

**BREVE HISTORIA
DE LAS BATALLAS NAVALES
DE LA EDAD MEDIA**

Víctor San Juan



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de las batallas navales de la Edad Media*

Autor: © Víctor San Juan

Director de colección: Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2017 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla, 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-874-0

ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-875-7

ISBN edición digital: 978-84-9967-876-4

Fecha de edición: Mayo 2017

Impreso en España

Imprime: Liber Digital Impresión

Depósito legal: M-8590-2017

A la memoria de Serafin San Juan Rubio

Índice

Introducción	13
Inventario de batallas navales de la Edad Media	17
Capítulo 1. <i>Pax romana</i> en el <i>Mare Nostrum</i>	21
Un rosario de emperadores	21
Panorama marítimo del siglo I	32
El sueño de Alarico	38
Gala Placidia y Atila, cara y cruz del Imperio ...	47
Capítulo 2. La batalla del cabo Bon (468 d. C.)	59
La aventura visigoda	59
La audacia de Genserico	67
La reacción bizantina	80
La batalla naval de Sena Gálica	93

Capítulo 3. Las invasiones occidentales	101
La flota misteriosa	101
El país de las brumas	115
La batalla naval de la isla Svold	131
Normandía conquista Inglaterra	142
Capítulo 4. Cruzadas:	
guerra naval en el Guadalquivir	159
Llamada general: batalla de Ascalón	159
Cambio de objetivo:	
Lisboa y Constantinopla	168
El destino de la cuarta cruzada	179
Hija, esposa y madre de rey	184
Navas de Tolosa, la batalla decisiva	192
La conquista de Sevilla	197
El fin de las cruzadas	207
Capítulo 5. Auge de Venecia y Génova	211
Tres viajeros venecianos	211
Batallas de Meloria y Curzola	221
Sapienza y la guerra de Chioggia	228
Capítulo 6. Sicilia y Roger de Lauria	237
Las dos conquistas de Mallorca, Jaime I	237
A la conquista de Sicilia, Pedro III	254
Batallas de Malta,	
Nápoles, Hormigas y Castellammare	267
Cambio de rumbo, Jaime II	278
La última batalla naval medieval de Aragón ...	283
Capítulo 7. La batalla de la Esclusa	287
La Marina de Felipe II Augusto	287
La azucena contra el león	294
La batalla naval de la Esclusa	301

Breve historia de las batallas navales de la Edad Media

Capítulo 8. La batalla de La Rochelle	307
El gran día del Príncipe Negro	307
El laberinto castellano	311
La Rochelle y la incursión castellana	315
Implicaciones finales de la caída de Constantinopla	323
Bibliografía y fuentes	329

Introducción

La Edad Media ocupa la mayor parte de los veinte siglos de nuestra era. Es una larga etapa, como una noche oscura, que la humanidad prefiere sepultar en el olvido, porque la Edad Media es feudalismo, es desorden, es crueldad, servilismo y humillación de seres humanos. Es barbarie de miles de vidas sacrificadas, sin ningún ideal la mayor parte de las veces, en aras de una caprichosa dominación, una guerra o un credo religioso, cuando no las aniquila una epidemia inevitable o una catástrofe ante la que nada se puede hacer. La Edad Media representa, en suma, lo peor del hombre. Pero la Edad Media es, sobre todo, confusión. Un absoluto caos en el que abrirse paso resulta una empresa a veces tan desconcertante que lleva al desánimo por la falta de referencias, la sucesión obsesiva de personajes y, sobre todo, la imposibilidad de establecer una línea fiable de seguimiento de los hechos.

Tienen gran mérito los cronistas profesionales que han conseguido aclararse y escribir obras veraces de un período tan sumamente difícil y complejo de nuestra historia.

Nuestro objeto es, únicamente, la divulgación naval, aunque tal vez ello no le evite al lector algún momento de desconcierto. En el mundo marítimo, la Edad Media empieza tras una absoluta balsa de aceite, una verdadera calma chicha total que, además, había durado largo tiempo. Esta pertinaz «encalmada» se conoce con el nombre de *pax romana* y es la farsa de un Imperio romano que fue capaz de rodear al mar, «su» mar —el *Mare Nostrum*— por todos lados, de tal manera que nadie podía navegar o introducirse en él sin permiso de las flotas que lo custodiaban, en beneficio del comercio y tráfico marítimo. Mientras tanto, el Imperio en sí, lejos de la paz, se debatía en agitaciones, rebeliones y conflictos interminables. Un auténtico rosario de variopintos emperadores se iba sucediendo en el trono con descorazonadora incompetencia en muchos casos. La situación había durado desde la batalla de Accio (31 a. C.) hasta casi el final del Imperio romano de Occidente, en el 476 d. C. Fueron más de cuatrocientos años y cien emperadores que lograron evitar las contiendas navales, dando larguísimas vacaciones a los buques de guerra y sus dotaciones.

Con la avalancha de etnias y tribus sobre las fronteras del Imperio a lo largo de todos estos siglos, la especie de *statu quo* marítimo terminó por venirse abajo. Llegaron nuevos inmigrantes violentos, como los hunos que, desconociendo la navegación, jamás se preocuparon de ella; otros poco duchos en pericia de mar, como los visigodos, trataron de empaparse de la navegación romana, fracasando en el intento. Los vándalos y luego los árabes, que vinieron después, tuvieron a su modo cierto éxito, a pesar del resurgimiento de Oriente con el poderío bizantino. Finalmente, la aparición de una raza invasora

con una cultura marinera superior –los vikingos, luego evolucionados a normandos cuando se establecieron en la Bretaña francesa– mostró hasta qué punto la extinta *pax romana* había dejado anticuado el mundo naval mediterráneo, cuyas embarcaciones, comparadas con las nórdicas, resultaban verdaderas piezas de museo.

No obstante, la civilización mediterránea reaccionó de la mano de culturas profundamente marítimas que dieron origen a las ciudades-estado mercantiles, como Venecia o Génova. Pero en el *Mare Nostrum*, al alud de invasiones de norte a sur le siguieron nuevos conflictos oeste-este, las Cruzadas, que, aunque tuvieron motivación religiosa y misional, acabaron sirviendo a otros intereses (territorial, político, económico, etc.), dejando al margen la mesiánica coartada doctrinal. El espíritu de cruzada se transfirió también a las naciones invadidas por el islam, que iniciaron pequeñas cruzadas particulares; en las tierras de Hispania, a estas cruzadas se las llamó Reconquista y la toma de Baleares y Sicilia para el ambicioso reino de Aragón. Todo ello trajo campañas y batallas navales en las que destacaron marinos medievales venecianos, genoveses y aragoneses.

Avanzada la Edad Media, se produjeron disputas en aguas atlánticas del canal de la Mancha, donde la guerra de los Cien Años (1337-1453) enzarzó a los reyes de Francia e Inglaterra en una larga contienda por tierra y mar. Eduardo III de Inglaterra y su bisnieto, Enrique V, darían muchos quebraderos de cabeza a sus iguales franceses, Felipe VI de Valois, Juan II el Bueno y Carlos VII. Sólo el rey francés Carlos V el Sabio supo hacer frente al desafío en una segunda fase que traería varias notables derrotas inglesas en un mal momento para el reino isleño, con el rey niño Ricardo II (nieto de Eduardo III) en el trono, luego derrocado. Francia, no obstante, retornó al fracaso con Carlos VI, caritativamente conocido por algunos como el

VÍCTOR SAN JUAN

Bienamado, y por otros más pragmáticos como el Loco, o simplemente, el Tonto. La guerra de los Cien Años supondrá para nosotros dos batallas navales: la batalla de la Esclusa de 1337 –librada en aguas de Flandes– y la batalla de La Rochelle, con la posterior incursión castellana en el Támesis de 1372 a 1380 que pondrán fin a este trabajo. Aunque se considere formalmente la Edad Media como el período comprendido entre la escisión del Imperio romano (324 d. C.) y la caída de Constantinopla (1453), o el descubrimiento de América (1492) este trabajo repasará también los tres siglos desde la batalla de Accio, incluyendo brevemente toda la Roma imperial, sin la que el lector no tendría una perspectiva completa. Prepárense, pues, para un largo recorrido histórico de casi quince siglos, concluido el cual, la jornada del turco en Lepanto (1571) y la jornada de Inglaterra de 1588 (la Armada Invencible) surgen a continuación como hitos de referencia marítima inconfundibles.

