras algunos momentos de reflexión, me di cuenta de lo complejo de la petición y del desafío que esta representaba, pues el título identificaba tal cantidad de realidades históricas, distintas cronologías y temas de estudio que, en realidad, iba a exigir un draconiano trabajo de síntesis.

Por ello, considerando que existen numerosos trabajos de síntesis de los hechos históricos de la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, la mayoría de ellos accesibles para el gran público, esta intervención evitará centrarse en la descripción de episodios y conflictos concretos. En cambio, se ha optado por dar prioridad a las estructuras socioeconómicas y a las prácticas bélicas que permitieron a la Corona de Aragón expandir sus fronteras por el Mediterráneo, más allá de los límites geográficos de las principales costas y, de hecho, más lejos de lo que sus capacidades demográficas y económicas parecían permitir.

El contexto: la guerra en Europa y en el Mediterráneo en la baja Edad Media

En la invitación inicial para impartir esta conferencia se acotó el tema dirigiéndolo, como es lógico en esta sede, hacia los aspectos navales de la expansión catalanoaragonesa. Para comprender el modo de proceder de los monarcas de la casa de Aragón en su política militar en el Mediterráneo, es necesario sin embargo describir brevemente el funcionamiento básico de las sociedades mediterráneas medievales cuando entraban en guerra, y el modo en que la estrategia y las operaciones se plasmaban en hechos históricos.

La primera consideración que deberíamos tener en cuenta para contextualizar las guerras medievales es, sin duda, la superación del viejo tópico de la decadencia y oscuridad de la Edad Media, fuertemente arraigado en el análisis de las guerras de ese tiempo. Dado que cada guerra es hija de la sociedad que la produce, el mundo medieval, que se organizaba en estructuras más pequeñas y descentralizadas que las monarquías absolutistas y los Estados modernos, generaba una menor cohesión interna en los ejércitos y flotas de los reinos feudales. Sin embargo, los métodos utilizados por las gentes de guerra estaban adaptados para optimizar las capacidades de cada una de las pequeñas unidades políticas (linajes nobiliarios, ciudades, órdenes militares), vertebrándolas en una estrategia coherente que generaba operaciones y tácticas eficaces. Veámoslas, pues, para poder entender el modo en que los monarcas de la casa de Aragón llevaron a cabo su expansión mediterránea.

El control del territorio partía de la posesión de su fortificación principal, que solía ser el centro político, económico y religioso de la región circundante. Puesto que la tecnología militar de la época era mucho más eficiente en la construcción de fortificaciones que en su destrucción, cualquier castillo o ciudad amurallada tenía grandes capacidades defensivas.

Con frecuencia, la única opción de un atacante era sitiar la fortaleza hasta rendirla por hambre, pero si esta estaba bien abastecida había que desgastar primero —en ocasiones durante años— sus capacidades económicas. Esta guerra de desgaste económico y asedios también tenía su reflejo en el ámbito naval. La destrucción del comercio marítimo enemigo y la conquista de sus puertos clave respondía, en las zonas costeras, a un esquema paralelo de guerra de desgaste económico, previo al ataque a la fortificación principal de la región, como base para la expansión territorial.

Una monarquía feudal

Para entender la expansión mediterránea de la Corona de Aragón es preciso empezar definiendo su composición política, los diferentes reinos y lenguas que la componían y el modo en que unos y otros se unían para servir, siempre a cambio de una compensación, a las ambiciones de expansión territorial de su monarca.

La Corona de Aragón podría considerarse sinónimo de la señoría del rey de Aragón. No era, por lo tanto, un reino —como erróneamente se piensa, confundiéndola con el reino homónimo—, ni tampoco una confederación, dado que los distintos reinos reconocían a la misma persona como señor pero no estaban políticamente unidos y negociaban sus relaciones con él por separado. La documentación, cuando no cita todo el listado de títulos del monarca, le denomina *senyor rey* o *rey d'Aragó*, como forma apocopada para denominar a un señor que, siendo poseedor de varios títulos (conde de Barcelona, rey de Valencia, de Cerdeña...), se conocía por el más prestigioso y antiguo de ellos. De esta manera, la expansión de esa *terra e senyoria del rei d'Aragó*, también denominada así en latín (*terra et dominicatura domini regis Arago-*

num), respondía, en última instancia, a la política de crecimiento patrimonial de un linaje, y no a los proyectos imperialistas de una nación o un reino ni a la expansión económica y mercantil de una clase social. La expansión hacia los mercados italianos, norteafricanos y orientales de los mercaderes y navegantes catalanes —nombre dado a todos los súbditos del rey de Aragón por sus aliados, competidores y enemigos en el Mediterráneo medieval— fue un proceso distinto de las conquistas políticas, territoriales y militares que ocupan esta conferencia. Es indudable que ambos procesos fueron paralelos y estuvieron interconectados, pero para analizar los aspectos militares y navales de dicha expansión hay que centrarse, principalmente, en las estructuras sociopolíticas y prácticas operativas que servían para alimentar y ejecutar las guerras de la casa de Aragón en el Mediterráneo.

Debilidad cuantitativa y ventaja cualitativa: estructuras militares

El análisis de las capacidades de la casa de Aragón en el contexto del Mediterráneo medieval debe empezar subrayando una de sus características fundamentales: los reyes de Aragón no poseían un gran patrimonio ni unas finanzas especialmente saneadas. Desde los tiempos del estallido de las primeras revueltas feudales (siglo XI), tanto el conde de Barcelona como el rey de Aragón tuvieron en sus reinos un escaso acceso a las rentas y recursos económicos del territorio, muy controlado por la nobleza y las grandes instituciones eclesiásticas. La unión de ambas señorías y las posteriores conquistas a costa del Islam peninsular llevaron a los reyes de Aragón a gobernar varios reinos de gran dinamismo económico pero, de entre la multitud de señorios feudales en que estaba dividido cada uno de ellos, solo unos pocos quedaban dentro del patrimonio directo del rey. Por todo ello, la expansión territorial de la Corona de Aragón quedó marcada por dos características.

En primer lugar, dado que las distintas formas de servicio militar obligatorio de los súbditos del rey estaban restringidas a acciones defensivas en sus reinos de origen, cualquier campaña militar en el Mediterráneo debía realizarse contando con tropas voluntarias y asalariadas. Debido al reducido patrimonio del linaje regio, estas campañas habían de pagarse con los donativos de Cortes y Parlamentos de cada reino —cuyas élites solo votaban su aceptación a cambio de contrapartidas políticas— o enajenando el ya escaso patrimonio del monarca.

En segundo lugar, si se tienen en cuenta las principales guerras en que se vio envuelta la Corona de Aragón en los siglos XIII y XIV, se puede ver que la mayoría de sus principales enemigos (la monarquía francesa, los Anjou, la Santa Sede, Pisa, Castilla o Génova) disponían de muchos más recursos materiales para alimentar sus empresas bélicas. Este hecho tuvo grave impacto en las capacidades de los reyes aragoneses para mantener guerras prolongadas contra enemigos que podían movilizar ejércitos y flotas mucho más numerosos durante mucho más tiempo. Las opciones de planificación estratégica y operacional siempre topaban con un techo en el número de tropas y en su tiempo de servicio.

Esta limitación cuantitativa y la constante necesidad de pactar las ayudas económicas a la guerra marcaron la política exterior de los reyes de Aragón. La intensidad bélica en ciertos períodos y la organización de las conquistas, de su reparto y de la estructura institucional de las unidades políticas resultantes fueron consecuencia de los distintos ciclos de la negociación con las élites de cada reino, de la gestión de impuestos y de la situación del patrimonio regio. De esta manera, podríamos dividir la expansión mediterránea de la Corona de Aragón en tres fases fundamentales.

Una primera fase que alcanzó los primeros puntales de la futura expansión marítima, aproximadamente entre 1228 y 1282. Con la consolidación en el trono de Jaime I, llegaron las conquistas de Mallorca y Valencia, que completaron la expansión peninsular de la Corona. En estas conquistas aún se atraía a los combatientes mediante el reparto del botín y de los nuevos territorios. Sin embargo, debido a la larga duración de las campañas y a su lejanía de los puntos de origen de los combatientes, también empezaron a organizarse distintos métodos de servicio armado a la Corona, tanto voluntario como remunerado, gracias a los primeros impuestos generales votados en cada reino por las respectivas Cortes.

