

Martín F. Ríos Saloma

“La percepción del mar en la cronística castellana de la Baja Edad Media”

p. 113-130

*El mar: percepciones, lectura y contextos
Una mirada cultural a los entornos
marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas/
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

LA PERCEPCIÓN DEL MAR EN LA CRONÍSTICA CASTELLANA DE LA BAJA EDAD MEDIA

MARTÍN F. RÍOS SALOMA
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

Introducción

“Mar, es lugar señalado en que pueden los omes guerrean a sus enemigos”.¹ Con estas palabras Alfonso X abría el título XXIV de la segunda partida, consagrado a la guerra marítima, y ofrecía un claro testimonio de la importancia que el mar había adquirido a finales de la Edad Media como consecuencia de las cruzadas y, de forma más específica, como resultado de las conquistas territoriales que Fernando III y su hijo llevaron a cabo a lo largo de los años centrales del siglo XIII y que habían dado a Castilla la posibilidad de asomarse al Mediterráneo. En efecto, las conquistas de Sevilla y de Murcia en 1248 y 1266, respectivamente, convirtieron al Mediterráneo no sólo en una nueva frontera ante al Islam sino también en un espacio privilegiado de acción política, económica y militar.²

Durante muchos años, privó en la historiografía española e hispanista una versión teleológica del proceso histórico que acabamos

¹ Alfonso X, *Las Siete Partidas*, 7 v., Barcelona, Imprenta de Antonio Bergnes, 1843, *Partida segunda*, título XXIV, v. 2., p. 888.

² Sobre el mar como nueva frontera véanse los trabajos de María Martínez, “La frontera mediterránea de Castilla: núcleos y actividades en el litoral murciano (s. XIII-XV)”, *Murgetana*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, n. 108, 2003, p. 43-65. Disponible en versión digital en <http://www.regmurcia.com/docs/murgetana/N108/N108_003.pdf>; Ángel Luis Molina Molina, “Proyección mediterránea del reino de Murcia en la Edad Media”, *Miscelánea Medieval Murciana*, Universidad de Murcia, v. XVII, n. 62, p. 59-75; Juan Francisco Jiménez Alcázar, “La Murcia medieval cristiana: vanguardia mediterránea de Castilla”, en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España, (Sevilla, 9-12 de mayo de 1995): V Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, p. 275-294.

de resumir. Todo parecía indicar —en una concepción casi providencialista— que la situación privilegiada de la península ibérica, entre el Atlántico y el Mediterráneo, la predestinaba a llevar a cabo el Descubrimiento de América y a ejercer su hegemonía en el Viejo y el Nuevo Mundo. Las investigaciones realizadas en los últimos treinta años muestran, por el contrario, que tal dominio resultó de un proyecto político muy claro iniciado por Fernando III y Alfonso X, e impulsado por la dinastía Trastámara, así como de los esfuerzos e intereses simultáneos —no siempre coordinados— de navegantes y mercaderes que buscaban tanto fuentes de abastecimiento de metales preciosos y de productos de lujo como la participación —y el dominio— en las rutas internacionales de comercio.³ En este proceso, a la vez político, militar y económico, el mar desempeñó un papel fundamental y ya son muchos los que a lo largo de varias décadas han analizado, desde ópticas distintas, las relaciones entre el mar y los hombres: el mar como accidente geográfico,⁴ como barrera, como frontera —y por lo tanto, sujeto de colonización y dominio—, como fuente de recursos naturales,⁵ el mar —y la costa— como hábitat,⁶ como vía y camino,⁷ el mar —y sus puertos— como eje articulador del espacio mediterráneo y atlántico,⁸ como fuente de

³ Para una panorámica sobre este proceso, véase Manuel González Jiménez e Isabel Montes (coord.), *La península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII al XV. Cádiz, 1-4 de abril, 2003*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 2006.

⁴ Raúl González Arévalo, “La costa del reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglos XIV-XVI)”, *En la España Medieval*, Universidad Complutense de Madrid, n. 31, 2008, p. 7-36.

⁵ Por ejemplo, José Manuel López Villalba, “Política local y abastecimiento urbano. El pescado en Guadalajara en la Baja Edad Media”, *Studia historica. Historia Medieval*, Universidad de Salamanca, n. 25, 2007, p. 221-244.

⁶ A modo de ejemplo, véase David Munera Navarro, “Mazarrón y su puerto bajo jurisdicción lorquina (1462-1572). El nacimiento de un núcleo costero en el Reino de Murcia”, *Cuadernos de Arqueología Marítima*, Ministerio de Educación de Madrid, n. 7, 2006, p. 32-71.