Víctor San Juan

Inventario de batallas navales de la Edad Media

1. Batalla del cabo Bon (468 d. C.). Los vándalos de Genserico derrotan a los bizantinos de Basilisco.
2. Batalla de Sena Gálica (551 d. C.). Los bizantinos de Juan derrotan a los ostrogodos de Gandulfo y Gibal.
3. Invasión de al-Ándalus (711 d. C.). Los árabes y los bereberes de Tariq-ibn-Ziyad pasan a la península ibérica.
4. Batalla de la Punta del Serrallo (717 d. C.). Constantinopla: León III el Isaurio derrota a los musulmanes de Maslama.
5. Batalla de Argos (718 d. C.). León III el Isaurio derrota al egipcio Sofiam y al árabe Yezid en el Bósforo.

1

Pax romana en el Mare Nostrum

UN ROSARIO DE EMPERADORES

Aunque, tras la batalla de Accio en el año 31 a. C., quedarán despejados para el Imperio romano todos los caminos de la mar, y con la proclamación como emperador del sobrino de César, Octavio Augusto, fuera impuesta sobre las aguas del Mediterráneo una sólida paz, la *pax romana* –cuyos únicos transgresores serían los piratas, es decir, delincuentes–, existían otros peligros cuestionando este estado de las cosas. El gran beneficiado por la extensa paz era el comercio, que permitía consolidar no sólo las clásicas rutas marítimas que enlazaban la metrópoli de Roma con el Epiro a través del Adriático, el Ponto (mar Negro) por la larga derrota del mar Egeo y el Mediterráneo occidental hasta Sicilia, Córcega, Cerdeña e Hispania, sino otras nuevas como la ruta del trigo egipcio, convertido el país de



Busto del emperador Constantino I el Grande (s. IV a. C.). Museos Capitolinos, Roma.

Constantino I surgió tras la descomposición de la tetrarquía de Diocleciano, de la que formó parte su padre. Imponiéndose a cuatro rivales, se proclamaba emperador en el 324 d. C., declarando la libertad de culto en el Imperio y trasladando su sede de Roma a Bizancio, dando así nuevo impulso al Imperio clásico.

Constantinopla, la ciudad de los estrechos, iniciaba con él su larga andadura.

esperanzas en su hijo. No le defraudaría. Los romanos, en efecto, estaban hartos de la orientalización del Imperio que auspiciaron Diocleciano y Maximiano, así como de los crímenes de Galerio. Al fallecer su padre, el Senado concedió a Constantino el título de Augusto, dejando el resto de la tarea a su cargo. El joven general inició una larga carrera para alcanzar el poder en la que tendría que enfrentarse a cuatro diferentes enemigos: el emperador vigente, Galerio, Majencio, hijo de Maximiano y jefe de los pretorianos, su propio suegro Maximiano Hercúleo, y Licino, que trató de asociarse con él; era un oficial de la Armada romana con ambiciones desmedidas.

Las cosas no empezaron mal para Constantino, pues Galerio enfermó y murió en una expedición a Asia.



Capitel con la talla de un buque romano. Aunque el Imperio nunca tuvo verdadera vocación naval, fue capaz de establecer una *pax romana* que duró cuatro siglos, llegando los comerciantes con sus rutas hasta las islas Casitéridas (Inglaterra) y el golfo de Bengala, donde se conocía a los romanos como *yavanas*.

incontestable que desangró la nación y tal vez dejara impreso en el subconsciente romano temor y aversión hacia las aguas. Para próximas aventuras, las atarazanas romanas desarrollaron un buque más grande, de mayor tenida en la mar y buena estabilidad, desechándose el *corvus* para situar en su lugar el *arpax*, arpeo o arpón, que se lanzaba al buque enemigo para aferrarlo y atraerlo al costado del propio donde, de nuevo, la fuerza legionaria, siempre invencible, se ocupaba de decidir el abordaje. Así se ganó incontestablemente la batalla de las islas Egadi en 241 a. C., y estos fueron los mimbres con los que Marco Agripa, dos siglos después, afrontó la batalla de Accio frente a los grandes buques de alto bordo, tripulados por mercenarios fenicios, griegos y egipcios, de Marco Antonio y Cleopatra.

En esta batalla decisiva, que decidió la suerte de los Imperios de Oriente y Occidente, la estrategia y táctica de Agripa y Octavio fueron correctas; la batalla de Accio se ganó sobre las aguas aunque, por haber renunciado los



Panorámica del cabo Miseno, señalado por la península del mismo nombre, en Nápoles. Para el mantenimiento de la paz en el *Mare Nostrum*, el Imperio romano creó una red de bases estratégicas –centrales y periféricas– desde donde se desplegaban las flotas, con astilleros y arsenales para construir y reparar embarcaciones. Portus y Miseno fueron las más importantes.

construir una gran base naval en un lugar bien situado y que se prestaba singularmente para ello, el extremo noroccidental de la bahía de Nápoles, frente a la isla Procida, donde se alza el imponente promontorio de Miseno, bautizado así en honor a un héroe mitológico griego trasplantado a Roma, Eneas, cuyo trompetista llevaba ese nombre.

Como Procida, es muy posible que Miseno fuera alguna vez isla, pero la dinámica litoral propició una llanura sedimentaria de configuración tombólica donde resulta fácil excavar y establecer un puerto dragando lo suficiente. En nuestros días, el calado de los buques haría completamente descartable un proyecto semejante, pero en tiempos de los romanos el calado de las dársenas no superaba los seis o siete metros de sonda, alcanzados sin mayores problemas. Se proyectaron dos puertos: la dársena exterior, o puerto de Miseno, a cuyas orillas queda esta localidad, y una dársena interior o *mare morto* denominada lago Lucrino. Los constructores romanos dejaron



Mosaico de un buque romano que representa un barco en el puerto de Ostia en plena navegación, con las velas extendidas. Los romanos asumieron la cultura naval griega y, en disputa con los cartagineses, desarrollaron su propia construcción y tecnología naval, absorbiendo también la de los pueblos cananeos (fenicios) y egipcios para crear, al inicio de nuestra era, una única cultura marítimo-naval mediterránea.

terceto de bárbaros –dos vándalos y un visigodo– tienen mucho que ver con el fin de la hegemonía romana, uno trabajando desde dentro del propio Imperio, otro desde fuera aniquilando cualquier posibilidad de defensa y el último, situado casi en el «extrarradio», golpeando sin piedad el «bajo vientre» imperial para apoderarse de África, Córcega, Cerdeña y Sicilia en una campaña marítima que recuerda la de las Guerras Púnicas (sólo que al revés) y que nos concierne plenamente, pues se trata de la primera guerra naval después de cuatrocientos sesenta años de *pax romana* en el *Mare Nostrum*, sentenciando, por tanto, el fin de esta última.