Durante el reinado de Pedro el Grande se inició una segunda fase, en la que los métodos para financiar ejércitos y armadas y mantener y abastecer tropas en campañas largas y lejos de los reinos cismarinos de la Corona de Aragón evolucionaron considerablemente. Tomando como referencia el estallido de la guerra de las Vísperas Sicilianas (1282) y como punto final la muerte de Pedro el Ceremonioso (1387), encontramos una fase de máxima expansión de las fronteras y las capacidades militares de la casa de Aragón. Esta etapa se inició con las conquistas de Sicilia, los ducados de Atenas y Neopatria y Cerdeña, y tuvo su punto álgido en las guerras con Castilla, Génova y los rebeldes sardos del judicato de Arborea. Este período supuso la definitiva expansión de la Corona de Aragón en el Mediterráneo centrooccidental, que fue posible gracias a la estatalización y profesionalización del servicio militar a la Corona y a su financiación a través de la negociación pactista con Cortes y Parlamentos de cada reino. Estas capacidades materiales, muy inferiores a las de los rivales de la Corona, fueron suficientes para mantener su posición en el Mediterráneo. Sin embargo, durante el reinado de Pedro el Ceremonioso, la monarquía agotó todas las concesiones que podía ofrecer a nobleza y patriciado urbano a cambio de su apoyo en Cortes, así como el patrimonio regio, mayoritariamente en manos de acreedores. De este modo, en los últimos años del siglo XIV la expansión quedó paralizada, incluso amenazada en alguno de sus puntos más conflictivos, como Cerdeña, y las rutas de navegación que la sostenían fueron gravemente castigadas por el corso genovés y el norteafricano.

A finales del siglo XIV, y ya iniciado el cuatrocientos, la monarquía logró rehacer parcialmente su situación financiera y, aprovechando la escasa estabilidad local de sus rivales en Sicilia y Cerdeña, pudo apuntalar definitivamente sus posiciones en ambas islas. La reintegración final de estas posesiones —mucho más relevante que la pérdida de los ducados de Atenas y Neopatria—

supuso la consolidación definitiva de la posesión de la Corona y el punto máximo de su ciclo de expansión política, así como el inicio de una nueva fase de gestión de la guerra. Esta siguió llevándose a cabo por personal muy cercano a la clientela feudal del monarca, que empezó a financiarla mediante impuestos propios —fundamentalmente procedentes de Sicilia, gestionados por gentes de su casa sin negociar con las élites del reino— y nuevas redes de crédito privado. Solo con la llegada de los Trastámara y las conquistas napolitanas de Alfonso el Magnánimo se inauguraría un nuevo ciclo expansivo de la Corona de Aragón, pero estos hechos exceden del alcance y la cronología que nos ocupan, por lo que remitimos a la bibliografía adjunta.

Es bien sabido que las posibilidades militares de un reino o Estado dependen directamente, entre otros muchos factores, de los recursos materiales y financieros que puedan dedicar a ellas. Cuando tanto hemos insistido en las limitadas capacidades materiales —ante todo en comparación con sus vecinos y rivales— del linaje de los reyes de Aragón, sorprende que este alcanzara una expansión política y territorial de tanta envergadura. Ante las limitaciones cuantitativas mencionadas, la única explicación se encuentra en unas notables ventajas cualitativas, que procedemos a describir.

La principal ventaja cualitativa de las armas de la casa de Aragón se podría sintetizar, con muchos matices, en cuatro palabras clave: «diversidad», «frontera», «reclutamiento» e «integración». Los condicionantes específicos de los territorios cismarinos de la Corona de Aragón generaron una sociedad feudal de características muy particulares, en la que la relación del monarca con la Iglesia, la nobleza y las ciudades se vio modificada por factores geográficos y estratégicos únicos.

De este modo, en los ejércitos que conquistaron Sicilia, Cerdeña, Atenas y Neopatria había, como en cualquier fuerza similar en el Occidente mediterráneo, caballería e infantería pesadas, propias de la tradición guerrera de toda la Europa feudal. Las fuerzas de caballería, reclutada a través de las comitivas y clientelas de nobles y caballeros, así como de infantería, armada con lanzas y ballestas y proporcionada por ciudades y villas, de jurisdicción tanto regia como señorial, formaban la columna vertebral de las fuerzas del rey, pero se complementaban con otras tropas únicas en el contexto del Mediterráneo. Cabe destacar los caballeros *alforrats* o a la jineta —provistos de caballos ligeros, jabalinas, estribos cortos y sillas abiertas—, o los famosos almogávares, especializados en labores de reconocimiento, infiltración e infantería ligera, pero capaces de afrontar cualquier situación de combate. Fruto de la particular circunstancia de colindar en la frontera meridional con el sultanato de Granada, formaban unidades más ligeras y flexibles que las que solían verse en el resto de Europa, gracias a la constante movilización militar de las áreas de la frontera meridional del reino de Valencia y a la adopción de tradiciones guerreras norteafricanas.

Respecto a la guerra en el mar —que, no lo olvidemos, en esta cronología incluía con frecuencia la integración de tropas de tierra en los barcos, incluso como dotación para complementar su capacidad de combate—, conviene

subrayar que, pese a que los medios navales a disposición de los reyes de Aragón fueron siempre inferiores a los de sus rivales, las ciudades costeras de su señorío (Barcelona, Valencia y Mallorca ante todo) proporcionaban marinos expertos y barcos e infraestructuras de construcción naval de gran calidad. Las ciudades costeras lo hacían individualmente, en virtud del pacto con la monarquía, pero con el tiempo sus esfuerzos empezaron a coordinarse con Cortes y Parlamentos y con mandos de la casa real y ordenanzas emanadas de ellos.

Este conjunto de capacidades no solo permitía a los reyes aragoneses desplegar escuadras relativamente cercanas al estándar de las potencias mediterráneas, sino que también les daba la opción de movilizar ejércitos numerosos en cualquier costa del Mediterráneo central, dado que la movilización —forzosa en ocasiones— de barcos mercantes otorgaba a los oficiales regios una considerable capacidad logística y de transporte. Sin embargo, en el siglo XIII y la primera mitad del XIV, estas flotas tenían una clara división funcional: las labores de combate las realizaban fundamentalmente las galeras y otros barcos de remos auxiliares, mientras que los barcos redondos se reservaban para tareas exclusivamente de transporte. Sin embargo, los reyes de Aragón, y ante todo sus oficiales y consejeros dedicados a la guerra naval, supieron ver el potencial de los barcos atlánticos —cocas castellanas, principalmente— y fueron pioneros en su uso en combate en aguas mediterráneas. Una vez más, la capacidad de integrar tradiciones de construcción naval tan diversas como la mediterránea y la atlántica ofreció una considerable ventaja a las fuerzas catalanoaragonesas frente a sus competidores, tanto de la dinastía francoangevina como de los comunes italianos.

No obstante, conviene subrayar que todas estas capacidades, que podían verse por separado en muchos otros reinos o ciudades-Estado en el Mediterráneo, no hubiesen servido para explicar la expansión mediterránea de la Corona de Aragón. Tal expansión solo la explica la conjunción de todas ellas y, ante todo, su integración en un sistema coherente —siempre, obviamente, dentro de las limitaciones de una monarquía feudal— merced a los monarcas y a los oficiales de su entorno inmediato. Al igual que sus homólogos ingleses, los reyes de Aragón, dotados de un patrimonio modesto y capaces de movilizar fuerzas relativamente pequeñas, combinaban las tropas pesadas feudales con otras más ligeras procedentes de una frontera colindante con una sociedad no feudal. Igualmente, integraban los esfuerzos de mando y control de sus fuerzas en una red de hombres de confianza, imprescindible para asegurarse un mínimo potencial militar y compensar sus desventajas cuantitativas.