⁷ Henri Dubois, Jean Claude Hocquet y André Vauchez, *Horizons marins, itinéraires spirituels (Vè-XVIIIè siècles). Marins, navires et affaires*, 2 v., Paris, Publications de la Sorbonne, 1987; Feliciano Novoa Portela y Javier Villalba Ruiz (coord.), *Viajes y viajeros en la Europa medieval*, Madrid, Lunweg/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007; Ángel Luis Molina Molina, “Los viajes por mar en la Edad Media”, *Cuadernos de Turismo*, Murcia, n. 5, 2005, p. 113-122.

⁸ *Citta di mare del Mediterraneo medievale: tipologia. Atti del Convegno di Studi in memoria di Robert P. Bergman. Amalfi, 1-3 giugno 2001*, Amalfi, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2005, (Atti, 9); *El Mediterráneo medieval y la idea de Europa*, Valencia, Universidad de Valencia, 1995; Marco Tangheroni, *Commercio e navigazione nel medioevo*,

abastecimiento, como campo de batalla,⁹ como imaginario.¹⁰ Sin embargo, son pocos los que han hablado del mar en sí mismo. Causa una enorme sorpresa en el historiador de tierra firme, absoluto desconocedor de las artes de marear, constatar que en muy pocas ocasiones y de forma muy vaga el propio almirante de la mar Océano habló del mar en su diario, más preocupado por contar las leguas recorridas y por avistar tierra.¹¹

Frente a este panorama historiográfico —riquísimo por lo que respecta a las relaciones del mar con los hombres y parco en testimonios de los hombres medievales sobre el mar—, he decidido cen-

Roma, Laterza, 1996; José Hinojosa Montalvo, *El Mediterráneo medieval*, Madrid, Arco Libros, 1998; Juan Leonardo Soler, “Las tierras alicantinas y el mar: vitalidad comercial durante la Baja Edad Media (ss. XIII-XV)”, *Canelobre. Revista del Instituto Alicantino de Cultura “Juan Gil-Albert”*, Alicante, n. 52, 2007, p. 206-221; Jean-Luc Sarrazin, “Commerce maritime et projections atlantiques des ports français cas des ports du sel (VIè-XVè siècle)”, *Historia, Instituciones, documentos*, Sevilla, Universidad de Sevilla, n. 35, 2008, p. 107-126; David Munera Navarro, “Un puerto para el Rey Doliente. Enrique III de Castilla y el Mediterráneo (sobre dos procuradores de Cartagena en las Cortes de Toledo de 1402)”, *Miscelánea Medieval Murciana*, Universidad de Murcia, n. 35, 2011, p. 145-176.

⁹ José Manuel Calderón y Francisco Javier Díaz González, “Los almirantes del ‘siglo de oro’ de la Marina castellana medieval”, *En la España Medieval*, Universidad Complutense de Madrid, 2001, n. 24, p. 311-364; Eduardo Aznar Vallejo, “La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, Universidad Complutense de Madrid, n. 32, 2009, p. 167-192; José Luis Casado Soto, “El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Museo Naval de San Sebastián, n. 4, 2003, p. 537-552; Raúl González Arévalo, “Reflexiones en torno al cautiverio y la esclavitud en Málaga a fines de la Edad Media”, *Studia Historica. Historia Medieval*, Universidad de Salamanca, n. 22, 2004, p. 91-108; María Teresa Ferrer Mallol, “Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media”, p. 255-322. Disponible en línea: <http://digital.csic.es/bitstream/10261/23799/1/Ferrer_Corso_y_pirater%C3%ADa.pdf>; Enrique García Hernán y José María Blanco, “Marinas medievales y guerra en el mar: medios, técnicas, acciones” en Miguel Ángel Ladero (coord.), *Edad Media*, Madrid, Laberinto, 2010, p. 413-444.

¹⁰ Alessandro Vanoli, *Le parole e il mare. Tre considerazioni sull'immaginario politico mediterraneo*, Turín, Nino Aragno Editore, 2005, 175 p.