Los nombres de estos individuos son Estilicón, Alarico y Genserico. Estilicón, soldado asimilado de la



Ulises y las sirenas (260 a. C.). Museo Nacional de El Bardo, Túnez. El prefecto de una base naval tenía bajo su mando una escuadra de unos cincuenta buques, un buque insignia de seis órdenes de remos, diez quinquerremes de alto bordo con torres de combate y el resto trirremes armados con espolón, proembolion y *arpax* como este.

para la historia cuyo nombre será bueno retener. Como buen hispano, Teodosio era cristiano, persiguiendo el paganismo; en acto de valor memorable, decidió prohibir los espectáculos de gladiadores en el Circo, lo que equivaldría a la supresión de los partidos de fútbol en nuestro tiempo. Lógicamente, los motines fueron cosa habitual cuando se impuso la medida y, en Tesalónica, Teodosio ordenó una matanza en un anfiteatro lleno donde se disfrutaba de la fiesta. El obispo Ambrosio se alzó ante semejante barbarie; Teodosio se postró ante él, aceptando humildemente la imposición de penitencia. Luego, siguió gobernando, llegando incluso a prohibir los ancestrales Juegos Olímpicos.

Los problemas del Imperio eran los de siempre; otro español, Máximo, gobernador de Britania, pasó a la Galia



SANTIAGO, Santiago de. Busto del emperador Teodosio el Grande. Plaza del Arco, Coca (Segovia). El último de los grandes emperadores, Teodosio el Grande, gran integrador de bárbaros y romanos. Cristiano de origen español, fue odiado por prohibir los juegos del circo y los gladiadores. Derrotó a los francos en el Isonzo en 395 d. C. aliado con los visigodos. Sucedió por Arcadio y Honorio, en realidad fueron Estilicón y Gala Placidia quienes asumieron su legado.

nobles cualidades, no le resultaba desagradable. Sugiere Montanelli que tal vez el espíritu de Teodosio traspasó como flecha de Cupido el corazón de ambos tortolitos. El caso es que el flechazo se produjo y Alarico enseguida se dio cuenta de las posibilidades: si casaba a su hermano con una princesa romana no sólo tendría a su alcance el puesto de ministro sino también el trono del Imperio de Occidente, para el que no existía heredero.

El problema, como siempre, era Honorio. Le había prometido la mano de su hermana a su mejor general, Constancio, ilirio al que no se le daban mal los campos de

2

La batalla del cabo Bon (468 d. C.)

LA AVENTURA VISIGODA

Volvamos atrás unas páginas. A lo largo de la historia, los pueblos nórdicos o escandinavos han protagonizado memorables odiseas, registradas en sus sagas. Normalmente se caracterizan por grandes méritos o hazañas guerreras, proezas de navegación y meritorias conquistas. No siempre, sin embargo, ha sido así; que dos pueblos nórdicos, poco o nada duchos en la navegación, protagonicen el episodio memorable de llevar a cabo tres intentos (de los que sólo el último tuvo éxito) para cruzar un pequeño mar constituye evento marítimo que tuvo lugar en pleno siglo v d. C., de forma previa a la primera gran batalla naval tras una *pax romana* que, a estas alturas, era ya sólo un añejo recuerdo. Vamos a repasarlo como episodio bélico de apertura sobre las aguas del Medievo, surgiendo la primera potencia naval



BRULLOFF, Karl. *La invasión de Roma de Genserico* (1833-1835). The Tretyakov Gallery, Moscú (Rusia). El vándalo Genserico logró, con gran mérito, unir a su pueblo (expulsado de todas partes) para pasar a África en el 429 d. C. y, con permiso de Bonifacio, conquistar Cartago en el 439 d. C. Entonces, fundó un gran emporio naval y saqueó Roma en el 455 d. C., el mismo año en que Flavio Ricimero, persiguiendo a los buques vándalos zorreros, los derrotaba frente a Córcega en una batalla naval que terminaba con cuatro siglos de *pax romana*.

y siempre traicionados jefes visigodos, o frente a los desalmados, feroces y resistentes líderes de los hunos, Genserico destaca como luz en la oscuridad; incluso comparado con condes romanos como Bonifacio o Aecio, el rey vándalo no desmerece en absoluto. Por no hablar de los últimos emperadores del Imperio de Occidente, al lado de los cuales el «palurdo cojitranco» resplandece como una lumbrera.

¿Quiénes eran los vándalos? Es curioso cómo en la historia pueblos con el mismo origen no han dejado de dar guerra. Los vándalos eran prusianos, germanos originarios de las orillas meridionales del Báltico, es decir, las actuales Alemania y Polonia. Fue Plinio el que los bautizó *vindilli*,



Maqueta de dromon bizantino. Tomando como base los grandes quinquerremes romanos con los que Marco Antonio luchó en Accio (31 a. C.) y las liburnas de la costa dalmata, los bizantinos desarrollaron una nave de alto bordo, de poderoso alcázar y castillos, inabordable y de gran autonomía.

Teudiberto invadía Italia arrasando a godos y romanos sin distinción. Finalmente, el hambre y la peste los espantó, momento que Belisario aprovechaba para apretar el cerco de Rávena, que podía traer el fin de la guerra. Pero la diplomacia de Vitigis había entablado ahora conversaciones con Cosroes, rey de Persia, amenazando el Imperio de Oriente, lo que hizo entrar en pánico a Justiniano, que ofreció a Vitigis una paz con el río Po como separación entre ambos reinos, bizantino y ostrogodo. Belisario decidió seguir la guerra por su cuenta, aprovechando Vitigis para ofrecerle la corona del extinto Imperio de Occidente, ahora reino de Italia. Belisario fingió aceptar, entrando en 540 en Rávena para apresar a Vitigis y tomar la ciudad en nombre de Justiniano, al que remitió un gigantesco botín. El emperador lo llamó para recibirlo, pero en cuanto llegó a Constantinopla fue enviado a Mesopotamia para hacer frente a Cosroes. Los honores tendrían que esperar.



Los dromones bizantinos nunca pudieron señorear el *Mare Nostrum* como sus antecedentes romanos al no disponer de infraestructura a su disposición y por su escaso número. Empleados por el pequeño ejército mercenario de Belisario, proporcionaron a Bizancio notables éxitos en la mar como la toma de Cartago en el 533 d. C.

Rávena, así que los godos, con buen acuerdo, decidieron levantar el cerco y dirigirse contra sus enemigos. Ambas flotas, sumando casi un centenar de barcos en total, tomaron contacto frente a Sena Gálica, actual Senigallia, casi una veintena de millas al norte de Ancona.

Como en todo ejército regular, Juan tenía bien aleccionados a sus capitanes para mantener la formación a toda costa mientras entraban en combate. Los godos, menos avezados en combates navales, no sólo dividían sus fuerzas, sino que tendían al desorden una vez envueltos en el fragor de la lucha. La batalla se inició con el lanzamiento de proyectiles de unos barcos a otros, pasando después al abordaje. De forma inevitable, los buques godos comenzaron a abandonar el grueso de la flota, cayendo inmediatamente víctimas de los ordenados grupos bizantinos, que los tomaban al asalto. Así, la flota ostrogoda no tardó en encontrarse en inferioridad, decidiéndose el sino de la



DE'ROSSI, Francesco. *Retrato del rey Totila* (1549). Musei Civici di Como, Italia. En momentos críticos para los ostrogodos, surgió en sus filas el gran Totila, coronado en el 542 d. C., que venció a los bizantinos en Faenza y Mugello, recuperando Nápoles y Roma. Construyó una flota para atacar el tráfico marítimo bizantino, pero su derrota en Sena Gálica en el 550 d. C. fue el golpe aniquilador para su estrategia marítima.