Objetivos estratégicos: rentas, impuestos y rutas de navegación

Llegados a este punto, y una vez considerada la posición de los reyes de Aragón en su entorno inmediato, conviene empezar a explicar los motivos de su expansión territorial en el Mediterráneo. Como ya se ha indicado, el crecimiento de los negocios y la navegación de los mercaderes catalanes hacia el Mediterráneo central y oriental —fuertemente multiplicado desde el litoral

valenciano y el fundamental punto de distribución de Mallorca— fue un proceso paralelo y sinérgico con las conquistas de la Corona, pero no necesariamente el motor de estas ni su motivo último. La teoría de la «ruta de las islas», que consideraba la expansión catalanoaragonesa sinónimo del control de la ruta directa desde Barcelona hasta Alejandría y Constantinopla (vía Mallorca, Cerdeña y Sicilia), ha sido, en los últimos años, seriamente matizada en su misma raíz.

Un linaje regio tan escaso de recursos patrimoniales y rentas, tan obligado a negociar la obtención de subsidios con las élites de sus reinos, tenía siempre la tendencia natural a conquistar nuevos espacios donde poder distribuir el poder y la riqueza mediante nuevas reglas, lejos del control de Cortes y Parlamentos. Igualmente, debemos pensar en la Corona de Aragón como una sociedad feudal, en la que las élites no solían ser propietarias de los territorios, sino que se repartían su gobierno en multitud de señorías, en cada una de las cuales el poder político era patrimonio de los linajes, susceptible de ser heredado, vendido o permutado. De este modo, la expansión de la Corona puede entenderse, en gran medida, como el proyecto de un linaje —a mayor escala, ya que se trataba de reyes, y no de nobles menores—, orientado a expandir su patrimonio mediante nuevas percepciones en forma de fiscalidad y rentas.

En este proyecto, los nuevos reinos e instituciones creadas para su gobierno eran en gran medida, para los reyes de Aragón, oportunidades de obtener recursos estratégicos susceptibles de ser arrendados y generar rentas en moneda, trigo, plata, sal e impuestos sin negociar con las élites.

Sin embargo, una lectura básica de la cartografía, de los vientos y de las corrientes del Mediterráneo lleva a una deducción básica: la expansión mediterránea de la corona aragonesa se llevó a cabo siguiendo el principal eje de navegación oeste-este. Donde tradicionalmente se había visto un intento de asegurar esas rutas al comercio catalán, convirtiéndolo incluso en monopolio dominante, habría que pensar, según lo indicado más arriba, en el papel que estas podrían tener en la búsqueda de nuevas rentas por parte del linaje regio. La tecnología y los sistemas administrativos de la época no eran apropiados para los monopolios cerrados, muy difíciles de asegurar y de escaso provecho para poderes políticos —el monarca en este caso— que no eran directamente mercaderes, sino que gobernaban y gravaban a estos. Por ello, podría decirse que el control de las rutas de navegación del Mediterráneo central hacia Oriente no buscaba la exclusión de los extranjeros (castellanos, genoveses, etc.), sino su inclusión a cambio de un precio, político o en forma de contribución fiscal, que debía gestionarse, sin intermediarios, por parte de la tesorería real.

Organización de las operaciones navales

Debido a su estructura feudal, la Corona de Aragón, como casi todas las entidades políticas de su tiempo, carecía de fuerzas armadas permanentes.

Cada campaña se organizaba según las necesidades y posibilidades del momento, y las fuerzas empleadas en ella se disolvían al concluir las operaciones, que podían llevarse a cabo por cuenta del rey o por parte de señoríos y municipios, dotados de cierta capacidad militar. Debido a esta estructura de fuerzas no permanentes, las operaciones militares dentro de la cronología que nos ocupa solo implicaban la movilización de grandes cantidades de medios y efectivos en momentos puntuales de gran actividad bélica y en zonas de conflicto muy localizadas. Por el contrario, las pequeñas operaciones de corso, defensa local y desgaste económico de la navegación enemiga podían extender un conflicto, bajo en intensidad pero constante, a lo largo de todo el Mediterráneo y durante décadas. La pugna secular de la Corona de Aragón con Génova es un claro ejemplo de lo señalado, dado que pocas veces se dirimió con grandes combates entre escuadras numerosas pero, entre 1323 y las décadas centrales del cuatrocientos, condujo a innumerables combates, tomas de posición en puertos y rutas estratégicas y ataques de corsarios.

Por todo ello, la operación naval más habitual en el Mediterráneo medieval era el corso, que permitía a los poderes públicos cobrar su parte mientras un particular financiaba la expedición y entregaba al rey un quinto del botín a cambio de la patente real. En estas operaciones se usaban pocos barcos, ligeros y maniobrables, como galeras sutiles, leños o incluso barcas. Dado que estos bajeles también podían cargar mercancías, su presencia como mercantes y, al mismo tiempo, corsarios era constante en todo el Mediterráneo, debido al bajo coste de su armamento, a su autosuficiencia logística y a la atractiva opción de beneficio económico durante la singladura.

Cuando el rey, una ciudad o un noble necesitaban ejecutar operaciones de mayor alcance y duración armaban una flota —nombrada en la documentación como *estol* o armada— que, al contar con más de un bajel, quedaba bajo el mando de un *capità*, patrón de uno de los barcos y a quien designaba el poder que patrocinaba la expedición. Las flotas más comunes solían armarse con el fin de proteger una zona costera amenazada u hostigar el tráfico enemigo en un punto de paso de alguna ruta importante. Estas agrupaciones solían formarse con pocos efectivos —no más de diez galeras y algunos barcos ligeros auxiliares— y, al tener una base cercana al área de operaciones, resultaban relativamente fáciles de abastecer y óptimas para operar rápidamente, sin complicación logística más allá de la constante necesidad de hacer aguada propia de las galeras.

Sin embargo, este mismo esquema podía usarse, en períodos de mayor intensidad bélica, para fletar armadas más numerosas que servían al rey de Aragón en cualquier punto del Mediterráneo, armadas por lo general al mando de un capitán general, del almirante o del propio monarca o su lugarteniente. Estas escuadras acostumbraban formarse con algo más de veinte galeras, pero durante las grandes campañas mediterráneas contra Génova se alcanzaron cifras de más de cuarenta, apoyadas por diversas unidades auxiliares. Dichas armadas podían realizar severas expediciones de castigo en costas enemigas —como la expedición a Oriente de 1351— o defender los territorios propios

frente a operaciones semejantes de potencias enemigas, como en el caso de la cruzada francesa contra Cataluña en 1285. Cuando se trataba de grandes operaciones de conquista o consolidación de un territorio hostil —por ejemplo, las armadas a Cerdeña de 1323, 1353 y 1354—, se les exigía además apoyar a una nutrida fuerza terrestre, supuesto en el que ejercían, claro está, funciones de escolta a su propia línea de abastecimiento desde los reinos continentales de la Corona, con frecuencia organizada mediante la confiscación de mercantes.

Las galeras seguían siendo la espina dorsal de estas armadas; pero, por los motivos indicados, era habitual que se apoyaran en otros barcos, como mercantes de aparejo redondo —vitales en funciones logísticas, pero también, a lo largo del trescientos, con una creciente implicación en el combate— o unidades ligeras de remos, usadas para labores de reconocimiento y comunicación.

Debido a las limitaciones cuantitativas y financieras de la Corona de Aragón en su proyección militar fuera de la Península, la guerra de desgaste, los largos años de corso, cabalgadas y desgaste económico previos a un asedio y a una constante expansión territorial —base de las conquistas contra el Islam andalusí— no iban a poder aplicarse directamente en el Mediterráneo. En este ámbito, sus campañas militares debieron conducirse de otro modo, adaptándose a las posibilidades reales de sus reinos, explotando sus ventajas cualitativas y asumiendo riesgos que equilibrasen su precariedad de recursos materiales.