¹¹ Cristóbal Colón, *Los cuatro viajes del almirante y su testamento*, ed. y pról. de Ignacio B. Anzoategui, México, Espasa-Calpe, 1994, p. 17-26. Entre las pocas alusiones al mar: “Martes 25 de septiembre: [...] Anduvo la mar muy llana, por lo cual se echaron a nadar muchos marineros. Vieron muchos dorados y otros peces” (p. 24); “Miércoles 26 de septiembre: [...] La mar era como un río, los aires dulces y suavísimos” (p. 24); “Martes 2 de octubre: [...] La mar llana y buena siempre” (p. 25); “Viernes 5 de octubre: [...] La mar en bonanza y llana. ‘A Dios, dice, muchas gracias sean dadas.’ El aire muy dulce y templado, hierba ninguna, aves pardelas muchas, peces golondrinas volaron en la nao mucha”. (p. 26).

trar mi atención en la cronística castellana de la Baja Edad Media con el objetivo de analizar en qué medida y cómo la historiografía reflejó la expansión de Castilla sobre el mar. La pregunta no es banal, máxime si consideramos que, desde la ocupación de la península por los visigodos y hasta el siglo XIII, la monarquía astur-leonesa, primero, y la castellano-leonesa, después, prácticamente no tuvieron contacto con el mar, como no fuera en la cornisa septentrional, limitada, por lo demás, a una pesca costera y a esporádicos contactos con los puertos bretones y normandos.

Ante la imposibilidad de abordar en tan poco espacio la ingente producción historiográfica de los siglos XIV y XV, he optado por analizar la *Crónica de los muy altos y esclarecidos Reyes Católicos don Fernando y doña Ysabel*, de Hernando del Pulgar.¹² La elección obedece a un doble criterio: por un lado, al hecho de que este texto representa la versión oficial de los sucesos y, por lo tanto, se convierte en un medio privilegiado para analizar la visión y la posición de la Corona respecto de la expansión ultramarina. Segundo, porque el cronista escribió al calor de acontecimientos fundamentales como la conquista de las Canarias, la expedición a Guinea, la toma de Málaga, el viaje de Colón o la expedición del Gran Capitán, por lo que su texto refleja con nitidez el proceso por medio del cual el mar se hizo presente en la realidad histórica de la Castilla del siglo XV.¹³

Con la finalidad de comprender mejor la significación o los posibles sentidos de dicha aparición, he dividido la exposición en tres partes: en la primera se ofrece una panorámica sobre la percepción del mar en la Edad Media; en la segunda se analiza la relación histórica de la península ibérica con el mar, en particular de la corona castellana; por último, se procede al análisis de la crónica de Hernando del Pulgar.

¹² Hernando del Pulgar, *Crónica de los muy altos y esclarecidos señores Reyes Católicos don Fernando y Doña Ysabel, de Castilla y Aragón, escrita por su cronista Hernando del Pulgar, colexada con antiguos manuscritos y aumentada de varias ilustraciones y enmiendas*, Valencia, Imprenta de Benito Monfort, 1780.

¹³ Sobre la cronística del siglo XV y sus características véase, entre una abundante bibliografía, el estudio general de Robert Tate, *Ensayos sobre la historiografía peninsular del siglo XV*, Madrid, Gredos, 1970.

La percepción del mar en la Edad Media

En 1922 Henri Pirenne expuso, por vez primera, su famosa tesis según la cual el inicio de la Edad Media no debía fijarse en 476, con la deposición de Rómulo Augústulo, sino en el año 632, cuando tras la muerte de Mahoma los ejércitos árabes iniciaron su expansión sobre la vertiente meridional del Mediterráneo y fracturaron las antiguas redes de comercio internacional sobre las cuales se había articulado el imperio romano.¹⁴ Estudios posteriores, como el de Peter Brown —desde la perspectiva cultural—,¹⁵ o más recientes como los de Richard Hodges —desde la perspectiva arqueológica—¹⁶ y Chris Wickham —desde una visión multifocal—,¹⁷ no han hecho sino verificar, con matices, las célebres tesis del historiador belga. De esta suerte, uno de los pocos consensos que existe en el medievalismo consiste en señalar que con el dominio islámico las viejas ciudades romanas del Mediterráneo —por ejemplo, Barcelona, Marsella, Lisboa, Nápoles, Génova o Cartagena— si bien no desaparecieron sí perdieron su importancia económica y política. De ahí que el centro de poder se desplazara del ámbito mediterráneo hacia la Europa septentrional, de manera tal que la fundación de Aquisgrán en torno a 774, como sede del nuevo imperio carolingio, materializaría tal proceso. ¿Ello significa que el mar desapareció de la realidad medieval? Ciertamente no. Muy por el contrario, el mar siempre estuvo presente en la vida del hombre medieval y esa presencia se hizo tangible por siete vías.