cayeron luego sobre ellos y, al anochecer, los supervivientes godos emprendieron la fuga. Cayeron seis mil guerreros ostrogodos con Totila al frente, rey bárbaro con el que murió el sueño de un reino integrado en Italia. Narsés se volvió entonces al norte, y en el año 554 derrotaba definitivamente a los francos (aliados de los godos) en Capua, rematando así el trabajo iniciado veintidós años atrás por Belisario con la reconquista de África. El Imperio de Oriente lograba así una completa y estéril victoria, puesto

3

Las invasiones occidentales

LA FLOTA MISTERIOSA

El valle del Tigris y el Eúfrates, el golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz, aparte de ser la cuna de la civilización, separan como una zanja inmensa las montañas de Persia de los desiertos de la península arábica. Si nos fijamos en esta última, veremos que, en la ruta del comercio que va desde el valle del Indo a Egipto, tanto Omán como La Meca y Medina eran encrucijadas en la comunicación Asia-Occidente cuando los persas clausuraron la habitual ruta de la seda que transcurre por Oriente Medio durante los siglos VI al IX d. C. Entre Mascate (Omán) y La Meca sólo hay un desierto árido e inhóspito que las caravanas árabes cruzaban impasibles y certeras guiándose por las estrellas, pues, como afirma el historiador y aventurero Tim Severin «fueron los sabios árabes quienes desarrollaron el arte de la navegación basada en la astronomía».



Sambuk árabe en navegación. A partir del siglo VII, los árabes, en su fulgurante expansión, pasaron de atravesar desiertos a cruzar océanos en embarcaciones de tablas embastadas con velas latinas como esta, realizando campañas nómadas de varios años de duración. La pregunta es: ¿llegaron hasta el estrecho de Gibraltar?

Navegar por un desierto puede, de esta forma, llegar a ser algo parecido a navegar por mar, siempre y cuando la civilización protagonista sea capaz de construir las embarcaciones adecuadas. Severin sigue proporcionándonos un hilo conductor: «Por lo general, se considera a los árabes como un pueblo del desierto cuya vida y cultura habría sido configurada por los desiertos de sus tierras interiores. Pero es cierto sólo en parte. Los árabes también han suministrado algunos de los navegantes más aventurados y diestros registrados en la historia. Doce siglos atrás, los navegantes árabes se embarcaban en viajes que podían durar hasta tres o cuatro años antes de regresar junto a sus familias». Un pueblo nómada, en efecto, lo lleva en la sangre, ya sea por tierra o por mar. Para demostrarlo, en 1980 Severin construyó un tangón, embarcación árabe con el casco de tablones de madera embastada, de 24,5 metros de eslora propulsado por dos grandes velas latinas con el



AL-HARIRI. *Maqamas* (1237). Biblioteca Nacional de París, Francia. Los grandes *dhows* actuales de motor del golfo Pérsico son herederos de aquellos que, como este *ganga* o *tangón*, cruzaron el mar Rojo y los estrechos de Bab-el-Mandeb y Ormuz para aventurarse por el océano Índico, rumbo a la India y Malasia cargados con todo tipo de mercancías.

estalló la guerra civil, curiosamente no mucho después del fin del califato ortodoxo en tierras de Arabia. Con mano de hierro, Wamba arrestó al duque Paulo y quiso imponer el reclutamiento obligatorio, pero una conjura le depuso, pues fue narcotizado para cortarle el pelo, privándole así de su autoridad. Tras Ervigio y la reina Liuvigotona, Égica, familiar de Wamba, recuperaba el poder, siendo sucedido en el 702 por Witiza. Depuesto este por la nobleza, emerge Rodrigo como nuevo líder de los sublevados.

Pero los partidarios de Witiza proclamaron rey a Agila en contra de Rodrigo. ¿Tuvo alguno de ellos la tentación de contactar con el norte de África en busca de ayuda? Es posible. No sin traspasar los límites de la leyenda, Fuller

Breve historia de las batallas navales de la Edad Media



Reproducción de un *drakkar* vikingo del siglo IX navegando a toda vela. La cultura vikinga, con una mitología rica en divinidades y figuras que rendían culto a la mar y al coraje bélico y la cultura de la madera más avanzada de su época, produjo las mejores embarcaciones de la Edad Media, inútiles para el combate barco a barco pero letales como armas estratégicas para penetrar profundamente el territorio enemigo.

ir bien, pero otros bárbaros, los jutos daneses, estaban dispuestos sobre el año 600 d. C. (siglo de Mahoma y de la primera expansión árabe) a pelear por un trozo del pastel, pero fueron expulsados por la coalición anglo-sajona, que daba así origen al concepto de *Angle-land*, (England, es decir, Inglaterra). Por esta época (año 577) un monje llamado Agustín llegó a Kent y fundó Canterbury, cuna del cristianismo inglés.

En aquellos tiempos, el rey de Mercia, Penda, comenzaba a descollar sobre sus vecinos, a los que venció varias veces. Pero al final (año 654) los northumbrios lo derrotaron en Leeds. Su sucesor, Ethelbaldo, convirtió Mercia al cristianismo, pero en el 752 Mercia era derrotada por el reino sureño de Wessex. Asesinado Ethelbaldo, subió al trono el gran Offa de Mercia, que venció a Wessex en Oxford, devolviéndoles la pelota. Creó una moneda



Restos del *Skudelev II*. Museo de barcos vikingos de Roskilde, Dinamarca. No son pocos los restos de embarcaciones vikingas que se han encontrado al sur de los países escandinavos, especialmente en las granjas noruegas alrededor de Oslo. Algunas se han restaurado y otras, como esta hallada en el fiordo de Roskilde, se ofrecen en versión original, mostrando su simplicidad de construcción en tingladillo y las afinadas líneas.

a la bestia inmunda, Ymir, y la mataron, despedazándola. El cadáver fue muy bien aprovechado: «De la carne de Ymir se creó la tierra, de su sangre el mar, de sus huesos las montañas, de sus cabellos, árboles y plantas, de su calavera los cielos, de sus sesos todas las grandes nubes fueron creadas». El ser humano tuvo que esperar a que un día, paseando Odín con sus hermanos, se encontraran un trozo de fresno y otro de olmo con formas protohumanas. A Odín se le ocurrió que podía ponerles alma, añadiendo sus hermanos movimiento, sentidos, sangre y complexión saludable. El hombre, pues, procede de la madera, lo que nos lleva a una de las más asombrosas capacidades vikingas, configurándose como una auténtica «cultura maderera» que había avanzado en su manejo, utilización y empleo más que ninguna otra en Europa. Los vikingos no sólo



Drakkar de Nydam. Palacio de Gottorp, Schleswig-Holstein (Alemania). También los daneses construyeron espléndidos *drakkars* como este de Nydam, con los que invadieron Inglaterra en el 865 y el 1003 d. C., antes de Guillermo el Conquistador. El rey Canuto el Grande (1017-1035) mandó la flota de su padre Sven Barba Bifurcada (Svenone Tiyguskegg), que ya contaba en su haber con la victoria naval frente a los noruegos en la isla Svold (1000 d. C.).

desembocadura, que da acceso a la Auvernia, el Sena, cuyo curso lleva directamente a Ruan y París, o el Ródano, en el sur, que penetra en el corazón de la Provenza romana hasta Valence y Lyon. Las estrategias navales vikingas y sus prácticas embarcaciones iban a hacer sentir todos sus efectos en tierras francas: París fue asaltado en los años 845, 855, 862 y 885; Burdeos en el 847; Périgueux, aguas arriba del Garona, en los años 841, 849, 853 y 865. Por este río penetraron en sucesivas incursiones hasta sus afluentes, el Dordoña y el Vézère, cuyo valle –con las localidades de Trémolat, Montignac y Terrasson– tuvo que ser defendido por el obispo de Burdeos con cabinas de alerta y diecinueve fuertes, comunicados tras la incursión vikinga del 863 en la que, además, los escandinavos saquearon Poitiers, destruyeron la abadía de Saint-Cybard de Angulema y llegaron



Bancadas interiores de la reproducción gallega de un barco vikingo nombrada *Concello de Catoira*, con la que este municipio gallego conmemora cada verano el asalto nórdico a la localidad.