De este manera, la movilización de grandes contingentes, incluso de pequeñas fuerzas expedicionarias, quedaba a expensas del dinero disponible, arrancado a las Cortes, Parlamentos y élites de cada reino en dura negociación y con éxito variable según el momento. Además, conviene recordar que los contingentes de los reyes de Aragón, como la mayoría de las fuerzas de la época, no tuvieron un sistema centralizado de intendencia y reparto de raciones, incompatible con la fragmentada estructura de mando de una monarquía feudal. Los oficiales regios debían limitarse a asegurar la disponibilidad de vituallas en los mercados que, en toda hueste, se formaban para que tropa y marinería comprasen con su sueldo. De este modo, en campañas prolongadas, la escasez y encarecimiento de los alimentos y el agotamiento de los salarios de la tropa podían dejar a las fuerzas catalanoaragonesas completamente incapacitadas.

Por todo ello, las operaciones y su planificación hubieron de ser flexibles y versátiles, adaptadas a la situación local de cada zona geográfica (Sicilia, Cerdeña, Grecia...) y siempre tendentes a buscar resultados rápidos y, si era posible, a apoyar su sustento material en los aliados locales. La presencia o ausencia de estos es lo que marcaba, fundamentalmente, los ritmos y la duración de las campañas, así como los riesgos y el nivel de agresividad operacional y táctica que iba a ser necesario asumir. Así pues, las operaciones de la expansión mediterránea pueden dividirse en dos tipos básicos, en función de la presencia o ausencia de apoyo local en lo referente a tropas y, ante todo, a recursos financieros y logísticos.

Una vez enumerados los posibles tipos de operaciones navales y las causas y estructuras sociopolíticas subyacentes a la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, podemos ejemplificar sus capacidades y carencias a partir de algunas campañas representativas —en cuyos detalles no profundizaré aquí, remitiendo a la bibliografía que se ocupa de las mismas— tanto de las máximas capacidades de las fuerzas catalanoaragonesas como de sus debilidades estructurales.

Un escenario óptimo: la guerra de la Vísperas Sicilianas (1282-1289)

La presencia de aliados era relativamente habitual en las campañas catalanoaragonesas *dellà mar*, en las que los poderes locales no conformaban siempre un enemigo unido y, por lo tanto, era doble la negociación con algunas de las facciones enfrentadas para que sostuvieran a las fuerzas de la Corona. Las capacidades diplomáticas y la política matrimonial del linaje de los reyes de Aragón abrieron, en muchas ocasiones, la primera puerta a sus conquistas militares.

Cuando los apoyos locales en el aspecto logístico se unían a la movilización organizada en los reinos metropolitanos de la Corona de Aragón, la monarquía podía mantener sus fuerzas operando durante períodos considerablemente largos —en ocasiones de varios años— y usarlas en todo tipo de operaciones desde bases aliadas muy próximas al enemigo. Las constantes cabalgadas y los lentos asedios eran factibles, y las flotas podían mantenerse meses en activo. Fuerzas de tierra y flotas podían incluso hibernar y continuar operando durante la primavera siguiente, lo que permitía a los reyes de Aragón ejercer una duradera presión sobre sus enemigos, reduciendo su dependencia de los recursos de los reinos metropolitanos.

En este tipo de operaciones, los oficiales regios solían contar con contingentes de un tamaño mediano —siempre dentro de los estándares de la Corona de Aragón—: entre quinientos y novecientos hombres a caballo, cerca de 4.000 peones y alrededor de una veintena de galeras. Esto, sin embargo, se compensaba con la calidad del núcleo principal de las tropas y dotaciones navales, profesionales escogidos y bien cohesionados (almogávares, hombres de la frontera, compañías de hombres de la casa del rey), cuya integración y coordinación mejoraban con los períodos largos de servicio, al mando de hombres de probada experiencia. Con su número relativamente reducido y el apoyo logístico de los aliados locales, los costes de transporte y abastecimiento se mantenían en niveles aceptables y la armada conservaba una considerable capacidad de combate, sin necesidad de destinar muchas unidades a escoltar sus transportes.

Estas campañas se caracterizaron por golpes de mano ejecutados por sorpresa, arriesgadas incursiones de saqueo en territorio enemigo, y cierta tendencia a provocar y aceptar batallas en inferioridad, aprovechando la ventaja cualitativa de fuerzas relativamente reducidas pero veteranas y cohe-

sionadas, como hicieron frecuentemente las flotas catalanas. Igualmente, los barcos de estas armadas trasladaban destacamentos de tropas o desembarcaban para combatir a una marinería fuertemente equipada con las reservas de armamento a bordo, lo que proporcionaba un alto grado de flexibilidad operativa en áreas costeras.

La Compañía Catalana de Oriente, la conquista de Cerdeña (1323) o la armada que dirigió Bernat de Cabrera contra Algier, los Doria y la escuadra genovesa en 1353 son buenos ejemplos de este tipo de contingentes, pero ninguno puede considerarse tan representativo como las sucesivas operaciones que tuvieron lugar durante la guerra de las Vísperas, operaciones que condujeron a la conquista de Sicilia por Pedro el Grande (1282) y a la exitosa defensa de Cataluña contra la cruzada francesa de 1285.

Tras la caída de la dinastía suaba de los Hohenstaufen, y luego de casi veinte años de dominio de la casa de Anjou, los sicilianos se alzaron en armas y abrieron el camino al desembarco de Pedro el Grande, casado con Constanza, heredera de dicho linaje de Suabia. El monarca desembarcó en Trápani al mando de un contingente relativamente reducido, pero que encuadraba abundantes tropas veteranas, como los famosos almogávares. Estableciendo su base de operaciones en Mesina, las fuerzas regias lanzaron numerosas expediciones de castigo por Calabria y Apulia, tomaron Reggio y Malta y, al mando del almirante Roger de Llúria, obtuvieron espectaculares victorias navales en Nicótena (1282), Malta (1283) y el golfo de Nápoles (1284 y 1287). Cuando, en 1285, Felipe de Francia y la Santa Sede apoyaron a sus aliados Anjou de Nápoles organizando una cruzada contra Cataluña, la movilidad y excelencia de las flotas catalanas y sicilianas y de las mencionadas tropas veteranas convirtieron la invasión francesa en una desastrosa derrota tras la batalla naval de las islas Hormigas. Después de unos años de menor intensidad militar, se llegó a una tregua en 1289 que condujo a la consolidación del *Regnum Trinaclie* —es decir, la isla de Sicilia, en contraposición al *Regnum Siciliae*, que comprendía también el sur de Italia—. La fase principal de guerra de las Vísperas Sicilianas (1282-1289) fue un claro ejemplo de las ventajas cualitativas de las fuerzas navales del rey de Aragón y de las capacidades técnicas y organizativas de sus flotas y ejércitos en un escenario operativo óptimo, como nos dejó dicho el cronista Bernat Desclot:

«Cuando las galeras del rey de Aragón hubieron derrotado y apresado las galeras del rey Carlos (...) se reabastecieron de nuevo de gentes y de provisiones, y después partieron de Messina y costearon Calabria y el Principado de Salerno y tomaron villas y castillos, todos cuantos encontraron junto al mar...» (1).

(1) *Crónica*, cap. CXVI.

Una gran expedición de «conquista»: la armada de Pedro el Ceremonioso a Cerdeña (1354)

El sistema operativo mencionado, sin embargo, no siempre se pudo llevar a efecto. En ocasiones, debido a la ausencia de apoyos locales o al conflicto abierto con ellos, las fuerzas de los reyes de Aragón se veían obligadas a operar *dellà mar* sin apenas apoyo logístico local. En este caso debían abastecerse del tren de suministros que llevaban consigo en el viaje y de las vituallas que podían llegar por la línea marítima, organizada por los oficiales regios, procedente de los reinos metropolitanos. En muchos casos, este sistema se aplicaba a pequeños contingentes, destinados a breves operaciones de castigo o a reforzar guarniciones catalanoaragonesas en situación delicada. Sin embargo, en ocasiones —principalmente en el contexto del reino de Cerdeña— era necesario organizar una gran expedición. Esta casuística daba una dimensión completamente nueva a la campaña, que debía planificarse en consecuencia.

Este tipo de expediciones entrañaba, en todos los aspectos, un esfuerzo extraordinario por parte de la monarquía. La carencia de apoyo logístico exigía una gran infraestructura de transporte para alimentar a la armada, lo que obligaba a desviar —previo pago de sus fletes, pero también bajo confiscación— numerosos barcos comerciales, incrementando exponencialmente el coste de la campaña y obligando a destinar recursos a la escolta de estos barcos.

Las operaciones catalanoaragonesas en territorio completamente hostil y sin apoyos locales quedaban enormemente limitadas en el tiempo y el espacio. El coste de la infraestructura de transporte reducía drásticamente la liquidez para pagar a la tropa, ante todo cuando esta era lo bastante numerosa para paliar la falta de apoyo local. Estos contingentes dependían enormemente de las vituallas llegadas por mar, pero el flujo de estas acusaba tanto las dificultades de navegar en los meses de invierno como su creciente escasez al alejarse de las fechas de la cosecha. De este modo, los recursos disponibles para las armadas regias que debían valerse por sí mismas operando en ultramar limitaban su plena operatividad a unos cuatro meses, por lo común los de verano. La dependencia de estas armadas de sus suministros procedentes del mar las encadenaba a la costa y multiplicaba las capacidades defensivas de sus enemigos a medida que sus territorios se alejaban del litoral.

Este escenario obligaba a sus mandos a buscar objetivos a corto plazo, incapaces de pagar a la tropa y abastecerse en territorio hostil durante el tiempo necesario para operaciones más laboriosas y lentas. De este modo, la falta de recursos y la necesidad de lograr resultados inmediatos obligaron a las fuerzas del rey de Aragón a asumir demasiados riesgos y, en ocasiones, a pagar muy caro por ello. Las derrotas de Pedro Martínez de Luna ante los muros de Oristano (1368) o del gobernador Guillem de Cervelló ante los Doria en Aidu du Turdu (1347) son una clara muestra de ello.

De este modo, algunas de las principales campañas de conquista de la historia militar de la Corona de Aragón fueron imponentes despliegues de

medios, pero ocultaban tanto una situación complicada en el aspecto político y logístico como el origen del futuro agotamiento financiero de la monarquía al final del reinado del Ceremonioso.

Ninguna de las campañas militares de la casa de Aragón en su expansión mediterránea ejemplifica esta casuística mejor que la armada que Pedro el Ceremonioso dirigió a Cerdeña, contra los barones Doria y el juez de Arborea, en 1354. Después de tres décadas de constantes conflictos con los rebeldes Doria, apoyados por Génova, las fuerzas regias, apoyadas por el juez Mariano IV de Arborea, parecían haber conseguido una victoria crucial en 1353, cuando este se alzó también en armas contra el rey.

Tras la pérdida de su principal aliado local, de buena parte de los territorios alrededor de Cagliari y Sassari —principales plazas de la isla— y de la recién coquistada Alguer, Pedro el Ceremonioso organizó una potente armada para reconquistar los territorios perdidos y consolidar definitivamente su posición en la isla. Dado que los rebeldes controlaban las áreas de producción agrícola y las comunicaciones sardas, la expedición regia se planificó para tomar Alguer, principal puerto fortificado del noroeste de la isla, y progresar desde allí hacia el sur para tomar Oristano, capital del judicato de Arborea. Este movimiento era imprescindible para apropiarse de los suministros necesarios sobre el terreno, ya que la mayor parte del territorio era hostil a las fuerzas catalanoaragonesas y no iba a alimentarlas si estas no lo dominaban por completo.

Esta expedición, la mayor jamás organizada hasta entonces por la casa de Aragón, constaba de 10.000 hombres de a pie, 1.000 de caballería pesada (*cavalls armats*) y 500 jinetes ligeros, a los que hay que añadir la caballería adicional, que sumaba varios hombres y monturas en cada *cavall armat* (hasta 2.500 monturas y 3.500 personas). La flota comprendía 45 galeras, 20 barcos redondos y otros auxiliares pero, ante la falta de aliados locales, las fuerzas regias hubieron de llevar consigo muchas provisiones y, además, transportar al mencionado ejército. Por ello, pese a contar con innumerables embarcaciones de todo tipo, confiscadas en todas las costas de la Corona de Aragón, la armada solo disponía de unos pocos meses de capacidad operativa antes de agotar las provisiones que traía consigo. Al agotarse estas, iba a tener que abastecerse desde los pocos territorios leales en Cerdeña y, por mar, desde los reinos peninsulares, mientras empeoraban las condiciones climáticas. Los salarios del numeroso contingente embarcado imponían una limitación temporal similar, ya que los donativos de Cortes, particulares y villas no alcanzaban más que para pagarles unos meses de soldada. Por todo ello, la campaña solo podía tener éxito asaltando Alguer en pocos días y tratando de obtener una victoria decisiva antes del invierno de 1354.

Como ya he estudiado en otros trabajos, que pueden verse en la bibliografía complementaria, los barones Doria y Mariano de Arborea reforzaron la defensa de Alguer, que resistió durante más de cuatro meses convirtiendo los intentos de asalto en un laborioso asedio, y estorbaron constantemente las comunicaciones de las fuerzas del Ceremonioso con los territorios regios de

Cerdeña. Mientras tanto, la flota genovesa también rehuyó la batalla y concentró sus esfuerzos contra los barcos que, desde los reinos cismarinos de la Corona, intentaban abastecer a las fuerzas que sitiaban Alguer. Tras meses de desgaste, el rey de Aragón consiguió pactar la rendición de la ciudad, pero hubo de renunciar a la mayoría de los objetivos estratégicos de la campaña, con sus fuerzas severamente castigadas por la escasez de suministros, las enfermedades y las desertiones.

Si los éxitos de la guerra de las Vísperas en Sicilia o de las compañías de almogávares en el Mediterráneo fueron ejemplo de las mejores cualidades técnicas y de mando de las gentes de armas de la casa de Aragón, su dificultad para resolver los conflictos del trescientos contra Castilla y las distintas compañías mercenarias francesas, así como, sobre todo, sus terribles dificultades para consolidar su posición en Cerdeña, son una muestra del techo de las capacidades materiales que la Corona de Aragón podía destinar a la guerra.

Conclusiones

Tras esbozar las líneas básicas de la política militar de los reyes de Aragón en su expansión marítima, la observación detallada de su planificación estratégica y del funcionamiento de las operaciones deja entrever, a la espera de ulteriores estudios, la situación que ocupaba la Corona de Aragón en el ajedrez de las grandes potencias del Mediterráneo medieval.

Una vez más, la precaria posición patrimonial y financiera del linaje regio, principal impulsor de la expansión territorial fuera de la Península, fue a la vez una de las causas principales de la expansión territorial de su señoría y su principal limitación. Comparando la Corona de Aragón con Francia, Castilla, el eje francoangevino o las repúblicas marítimas italianas, se alcanza la conclusión de que el constante conflicto por el dominio del Mediterráneo central y sus rutas hacia Oriente supuso un desafío realmente exigente para los descendientes de Jaime el Conquistador.

No obstante, y acaso haciendo de la necesidad virtud, los reyes de Aragón, sus oficiales, mandos y súbditos optimizaron al máximo sus recursos materiales en su proyección estratégica. Si las armadas y ejércitos de la casa de Aragón lograron ejercer un papel determinante en la configuración política del Mediterráneo bajomedieval, fue gracias a unas fuerzas relativamente reducidas, pero dotadas de un alto número de veteranos capaces, mandadas por hombres cortidos y bien coordinados mediante las redes clientelares de la monarquía.

Agradeciendo de nuevo la invitación de este Instituto y la amable disposición de su personal, esperamos que, con este breve esbozo de contextualización cronológica y definición de procesos históricos, se pueda dar a conocer mejor, tanto al gran público como a los especialistas, los rasgos básicos de la expansión de la Corona de Aragón, su papel determinante en la historia militar y política del Mediterráneo medieval y el extraordinario potencial de su

ingente patrimonio documental en los futuros estudios de nuestra historia militar y naval.