Las condiciones de habitabilidad en largas travesías de un buque como este eran paupérrimas, y la pericia de sus pilotos y navegantes debía ser muy grande para manejarlos día y noche con acierto. Foto del autor.

El elegido como víctima para probar semejante engendro fue el rey cristiano Olaf I de Noruega que, amante también de la construcción naval pero desconocedor de la lucha contra los sajones, tenía un espléndido *knörr* oceánico, el *Ormen Lange* ('Serpiente larga'), bellísimo barco de proa y popa doradas que movían treinta y cuatro remeros por banda, lo que da idea de su tamaño. Habitado a las partidas de saqueo, Olaf mantenía una pequeña flotilla de once *drakkars* con la que realizaba sus viajes y correrías. En septiembre del año 999 o del 1000 d. C. —los autores no se ponen de acuerdo— regresaba el rey de Noruega desde Pomerania a las costas noruegas cuando fue sorprendido por la flota combinada de Sven de Dinamarca, Olaf de Suecia y Eric Haakonson, a la altura de Svolder, o isla Svold, en el Báltico.

Breve historia de las batallas navales de la Edad Media



Tapiz de Bayeux (s. XI). Musée de la Tapisserie de Bayeux, Normandía. Este tapiz muestra, como en una tira de cómic de sesenta y ocho metros de largo por medio metro de ancho, toda la operación del desembarco en Normandía en el 1066 d. C. por parte de los normandos de Guillermo el Conquistador.

Este no iba a consentir semejantes artimañas; en el 1051, cuando Eduardo nombró obispo de Canterbury al normando Roberto, Godwin se levantó en armas contra él. Pero Eduardo encontró apoyos en el reino y los sajones fueron doblegados. Caído en desgracia, el conde sajón fue expatriado y su hija Edith recluida en un convento. Eduardo creyó librarse así de su siniestra sombra, pero, ¿lo había conseguido? Entretanto, al otro lado del canal –Normandía–, los aliados de Eduardo progresaban a ritmo verdaderamente singular. Al duque Ricardo II le sucedió su hijo Roberto I el Diabolo, que muy diablo no sería cuando decidió peregrinar a Tierra Santa, viaje del que, por desgracia, no regresó. Dejaba como único heredero de Normandía un hijo que había tenido con Arlette, hija de un curtidor de Falaise, conocido a la sazón como Guillermo el



Barcos normandos cruzando a toda vela el estrecho de Dover rumbo a Inglaterra en plena noche, representados en el tapiz de Bayeux (s. XI), en el Musée de la Tapisserie de Bayeux, Normandía. Aproximadamente 343 de estos *drakkars*, un centenar de ellos transportes para ganado y pertrechos, cruzaron las poco más de cincuenta millas a la increíble velocidad de seis nudos, no superada por flota alguna de invasión hasta los siglos XIX y XX.

Haroldo Godwin, aparte de la corona de *El Confesor*, no tenía nada. Para formar su hueste medieval y repeler la invasión por mar, tenía que llamar a las armas a las milicias locales o *fyrdmen*, y activar a la guardia real o *housecarles*, de los cuales sólo algunos montaban a caballo. Necesitaba también una flota, que sólo pudo iniciar mediante una gran requisita en los puertos del sur (Wessex). Pero su mayor problema era el tiempo: en aquellos tiempos medievales profundos, las tropas locales no podían aguantar más de unas semanas movilizados, puesto que no disponían de logística y alguien tenía que recoger la cosecha, esquila la lana y ocuparse del ganado. Era imprescindible acertar con el momento exacto de la movilización, antes de ser invadido, o todo el esfuerzo militar defensivo correría peligro de irse al garete.

A diferencia de la invasión árabe de la península ibérica, que se trató de una fulgurante invasión por sorpresa realizada por apenas unos escuadrones de jinetes a bordo de una flota misteriosa, la invasión normanda de Inglaterra fue un proceso organizado y complejo históricamente, en



Caballos desembarcando de las embarcaciones normandas del tapiz de Bayeux (s. XI), en el Musée de la Tapisserie de Bayeux, Normandía. La flota de *drakkars* de Guillermo cruzó del estuario del Somme (Francia) a la playa de Pevensey, en Eastbourne (Inglaterra) de noche, en apenas nueve horas, tiempo récord impensable para una invasión medieval del siglo XI.

en la desembocadura del Dives. Se trataba de una flota impresionante, pero sólo un poco más numerosa que la noruega de Hardrada que la precedió un mes antes. Al frente, el hermoso bajel real, la *Mora*, regalo personal de Matilde a Guillermo. Todo estuvo listo el 12 de agosto (es decir, cuando Haroldo tenía su hueste y flota recién movilizadas), momento en el que, de haber efectuado el cruce, los normandos habrían caído en una trampa sajona muy difícil de superar. Pero tratándose de los *drakkars* de vela, quien mandaba era el viento y este se alió de forma descarada con Guillermo de Normandía. Hubo un largo mes de temporal o de viento soplando del norte, lo que hizo imposible el paso de la flota normanda a Inglaterra. Mientras Haroldo veía su hueste a punto de dispersarse o, entrado septiembre, corría a hacer frente a la invasión noruega, Guillermo, con una suerte increíble

4

Cruzadas: guerra naval en el Guadalquivir

LLAMADA GENERAL: BATALLA DE ASCALÓN

El motivo del surgimiento de las cruzadas fue una llamada de auxilio, emitida, como luego sería habitual, desde Constantinopla por un Imperio bizantino que desfallecía inexorablemente. La muerte del emperador Heraclio en el año 641 d. C., habiendo perdido definitivamente la ciudad de Jerusalén y la rescatada Vera Cruz, representaba para la cristiandad la gran asignatura pendiente, es decir, la recuperación de los Santos Lugares ocupados por los musulmanes que impedían la peregrinación de los creyentes de otros credos. Tras la debacle provocada por la derrota de Manzikert, Miguel VII había pedido socorro al papa Gregorio VII para que acudiera en socorro de su «cristiana» ciudad. Mas, por aquellas fechas, este papa andaba enredado con otros emperadores, los del Sacro Imperio



Fragata *Berenguela* que, en el siglo XIX, honró a la reina de Castilla, nieta de Enrique II Plantagenet y Leonor de Aquitania, hija de Alfonso VIII el Bueno, vencedor de las Navas de Tolosa en 1212, esposa de Alfonso IX de León y madre de Fernando III el Santo, conquistador de Sevilla con una operación naval en 1248.

al mundo, regresando a España para recibir las correspondientes obras y reparaciones. Viajó posteriormente a Filipinas donde, tras numerosas operaciones, terminó sus días. Es probable que contara siempre con el amparo espiritual de aquella notable reina de Castilla que le dio nombre, a un tiempo hija de rey (Alfonso VIII el Bueno), esposa de otro (Alfonso IX de León) y madre de un tercero (Fernando III el Santo, rey de Castilla y de León), el cual, gracias a ella, conseguiría aunar ambos reinos para emprender una nueva cruzada: la conquista de al-Ándalus contra los musulmanes unitarios de Ibn Tumart, conocidos como *al-muwahhid* o almohades.