Bibliografía

- FERRER I MALLOL, M.^a Teresa: «La organización militar en Cataluña en la Edad Media», en LADERO QUESADA, M.Á. (coord.): *Conquistar y defender. Los recursos militares en la Edad Media hispánica*, núm. extraordinario de la *Revista de Historia Militar*, 2001, pp. 119-222.
- GARCÍA SANZ, A.: *Història de la marina catalana*. Aedos, Barcelona, 1977.
- HERNÁNDEZ CARDONA, F.X.: *Història militar de Catalunya*, 4 vols. Rafael Dalmau, Barcelona, 2001.
- ORSI LÁZARO, M.: «La marina catalanoaragonesa», en *Desperta Ferro. Antigua y Medieval*, núm. 5, mayo-diciembre 2011, pp. 60-65.
- SAIZ SERRANO, J.: «La organización militar en la expansión mediterránea de la Corona de Aragón», en NARBONA VIZCAÍNO, R. (dir.): *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII centenari de la sentència arbitral de Torrellas, 1304-2004. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, vol. I. Universitat de València-Fundació Jaume II el Just, Valencia, 2004, pp. 737-764.
- SESMA MUÑOZ, J.Á.: «Guerra, ejército y sociedad en los reinos de Aragón y Navarra en la Edad Media», en *Revista de Historia Militar*, núm. extraordinario, 2002, pp. 13-48.
- VV.AA.: *La Corona de Aragón en el Mediterráneo*. Revista *Desperta Ferro. Antigua y Medieval*, núm. 22, marzo-abril 2014.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

☐ Revista de Historia Naval

☐ Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.mde.es

LA HEGEMONIA PENINSULAR EN EL MEDITERRÁNEO. LA GUERRA DE LOS DOS PEDROS

Dos personalidades semejantes y contradictorias

José CERVERA PERY
General Auditor (R)
Licenciado en Historia

Para situar el escenario en el que vamos a movernos desde esta ponencia, es obligada la presentación de los intérpretes, que encadenan una línea de conducta tenaz y obsesiva en defensa de intereses personales, a veces muy por encima de los de su propio reino.

Pedro I de Castilla comienza su reinado en plena juventud, cuando aún está reciente la epidemia de peste negra que ha asolado el continente europeo, y el análisis de su figura (como el de su reinado) es sorprendente. Para algunos, por su energía, es el continuador de la obra de reforzamiento de la autoridad monárquica iniciada años atrás. En este contexto, Pedro sería el rey justiciero, amigo del pueblo, perseguidor implacable de los abusos de la nobleza. Para otros es el rey cruel, un psicópata dominado por un complejo de manía persecutoria que convirtió su reinado en un auténtico baño de sangre, derramada sobre todo por la nobleza y el alto clero. No es tema de esta ponencia recorrer su agitada vida, el asesinato de su hermanastro Fadrique y la pugna largamente sostenida con su otro hermanastro, Enrique de Trastámara, con el que dará comienzo una nueva dinastía. Centrados en el título de la conferencia, solo hablaremos de los aspectos navales de la pugna por el dominio del Mediterráneo en la llamada «guerra de los dos Pedros».

En cuanto a Pedro IV de Aragón, apodado «el Ceremonioso» y «el del *Punyalet*», es otro paradigma de personalidad controvertida. Inteligente, ambicioso, astuto y cruel, su esclarecido genio político y habilidad diplomática quedan oscurecidos por su egoísmo y falta de escrúpulos para lograr sus fines. Débil de comprensión, era no obstante valiente y decidido y más cultivado que su homónimo castellano, pues se distinguió en la oratoria, la astronomía, la historia e, incluso, la poesía.

Castilla y Aragón: dos mentalidades diferentes

El almirante Álvarez-Arenas, en su espléndido libro *El español ante el mar*, escribe que la expansión catalanoaragonesa en el Mediterráneo es prueba fehaciente de la mentalidad naval de un pueblo y señala cómo el siglo XIII significa para este reino el final de la Reconquista. Aragoneses y catalanes, después de rescatar Valencia, Mallorca, Menorca y Murcia, inician su expansión mediterránea, pero también Castilla pronto se asomó al mar en el Cantábrico, exclusivamente castellano. Más tarde, la Castilla de Sancho IV llega a Tarifa, y poco después se asoma al Atlántico por el sudoeste peninsular, así como al Mediterráneo por el reino de Murcia. Sin embargo, ello no hará que mude su mentalidad continental, tan diferente de la del reino de Aragón. Esta realidad histórica se hace palpable si se piensa que solo un rey castellano, Pedro I, pisó la cubierta de un buque, mientras que todos los reyes aragoneses estuvieron en alguna ocasión a bordo de alguna de sus naves. De aquí que el citado Álvarez-Arenas considere que la condición marítima que muestra Castilla es exteriorizada, evidente síntoma de un pensamiento continental, atenuado en el pueblo y más agudizado en sus gobernantes.

La mecha castellana y la llama aragonesa

Antes de entrar de lleno en el conflicto que enfrenta a los dos Pedros conviene considerar unos aspectos tangenciales, pero influyentes, en el asunto que nos ocupará. La Guerra de los Cien Años, que enfrenta a Francia e Inglaterra, tiende sus tentáculos hacia los dos reinos hispánicos. Castilla se inclina al principio por Francia; pero luego, el rey castellano, desairado por los agravios del rey francés Juan II durante el accidentado proceso de su enlace matrimonial con Blanca de Borbón, se aliará a Inglaterra.

En Castilla, Pedro I encuentra la oposición del estamento nobiliario y lucha contra sus hermanos bastardos: Enrique, conde de Trastámara, y Fadrique, maestre de Santiago. El segundo morirá asesinado a instigación del propio rey, en un acto revestido de refinada crueldad. Con el primero los términos se invertirán y, tras una serie de luchas, alianzas y desacuerdos que para Julio Valdeón constituyen nada menos que la primera guerra civil española, será Enrique quien lo mate a él.

Aragón, por su parte, seguía con su política expansionista, posibilitada por las gestas de los marinos del condado de Barcelona. Pero, en el orden interno, Pedro IV tuvo que hacer frente a la rebelión de la Unión aragonesa, que adquirió caracteres de especial violencia, lo que obligó al monarca, en las Cortes de Aragón de 1347, a confirmar los privilegios de la confederación nobiliaria y, al año siguiente, los de Valencia. Finalmente, tras otra miniguerra civil en suelo aragonés, el rey Pedro aboliría los privilegios de la Unión, aunque la

medida tendría escasa efectividad y no pasaría de ser un gesto más teatral que otra cosa.

Las relaciones castellano-aragonesas, sin embargo, no estaban presididas por la hostilidad, pues ambas coronas habían pactado un frente común contra los benimerines, al par que una escuadra catalana vigilaba el Estrecho e incluso contribuyó a la toma de Algeciras. Pero la mecha castellana estaba encendida y en cualquier momento podía avivar la llama aragonesa.

La guerra entre los dos Pedros. Planteamientos navales

En el dilatado enfrentamiento entre Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón, abstracción hecha de las razones políticas que lo propiciaron, se ventila en el fondo una cuestión de predominio marítimo. El conflicto pretende en cierto modo elucidar de una vez por todas cuál de los dos Estados peninsulares habría de ostentar el papel hegemónico y sus dos protagonistas son perfectamente idóneos para utilizar en él el componente naval, pues ambos tienen una mentalidad suficientemente desarrollada en este aspecto. Pedro de Aragón dejará perdurable constancia de sus campañas navales, que le reafirman en el ámbito mediterráneo. Pedro de Castilla no le irá a la zaga en cuanto a visión marítima ya que, como escribe Francisco Javier de Salas, «lejos de ver, como sus predecesores, en la ribera del mar un gran obstáculo para la consecución de sus miras, hizo de este elemento y de sus naves, teatro de empresas trascendentales, y deponiendo toda molición aventurose a capitanearlas sin dar oídos a los consejos de sus cortesanos, que para disuadirlo de sus propósitos contestaban con excusas incongruentes, la repugnancia que sentían hacia las molestias propias de la vida en las galeras». El reinado de Pedro I, por tanto, es fecundo en hechos navales, y el castellano elegirá valientemente dirimir su disputa con Aragón en escenario naval, un terreno en el que hasta entonces sus antagonistas se habían mostrado invencibles.

Sin embargo, el *casus belli* del conflicto fue un imprevisto incidente que puso a las naos castellanas en acción sobre el Mediterráneo. Nos referimos al apresamiento en Sanlúcar de Barrameda, ejecutado por las galeras del almirante catalán Francesc de Perellós, de dos naves genovesas, señoría con la que Aragón continuaba en guerra. La gravedad del incidente y el notorio desacato a su autoridad —el monarca castellano se encontraba en dicho puerto al tiempo de los hechos— empujan al rey Pedro a exigir que el almirante responsable de la infracción al derecho de los neutrales fuese castigado de inmediato y que se liberara a las presas. La respuesta del rey de Aragón, apoyando el secuestro, fue considerada insultante por el de Castilla, quien en represalia ordenó el embargo de los bienes de los catalanes residentes en Sevilla, donde activó el armamento de seis naos, para cuyo mando se postuló personalmente. El cronista Pérez de Ayala relata la importancia del hecho: «Los ricos omes e cavalleros, e omes de hacienda de Sevilla non le pudieron impedir que se embarcase, e fue el primer rey de Castilla que contra enemigos se puso en la



Pedro IV de Aragón

mar, ca su corazón era tal que quisiera facer piezas a los de Aragón y a mosén Perellós».

Perellós llevaba bastante delantera al rey por lo que, vuelto a Sevilla, Pedro I reiteró la demanda de explicaciones por el reciente insulto, así como por «agravios anteriores». La respuesta del aragonés tampoco satisfizo esta vez al castellano, que acto seguido le declaró la guerra. La primera fase de este conflicto bélico es eminentemente naval, por expreso deseo de Pedro de Castilla, lo que no dejaba de comportar extraordinarios riesgos, ya que el mar era terreno abonado para Aragón, cuya potencia naval y experiencia náutica sobrepasaban las castellanas. Resalta por tanto Salas la mentalidad naval de Pedro I, lo que también corrobora Severo Catalina cuando escribe: «El rey puso

empeño en que la guerra tuviera como principal teatro las aguas del mar. O tuvo miedo al poder de sus enemigos en tierra, o movióle para honra suya el gran pensamiento de dar nuevos rumbos a la lucha, atacando las costas de sus enemigos, llevando el terror de las armas a las ciudades más insignes de Aragón y dirigiendo la punta de la espada al lado más flaco del rival».

La audacia de Pedro I de romper con la tradición castellana, de acusada continentalidad, y desafiar por el mar a quien solo victorias navales había obtenido, respondía también a una razón de estrategia política porque, de batir a flote al rey aragonés, no solo le causaría un enorme desprestigio, sino que establecería el necesario equilibrio en la hegemonía naval como primer paso de un posible control del Mediterráneo, que dejaría de ser mar exclusivamente catalanoaragonés. La ocasión, además, era propicia, dada la desmembración de las fuerzas navales aragonesas, comprometidas fuera de la Península en los frentes sardo y genovés. Así las cosas, Pedro I se apresuró a despachar cartas de embargo de buques a las villas marineras de Asturias, Galicia, Vizcaya y Guipúzcoa, cuyos privilegios con anterioridad había confirmado y ampliado, exponiendo, como refiere Zurita en sus Anales, «ca los había menester para la armada que quería facer el año próximo que venía sobre el rey de Aragón».

La ruptura de hostilidades entre Castilla y Aragón tuvo de inmediato connotaciones políticas. Enrique de Trastámara, que había huido de España embarcándose en Ferrol en una nao hasta La Rochela, regresó y se puso al servicio del rey aragonés, buscando el apoyo de Pedro IV en sus pretensiones al trono de Castilla. De ese modo, el rey aragonés se veía favorecido con el

apoyo del partido del pretendiente, enemigo del autoritarismo de Pedro I, el cual, por su parte, intentó reavivar los sentimientos de libertad de la nobleza aragonesa, reprimidos por Pedro IV. Estos manejos diplomáticos cruzados, no obstante, no impidieron el estallido del conflicto, que la Santa Sede había intentado evitar a todo trance.



Pedro I de Castilla

Aprestadas en Sevilla doce galeras, con seis tomadas a sueldo (es decir, arrendadas) de los genoveses; una nao de Laredo y buenos ballesteros, comenzó don Pedro de Castilla su campaña, que le llevó el 17 de agosto de 1358 a Guardamar, en la costa valenciana, villa a la que sometió, aunque no así al castillo que la guarnecía. Los vientos le jugaron una mala pasada, pues los bajeles, fondeados con poca gente a bordo y sin abrigo, se perdieron, librándose del siniestro solo la galera del rey y una genovesa, que a duras penas pudieron llegar a Cartagena. Este contratiempo malogró la campaña naval en marcha, obligando al rey castellano a continuar sus operaciones por tierra.

No cejó sin embargo el Justiciero en su empeño naval, y en ocho meses se construyeron doce nuevas galeras y se carenaron quince de las antiguas, a las que además se dotó de diferentes armas y pertrechos. Las villas de Cantabria aportaron naos, y los reyes aliados de Portugal y Granada (este último, musulmán, feudatario del castellano) contribuyeron con fuerzas, por lo que en 1359 don Pedro contaba con una importante armada. Y aunque el mando de la flota correspondía al almirante de Castilla, Gil de Bocanegra, el propio rey hizo arbolar su estandarte en la *Uxel*, aquella gran nave ganada por su padre a los benimerines durante el sitio de Algeciras. Las bodegas de esta tenían gran capacidad de carga, y además fue carenada y reforzada, e incluso modificada con la construcción de tres castillos, encomendando el de popa a Pero López de Ayala (el cronista); el del combés, a Arias González Valdés, y el de proa, a Garci Álvarez de Toledo, patrón de la nave real. El resto de las galeras y naos estaban en manos tan capaces como las de Gil de Bocanegra, con sus hijos y hermanos y con marinos aguerridos como Garci Jufre Tenorio, los hermanos Tovar y otros ilustres próceres.

Se hizo a la mar don Pedro a finales de abril, señalando como puntos de reunión Algeciras y Gibraltar, donde había de llegar la escuadra portuguesa, a la que esperó inútilmente durante quince días, marchándose al final sin ella. El castillo de Guardamar, causante del abandono anterior, cayó esta vez sin apelación, y desde allí las naves castellanas barajaron la costa hasta las bocas del Ebro, saqueando las costas tortosinas, donde al fin se les unió la flota portuguesa. Las palabras de tregua del cardenal de Bolonia, legado del papa,

no fueron ni escuchadas, tal era el ansia que tenía el rey de Castilla de atacar Barcelona, en cuyo puerto, que había sido fortificado por Pedro IV, blasonaban de invencibles las galeras catalanoaragonesas.

No consiguió el rey castellano su objetivo de batirlas, al estar bien resguardadas, aunque llegó hasta las mismas atarazanas (9 de junio de 1538), y pasó después a Ibiza, a la que sitió. Pero, cuando supo que en Mallorca se hallaba el otro Pedro, rey de Aragón, con cuarenta galeras dispuesto a pelear con él, levantó el sitio y, como dice López de Ayala, «al punto abandonó otra idea, ca todo el fecho de la guerra se libraba por aquella batalla do los reyes por su cuerpo avían de ser». Parece sin embargo que el de Aragón lo pensó mejor, y envió sus galeras al mando del almirante Bernardo de Cabrera, que no mostró mayores deseos de presentar combate. Viendo los bajeles de Castilla anclados en Calpe, se metió el catalán en Denia, y cuando entraron aquellos en Alicante, los aragoneses lo hicieron en Calpe, un poco a la manera del ratón y el gato.

Las opiniones están enfrentadas. Para algunos historiadores (Salas y Catalina), el papel del monarca aragonés es poco airoso y estiman que su prudencia pudiera calificarse con otro nombre. Para Víctor Balaguer, en cambio, derrotada la flota aragonesa en Barcelona, Pedro IV se hizo a la vela hacia las Baleares con ánimo de dar batalla, que el de Castilla no aceptó. Por eso envió en su persecución al almirante de Cabrera y sus galeras, pero tampoco logró que el monarca castellano acudiese al combate que le presentaba. La moderna historiografía —Avilés entre ella— entiende que el combate ante Barcelona tuvo un resultado indeciso, y que si los castellanos acabaron por retirarse, lo hicieron con escasas pérdidas y sin renunciar en los meses siguientes a realizar nuevas incursiones en el litoral levantino.