Nada tiene de extrañar, pues la reina, como buena cristiana, procedía de familia de cruzados. Su madre, Leonor de Inglaterra, era hija de Enrique II Plantagenet, el esposo de la frívola aunque formidable



Fernando III el Santo según una miniatura del Tumbo A o Índice de los Privilegios reales de Santiago de Compostela. Fernando III, hijo de una gran reina, Berenguela, y nieto del vencedor de las Navas de Tolosa, Alfonso VIII el Bueno, dedicó su vida al éxito de la Reconquista, realizándose durante su reinado la definitiva penetración en el sur que le permitió tomar Córdoba y después Sevilla con ayuda de su Marina recién creada.

Fue la gran victoria de Alfonso VIII el Bueno, coronando una vida dedicada a la Reconquista. El monarca falleció en 1214, y poco después también murió su esposa Leonor, madre inglesa de Berenguela; ambos están enterrados en el monasterio de Las Huelgas. Subía al trono de Castilla un rey niño, Enrique I, con la regencia de su hermana mayor, doña Berenguela. La reina tuvo que superar un período turbulento: su hermano, el rey niño, pereció en 1217 víctima de un desgraciado golpe en la cabeza. Inmediatamente, Berenguela pensó en proclamar a su hijo Fernando, que estaba con su padre, el rey de León. Como cabía esperar, este no colaboró en absoluto, pues codiciaba la corona para sí mismo. Fernando se tuvo que escapar para reunirse con su madre y ser proclamado rey de Castilla



Antigua fotografía del faro de Bonanza, al norte de Sanlúcar de Barrameda, donde las embarcaciones recalcan para ascender por el Guadalquivir. En el siglo XIII no existía, y los barcos de Bonifaz, aparte de las corrientes de marea, marejadas de poniente y arriadas, tuvieron que enfrentarse aquí a la escuadra de zabras y saetías del arráz Abu Qabl.

en la invasión de Inglaterra de 1066, retratadas en el tapiz de Bayeux. El segundo procede de 1450 (fecha estimada) y es la célebre nao de Mataró, coca catalana procedente de la ermita de San Simón, en la carretera costera de aquella localidad a Caldetas, donde estaba colgada del techo como exvoto, es decir, lo que llamaríamos hoy una maqueta o modelo a escala. Antiguamente, y hasta fechas sorprendentemente recientes, los marinos que se habían salvado del temporal invocando a un santo tenían costumbre de agradecer el favor confeccionando humildemente, pero con gran habilidad, modelos a escala de sus naves, entregados después a la Iglesia, subrayando los méritos salvadores de su titular. Cuantos más exvotos expuestos en la bóveda, mayor era el crédito salvador del que gozaba el santo o santa, quedando también establecida su vinculación con los hombres de la mar. Una



FLIPART, Charles-Joseph. *Rendición de Sevilla al rey san Fernando* (2.ª mitad s. XVIII). Museo Nacional del Prado, Madrid. Representación alegórica de la conquista de Sevilla. La toma de la ciudad fue una de las pocas del Medioevo llevadas a cabo con componente naval, que se reivindicó en este caso para poner los fundamentos de la marina castellana.

la de La Rochelle, con victoria castellana, incluida en el capítulo 8. Las marinas oceánicas, sobre la estela del tráfico comercial y las cocas de las *Hansas* norteñas, trataban de abrirse un espacio de dominio oceánico en el canal de la Mancha y el océano Atlántico con el enfrentamiento de los Plantagenet ingleses y los Valois franceses durante la guerra de los Cien Años, no sin decenas de dificultades. Por ello, la meritoria conquista de Sevilla, incluida de pleno derecho



Retrato de Enrique II Plantagenet (h. 1597-1618). National Portrait Gallery, Londres. El rey Enrique II de Inglaterra recibió el legado de Enrique I Beauclerc y fundó el Imperio angevino. Fue marido de Leonor de Aquitania y padre de Ricardo Corazón de León y Juan Sin Tierra. Su vida fue un drama digno de que autores y literatos le dedicaran su atención por la muerte de Thomas Becket, arzobispo de Canterbury, o la falta de lealtad de sus hijos que conoció en la vejez, solo y abandonado.

de Hattin y la toma de Jerusalén por Saladino, cayeron varios de estos enclaves críticos, como Acre, Ascalón, Haifa, Gaza, Jaffa y Beirut en trágico dominó, hasta el punto de que llegó a temerse el completo aislamiento y cerco de los dominios cristianos; auténtica pieza clave resultó en aquel momento el puerto de Tiro, donde se refugiaron muchos de los cruzados y que Saladino se reprocharía luego, amargamente, no haber sitiado puesto que, si lo hubiera hecho, es casi seguro que los cruzados hubieran tenido que escapar por mar, cumpliéndose el sueño del islam.

5

Auge de Venecia y Génova

TRES VIAJEROS VENECIANOS

La mitología griega atribuye a Antenor –el troyano traidor que dijo a los griegos cómo someter la ciudad de Troya– el mérito colonizador de las islas del Adriático. La realidad, sin embargo, es más prosaica, aunque no por ello menos sorprendente: fueron las invasiones las que obligaron a los miles de pobladores del Véneto, la llanura entre los ríos Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta y Po, a refugiarse en el rosario de islas que cierran, como una manga, la laguna del golfo, desde el Lido, al norte, hasta Chioggia, justo antes de la desembocadura del Po. Montanelli, cortando, como tan a menudo, por lo sano, concluye que Venecia la fundó Atila, provocando un apresurado desplazamiento étnico de refugiados con su llegada. Pero también tuvieron parte en ello los



Antiguo plano de Venecia, urbe emplazada en la isla principal de la laguna de Venecia a la que divide en dos el Riachuelo Alto, donde comenzó la edificación en piedra comunicándose ambas riberas por un puente móvil de madera, sustituido en nuestros días por una obra de arte, el puente de Rialto.

visigodos de Alarico, los ostrogodos, los francos y los lombardos, a los que ya conocemos por los primeros capítulos. El caso es que en el 523 d. C., al final del reinado de Teodorico el Ostrogodo, cuyos sueños integradores pronto serían pisoteados por la soberbia imperial bizantina, el prefecto Casiodoro nos ofrece un retrato de lo que era entonces el enclave: un puñado de chozas de mimbre y junco, donde los habitantes vivían en condiciones igualitarias y con sus primitivas pero muy marineras embarcaciones aparcadas delante del portal, lo que recuerda singularmente a los aimarás del lago Titicaca o los árabes marsh de las riberas del Tigris, en Irak.

No era fácil vivir en las insalubres islas de la laguna. En verano hacía un calor sofocante y los mosquitos propagaban las enfermedades, y en invierno las mareas



Mosaico de Marco Polo (1687). Palazzo Doria-Tursi, Génova (Italia). Viajero medieval por excelencia con su padre y tío, Marco Polo llegó a la corte tártara de Kubilai Kan, que le nombraba embajador y enviado especial; así conoció en profundidad las embarcaciones chinas, que en ese momento (s. XIII) estaban más avanzados que las cocas, las carracas y los *cogs* medievales mediterráneos y europeos.

que tantas personas tenían apostados sus bienes como en una rueda de la fortuna, la «bolsa» especulativa de inversiones inciertas que, de contar con el viento a favor, podían a uno hacerle millonario de golpe.

De esta Venecia lacustre y cosmopolita, monumental pero de pies húmedos, mercantil y engañosa, fuerte en su Armada pero de vulnerable fisonomía, surge la aventura medieval de viajes más admirada, que ha llegado hasta nosotros en el *Libro de Marco Polo* o *Las Maravillas del Mundo*, sin el que la Edad Media quedaría incompleta.