Estas operaciones, por el contrario, causaban en la marina catalanoaragonesa un efecto psicológico demoledor, ya que se producían en una zona sobre la que hasta ahora había tenido la exclusiva. Los marinos castellanos, en contraste, podían recorrer, sin ser obstaculizados por Aragón, una larga ruta que, arrancando de Flandes, pasaba por el canal de la Mancha, el golfo de Vizcaya, el litoral portugués y el estrecho de Gibraltar, hasta dar en los puertos del Levante español y las propias ciudades italianas. Estas navegaciones irán forjando una selecta escuela de nautas castellanos, que en los años venideros impondrán su supremacía en el Atlántico.

Sea como fuere, no pudo Pedro I asestar el pretendido golpe de efecto a los catalanes del insolente Perellós, ni a su homónimo de Aragón, como tampoco pudo impedir el paso por el Estrecho de doce galeras venecianas —aliadas de los aragoneses— que llevaban un rico cargamento proveniente de Flandes. En cambio, para Castilla supuso un alivio la muerte del almirante aragonés Mateo Mercer, enviado en principio en ayuda del rey de Tremecén, en la costa norte africana, pero cuya intención manifiesta era combatir a las naves castellanas y expoliar sus costas. Pedro I ordenó al jefe de sus atarazanas en Sevilla que saliera a neutralizarlo. Este lo encontró en las inmediaciones de las Chafarinas, y a despecho de la defensa desde tierra de los moros, apresó a las naves catalanas, incluido su almirante, y las condujo a Sevilla. Allí todos los prisio-

neros —sin exceptuar al almirante, no obstante haber prestado buenos servicios a Castilla en el sitio de Algeciras— fueron ejecutados. La guerra nunca deja de mostrar su duro y despiadado rostro, por más que esta se librara entre príncipes proclamados cristianos y que invocaban el nombre de Dios en todas sus empresas.

Las operaciones navales y militares estuvieron algún tiempo paralizadas, pues ambos Pedros necesitaban consolidar sus alianzas, ya declarado el de Aragón valedor del conde de Trastámara. Pero, reanudadas las hostilidades, las naves castellanas atacaron Valencia, aunque en contrapartida el almirante al servicio de Aragón Adolfo de Próxida le apresó cinco de sus naves en Almería.

En 1364, Pedro I dio comienzo a la invasión mediterránea, corriendo la costa por Denia y Alicante hacia el Ebro. Valencia resistía el asedio, aunque el almirante Próxida, bien pertrechado, no se decidiera a romper el bloqueo ante la fortaleza de la flota castellana, que impedía todo socorro. La escuadra aragonesa se presentó ante Cullera, y a por ella fue el de Castilla con sus naves, desafiando la temible puntería de las ballestas catalanas. Lo cuenta López de Ayala en su Crónica. A pesar del furioso levante que se había levantado, «la galera del rey de Castilla era la primera que estaba en la boca del río Cullera e ya había quebrado tres cables y perdido tres áncoras, y estaba ya sobre el cuarto cable, pero Dios quísole ayudar e a la hora del sol puesto amansó e cesó la tormenta. E fue aquel día el rey don Pedro en gran peligro de su persona, e fizo muchos votos de romería». Lógicamente, la Crónica de López de Ayala tiene su contrapartida en los escribanos del Ceremonioso y en un manuscrito hallado en Barcelona en 1850, donde se da una versión muy diferente, circunstancia ampliamente repetida en todas nuestras guerras civiles.

En el año siguiente (1365), la flota aragonesa, al mando del vizconde de Cardona, intentó socorrer a Calpe, pero fue derrotada por Martín Yáñez. Conducidas las presas a Cartagena, para allá que se fue el rey, quien mandó degollar a los prisioneros, repitiéndose el desagradable cuadro de la ejecución de Mateo Mercer.

Pero el escenario de las actividades mediterráneas no distrajo a Pedro I de su política norteña, y cuando las cosas le fueron mal, trató de buscar refugio entre la gente de mar de Cantabria, que con tanta lealtad le había servido siempre. Igualmente, sus embajadores Díaz Sánchez de Terrazas y Alvar de Cuéllar renovaron en Londres las estipulaciones acordadas entre Castilla e Inglaterra por Alfonso el Sabio en 1264, y en Flandes buscaron influencias para ratificar privilegios de protección especial a los hombres de mar.

De un conflicto a otro. La guerra civil en Castilla

Coetánea a la lucha entre los dos Pedros, en Castilla se libraba una verdadera guerra civil contra el pretendiente Enrique de Trastámara, hermanastro de Pedro I, que contaba con el apoyo de Francia y de Pedro IV de Aragón. El

conflicto intestino castellano deslizará, a través de una política de alianzas contrapuestas, a ambos reinos peninsulares hacia el conflicto general que se desarrollaba en el Occidente europeo. Los matrimonios de las hijas de don Pedro I y doña María de Padilla con príncipes ingleses afectarán al comercio marítimo. Navarra toma partido por el rey castellano, quien le cede las tierras de Guipúzcoa, con todos los puertos de mar. Asimismo, el Justiciero suscribe con el príncipe de Gales, hijo de Eduardo III, un tratado de cooperación por el que le traspasa los señoríos de Castro, Bermeo, Bilbao y Lequeitio con los puertos intermedios. Estas cesiones desagradaron profundamente a los otrora leales súbditos del rey castellano, que abrazaron la causa de Enrique de Trastámara, forzado por sus reveses a caer en manos de Francia, que le cederá las Compañías Blancas de Beltran du Guesclin, que tan fundamental papel habían de jugar en el final de la guerra civil castellana.

La muerte de Pedro I a manos de su hermanastro a los pies del castillo de Montiel (1369) cambiará sustancialmente la escena política. Los leales al rey legítimo supervivientes sostuvieron la guerra en el mar con naos cantábricas, bloqueando el Guadalquivir en nombre del monarca fallecido. No parece que tuvieran encuentros con navíos de Vizcaya y Galicia, pues el de Trastámara, una vez coronado rey, acrecentó los fueros y privilegios de la Marina con hábil generosidad, sabiendo que sería una herramienta que utilizaría frecuentemente. Los compromisos del nuevo monarca castellano con Francia exigían el suministro de una escuadra capaz de medirse con la fuerza naval inglesa. La victoria trastamarista va a suponer la intervención de Castilla en la Guerra de los Cien Años como protagonista de primera fila.

Pedro IV de Aragón sobreviviría a Pedro I de Castilla todavía dieciocho años. Sus confrontaciones personales se prolongarían con el primer Trastámara ante el recelo que le producía la alianza francocastellana. Los descabros sufridos en la guerra con su homónimo castellano le hacían temer que el nuevo rey pretendiese mostrarse como el heredero de la política agresiva de su antecesor. La entrada en juego de otros protagonistas hará cambiar las circunstancias.

Pedro de Castilla recibió el sobrenombre del Cruel, aunque también se le conozca como el Justiciero. El primer apodo tal vez pueda aplicarse también a Pedro IV de Aragón, por su falta de escrúpulos y crueldad manifiesta. Ambos fueron sin embargo personajes de su época, con todas las virtudes y defectos de los hombres de su tiempo. Valientes, impetuosos, irreflexivos, sus apelativos concuerdan con sus conductas, que son fiel reflejo de una época en que la justicia era cruel y la crueldad se estimaba prenda de justicia. Por ello podrían ser llamados *justamente crueles* o *cruelmente justos*, pues el desacato a su autoridad real y las discordias civiles atizadas por las ambiciones desmedidas de la nobleza eran en ambos reinos monedas de curso común. Pero fueron dos reyes grandes con una visión marítima notable. El aragonés, porque le venía de casta, ya que todos sus antecesores sabían lo que eran las cubiertas de sus buques y capitaneaban no pocas empresas marítimas; el castellano, porque supo encontrar en el mar —fue el primer rey de su estirpe que pisó una cubierta— la vía decisiva para sus triunfos.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