GREVEMBROCH, John. *Batalla de Chioggia*(s. XVIII). Museo Correr, Venecia (Italia). Situada a quince millas al sur de Venecia, la isla de Chioggia dominaba la única entrada al mar de la laguna de Venecia, siendo por ello tomada por los genoveses en verano de 1379 (imagen). Pero los venecianos supieron convertir esta conquista en un infierno, asegurando así, en enero del año siguiente, la catástrofe total de la flota genovesa.

llegaron refuerzos venecianos, y a finales de junio, tras seis meses de asedio, los genoveses se rindieron. A pesar de sus victorias navales en Meloria, Curzola, Sapienza, Trogir y Pola, Génova, con la catástrofe última de Chioggia en la que perdió toda su escuadra, caía derrotada por completo tras cuatro guerras, de las cuales las tres primeras habían quedado indecisas. Venecia, no sin aprietos y llegando hasta el límite de sus fuerzas, se proclamaba finalmente señora de los mares gracias a la eficacia de su gobierno, a la competencia del arsenal y a la capacidad de resistencia de

6

Sicilia y Roger de Lauria

LAS DOS CONQUISTAS DE MALLORCA, JAIME I

Una vez más, tenemos que retroceder en esta crónica histórico-naval de la Edad Media, que parece repleta de historias paralelas. No es exactamente así puesto que, hasta ahora, los presuntos paralelismos nos han conducido de la *pax romana* a las invasiones bárbaras, árabes y normandas, del dromon bizantino a la galera veneciana pasando por el *drakkar* nórdico, y de las cruzadas a las batallas del Adriático y el Mediterráneo oriental. En otras palabras, a un claro avance cronológico a través del tiempo. Ahora toca desplazarnos al otro extremo del *Mare Nostrum* para repasar la interesante historia marítima de la corona aragonesa. De lo más profundo del Medioevo, es decir, del remoto reino visigodo de Tolosa y el legendario Imperio carolingio surge, prácticamente al mismo tiempo que la invasión



LLIMONA, Josep. *Estatua ecuestre de Ramón Berenguer III* (1888).

Plaza de Ramón Berenguer el Grande, Barcelona. Este gran señor catalán unificó un reino a ambos lados de los Pirineos con herencia romana, visigoda, carolingia y provenzal, origen del condado de Barcelona. Protagonizó la primera conquista de la isla de Mallorca en 1114, no sin ímprobos esfuerzos, fracasada ante el alud almohade.

Arno, río que pasa por Florencia, donde lo cruza el *Ponte Vecchio* (abigarrado de lujosos comercios), se congregaron barcos pisanos, florentinos, romanos, de Lucca, Siena y otros muchos enclaves italianos hasta sumar trescientas velas, que zarparon en pleno mes de agosto haciendo una primera escala en las costas de Cerdeña. Posteriormente, sin embargo, vientos contrarios afectaron gravemente al rumbo de la flota que, dirigiéndose a Mallorca, acabó refugiada en las costas catalanas. Enterado del hecho, Ramón



Detalle del plano de la plaza y puerto de Ibiza y sus contornos (1752), realizado por Juan Ballester (1688-1766). Tomada la isla de Ibiza de forma previa a Mallorca en 1114, costó a los cristianos un gran trabajo expugnar la fortaleza de varios recintos sucesivos. Posteriormente, la flota catalana-italiana se dirigió a Mallorca, que también fue conquistada, aunque no por mucho tiempo.

Llibre dels Feys. Jaime se sintió emocionado durante toda la mañana viendo cómo la proa de su galera rompía las olas que pasaban sobre la borda, sacudiéndose el buque en la mar cruzada. El role de viento permitió a toda la flota corregir definitivamente el rumbo, aproando decididamente a su destino. Tras la pletórica jornada de navegación a vela del jueves 7, antes de ponerse el sol llegaba el premio, apareciendo la silueta de Mallorca en el horizonte; sin embargo, se quedarían sin viento al atardecer.

El rey ordenó entonces arriar las velas para no ser vistos desde la isla. Esto tenía un inconveniente rápidamente señalado por los pilotos: si el buque guía y la galera del rey desaparecían en la oscuridad, la flota corría peligro



VALLMITJANA, Agapit. *Estatua ecuestre de Jaime I de Aragón, el Conquistador* (1886). Parterre de Valencia. El gran rey aragonés, hecho a sí mismo desde pequeño no sin incidentes, protagonizaría las grandes conquistas de Mallorca (por segunda vez) y Baleares (1229-1235), Valencia (1238) y Murcia (1266), en un reinado que abrió la aventura mediterránea para Cataluña y Aragón.

espectacular y cruento asalto, que a punto estuvo de fracasar en momento crítico.

La toma de Mallorca no concluyó con el espectacular episodio de la Almudaima; los almohades huyeron a las montañas, a la sierra de la Tramontana, donde hubo que ir a buscarlos. Terminando casi el año, pudo el rey retornar a la Península, pero volvió en 1231, pues recibió la falsa noticia de que el bey de Túnez se preparaba a contratar, aprovechando para expugnar algunos castillos. Al año siguiente se llevaba a cabo la toma de Menorca, y en 1235 Jaime I desembarcaba en Ibiza, donde la Dalt Vila opuso tan feroz resistencia como a Ramón Berenguer III. La tarea



Antiguo plano de la bahía de Palma (1810). Universidad Hebrea de Jerusalén y Biblioteca Nacional de Israel. La definitiva conquista cristiana se llevó a cabo en 1229, tomando como cabeza de puente la pequeña ensenada de Santa Ponsa, desde la que Jaime I encabezó el avance hacia la ciudad. No fue fácil y tuvo que ponerse al frente, personalmente, con los templarios, para arrebatarla a los almohades.

No era, sin embargo, santo, pues amargó los últimos días de su padre liquidando a un recalcitrante bastardo real, Fernán Sánchez, hijo de una señora de la casa de Antillón. Pedro III se hizo rudo codeándose con muchachos de origen normando, contagiándose de su brío, coraje y valor para el combate. Algunos de ellos estaban destinados a servirle en sus empresas, como Conrado de Llançá y Roger de Lauria, mas nunca podremos comprender la gesta de estos últimos, ni la del propio rey de Aragón en Sicilia, sin profundizar someramente en la historia de Italia en este tiempo, que ofrece clave de todo.



REYNÉS, Josep. *Estatua de Roger de Lauria* (1884). Paseo de Lluís Companys, Barcelona. El gran almirante mediterráneo del final del Medioevo fue el aragonés Roger de Lauria, de origen normando y nacimiento calabrés, primer súbdito de los reyes de Aragón Pedro III y Jaime II, que desbarató los planes franceses derrotando a sus enemigos en Malta, Nápoles, las Hormigas, Castellammare, Orlando y Ponza, de 1284 a 1300.

enemigo y atravesarlo con ella. La muerte del jefe *frany* fue el punto de inflexión de la batalla, que se decantó del lado aragonés. La mitad de las galeras enemigas (diez) fueron apresadas y los aragoneses procedieron entonces a conquistar las islas de Malta, Gozo y Lipari.

A su entrada en Mesina, la escuadra del rey Pedro III de Aragón fue enviada directamente a Nápoles, al encuentro



TUSQUETS I MAIGNON, Ramon. *La batalla del golfo de Nápoles* (1885). La batalla del golfo de Nápoles fue la segunda de las victorias del almirante Roger de Lauria, en la que capturó al hijo de Carlos de Anjou, el príncipe de Salerno, capturando al menos veinte galeras enemigas y rescatando a la princesa Beatriz.

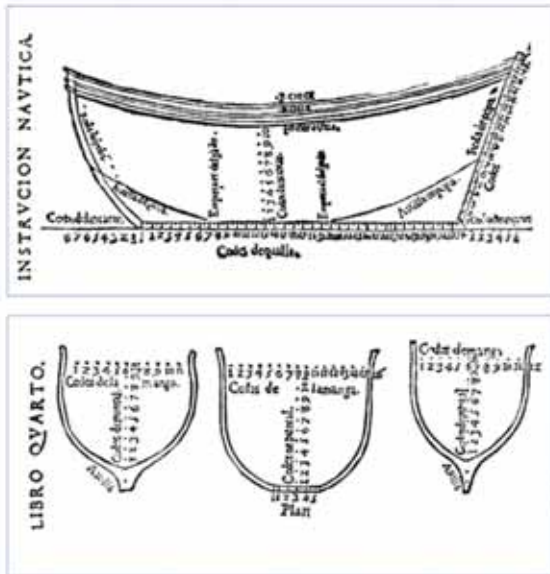
Pallarin y aquel, viendo la superioridad aragonesa, no se arriesgó al combate. Al fin y al cabo, ya debía conocer la magnánima actitud de Constanza, por lo que razonó que más valía pagar un rescate, por elevado que fuera, que exponerse a un nuevo desastre naval que acarrearía la pérdida de todos los territorios italianos aún en su poder. En cualquier caso, el francés favorito del papa estaba acabado; el 7 de enero de 1285 falleció en Foggia tras la sucesión de reveses. Por su parte, el 28 de marzo bajaba

7

La batalla de la Esclusa

LA MARINA DE FELIPE II AUGUSTO

Felipe II Augusto, rey de Francia a caballo entre los siglos XII y XIII, demostró ser hábil y astuto, además de tratarse del primer monarca francés en dotarse de una Marina de combate. Como no podía ser de otro modo, el principal objeto de su vida fue el desmantelamiento del Imperio angevino, fundado por Enrique II Plantagenet, esposo de Leonor de Aquitania y padre de Ricardo Corazón de León. Cuando este último se rebeló contra su padre, no dudó en hacerse amigo suyo e incluso acompañarlo a la tercera cruzada para ganar puntos ante el papa. Sin embargo, en cuanto pudo lo abandonó con una buena excusa, regresando a casa. Cuando falleció Enrique II, decepcionado con el mundo por la traición de Juan Sin Tierra –último en mantener su lealtad– solo quedaba en



Gálibos de una nave medieval. Trazados como plantillas, respondían en realidad a la experiencia ancestral, sin cálculo alguno. La forma del buque ya había perdido las ágiles cualidades de los *drakkars* vikingos para adaptar sus bodegas a la capacidad de carga.

anterior es conocido lo hecho por la ballestería catalana de las galeras de Roger de Lauria. En la batalla que nos ocupa, el empleo del arco resultaría decisivo.

Con los elementos a su favor, la flota inglesa acometió a su enemiga en La Esclusa sin dudarle, mientras sonaban estridentes las trompetas, cuernos y trompas, y a bordo de los buques se gritaba: «¡San Jorge! ¡Guyena!». Sus enemigos gritaban: «¡Francia!». Tras unas cuantas andanadas de flechas, los atacantes rompieron la primera

8

La batalla de La Rochelle

EL GRAN DÍA DEL PRÍNCIPE NEGRO

El rey Felipe VI de Valois, íntimo enemigo de Eduardo III, falleció en 1350 sin haber podido tomar revancha de su derrota naval ni haber expulsado a los Plantagenet de Francia estableciendo su dominio sobre Aquitania y Guyena; pero, sobre todo, cargando sobre sus espaldas con la derrota de Crécy, en 1346. Malos días llegaban para Francia, con un tercio de la población diezmada por la peste negra de 1348. En lugar de Felipe, subió al trono Juan II el Bueno, al que también le esperaban circunstancias ciertamente dramáticas con un adversario de talla como el que le cayó en suerte: el heredero a la corona inglesa y señor de Aquitania, Eduardo, el Príncipe Negro. Para empezar, el hijo mayor de Eduardo III pasaba al continente a bordo del *Christopher* en 1355, acompañado



Atlas catalán de Abraham Cresques (año 1375). Biblioteca Nacional de París, Francia. Este atlas muestra las potencias navales conocidas. Tras su victoria en Poitiers en 1356, Eduardo de Inglaterra, el Príncipe Negro, completaba con la captura del rey Juan II de Francia la de David de Escocia, reuniéndolos en los calabozos ingleses y proclamándose así dueño del Canal de la Mancha y resucitando el Imperio angevino.

el Sabio) y después el propio rey Juan II vieron cómo sus abultados contingentes de caballeros armados al modo clásico (como en las Navas de Tolosa) eran diezmados, primero por las nubes de flechas de los *yeomen*, luego barridos por los jinetes anglos y gascones y, por último, rematados por la infantería de *hobelers*. Clermont y Brienne, grandes señores de Francia, fueron muertos, y el príncipe Carlos sólo pudo salvarse porque el senescal D'Angle se lo llevó del campo de batalla. Pero el rey Juan II el Bueno, abatidos sus contingentes en una hábil celada que le tendió Eduardo, cayó prisionero. La derrota de Francia, esta vez, era total; el reino, descabezado, se



Crónica de Jean Froissart (s. xv). Biblioteca Nacional de Francia. Batalla de La Rochelle en un grabado de un libro medieval; los *cogs* ingleses del conde de Pembroke aparecen aquí mezclados en combate con las naos castellanas, que ya tenían notable experiencia y estaban mandadas por uno de los mejores almirantes de la época, el genovés Ambrosio Bocanegra, enemigo de los Plantagenet.

aprovechando su desconcierto, desencadenó un tercer y definitivo ataque de galeras, alcanzando así la victoria. Catorce de los barcos ingleses fueron hundidos y John Hastings, yerno del rey, fue capturado con otros veinte caballeros, además de varios miles de marineros.

Al enterarse, el Príncipe Negro, consciente de lo que iba en el envite, partió de Southampton el 30 de agosto a bordo del *Gracias a Dios*, seguido de varios centenares de naves con diez mil arqueros *yeomen* a bordo para recuperar el vital puerto de La Rochelle. Montaron Ouessant, pero llegada la imponente flota al mar de



Miniatura en las *Crónicas de Núremberg* (1489-1490), de Schedel Hartmann. Tras un largo asedio y una vez cerrado el cerco, la noche del 28 de mayo de 1453 se produjo el último y definitivo asalto a la ciudad, cediendo los defensores en la muralla y penetrando las tropas turcas para iniciar el saqueo. Sólo los restos de la flota cristiano-bizantina se salvaron, zarpando con los supervivientes rumbo al mar Egeo.

perfectamente coordinada— volvía sobre sus pasos para arrebatar la corona inglesa al ancestral reino sajón de Wessex. El mundo nórdico alcanzó su máximo desarrollo naval incorporado a la Reconquista española para tomar el puerto de Sevilla, mientras los normandos conquistaban Sicilia y el sur de Italia. No mucho después, las grandes potencias mercantiles resucitaron el mundo naval mediterráneo; Venecia y Génova iniciaban su carrera comercial,

Bibliografía y fuentes

- ANÓNIMO. *Simbad el marino* (trad. Julio Samsó). Madrid: Alianza Editorial, 1991.
- ASIMOV, ISAAC. *La formación de Inglaterra*. Madrid: Alianza Editorial, 1982.
- , *Historia de los egipcios*. Madrid: Ediciones del Prado, 1993.
- BÉRCHÉZ CASTAÑO, Esteban. «Barcos para un imperio; la Marina de guerra romana». En: *Revista Historia*, 2016; n.º 155.
- BOBZIN, Hartmut. *Mahoma*. Barcelona: Ediciones Folio, 2004.
- CHAUVEL, Geneviève. *Saladino, el unificador del islam*. Barcelona: Editorial Planeta-De Agostini, 1999.
- COLE, Robert. *Historia de Francia*. Madrid: Celeste Ediciones, 1995.