La primera de ellas fue, por supuesto, la experiencia directa de las poblaciones costeras, tanto del Mediterráneo como del Atlántico, que hicieron de la pesca y de la producción de sal su principal sustento y sufrieron las sucesivas invasiones de musulmanes y vikingos entre los siglos VIII y IX. La pericia de estos últimos y el diseño de sus famosos Drakar los llevaría, como es sabido, a pisar las costas

¹⁴ Henri Pirenne, *Mahoma y Carlomagno*, versión española de Esther Benítez, Madrid, Alianza, 1993.

¹⁵ Peter Brown, *El mundo de la antigüedad tardía. De Marco Aurelio a Mahoma*, versión española de Antonio Pimero, Madrid, Taurus, 1989.

¹⁶ Richard Hodges y David Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne & the origins of Europe: Archaeology and the Pirenne thesis*, Ithaca, New York, Cornell University, 1983.

¹⁷ Chris Wickham, *Una historia nueva de la Alta Edad Media. Europa y el mundo mediterráneo 400-800*, trad. de Tomás Fernández y Beatriz Eguibar, Barcelona, Crítica, 2008.

de Islandia, Groelandia y el norte del actual Canadá. Por el mar, los normandos descendientes de los vikingos llegaron a Sicilia y también por mar llegó Guillermo el Conquistador a las costas de Inglaterra en 1066. Treinta y cinco años después, el primer ejército cruzado llegaba por tierra a Jerusalén, pero Ricardo Corazón de León y Felipe Augusto harían el recorrido por mar en el marco de la tercera cruzada entre 1189 y 1192. Para entonces, las naves de la Serenísima dominaban las rutas mediterráneas con Oriente y Egipto, tras haber desplazado a las flotas amalfitana y bizantina, en tanto que la Hansa recorría las costas desde Ruan hasta Tallin. Ya en el siglo XIII Marco Polo realizaría su famoso viaje y los catalanes se apoderarían de Baleares y Valencia; se convirtieron en una nueva potencia marítima que ampliaría en la centuria siguiente su zona de influencia hasta Sicilia y Atenas. La expansión de Europa occidental fue el resultado, como es sabido, de la conjunción de los intereses comerciales y políticos y su estrecha vinculación con el desarrollo y perfeccionamiento de las técnicas y la tecnología navales, así como de los portulanos que, gracias a la experiencia, sustituyeron los mapas simbólicos isidorianos.

La segunda vía fue la literatura erudita que, por obra de Isidoro de Sevilla, mantuvo vigentes los saberes geográficos de la antigüedad, preservados gracias a autores posteriores como Beda el Venerable en su *Liber mundi coelestis terrestrisque constitutione*¹⁸ o Rábano Mauro con su *De Universo*.¹⁹ De esta suerte, en el libro XIII de sus *Etimologías*, consagrado al “Mundo y sus partes”, el obispo hispalense sostenía que los antiguos llamaban al mar *aequor* “por estar llano por encima”,²⁰ y “aunque las aguas encrespadas levanten a veces olas como montañas, una vez amainado el temporal, de nuevo vuelven a igualarse”.²¹ Asimismo, Isidoro apuntaba que aunque “mar es el conjunto general de la aguas”, “en su sentido propio, el nombre de mar se aplica a las aguas que son amargas (*amarae*)” y añadía que su profundidad era diversa y que no poseía un color determinado, “sino que cambia según la cualidad de los vientos, de manera que ora es

¹⁸ Beda Venerabilis, *De Mundi Coelestis Terrestrisque Constitutione Liber*, MPL., v. 090, col. 0881-0910^a.

¹⁹ Rabanus Maurus, *De Universo Libri Viginti Duo*, MPL., v. III, col. 0009-0614B.

²⁰ Isidoro de Sevilla, *Etimologías*, edición de José Oroz y Manuel Marcos, introd. de Manuel Díaz y Díaz, Madrid, Biblioteca de Autores Cristianos, 2009, p. 973.

²¹ Isidoro de Sevilla, *Etimologías...*, p. 977.

dorado, ora cenegoso, ora negro”.²² Siguiendo a los griegos y latinos, Isidoro afirmaba también que éstos “llaman así al océano porque, a manera de un círculo, rodea el orbe de la tierra” y lo definía como “una masa de agua que rodea las orillas de las tierras y con sus movimientos de flujo y reflujo se acerca y retrocede”. Para Isidoro, existían diversos mares según las regiones próximas a ellos —incluyendo el Atlántico y el Rojo— y mostraba sobre el *Mare Magnum* y sus costas, golfos e islas un conocimiento riguroso, así como una idea bastante aproximada de las mareas, a las que definía como “el flujo y reflujo marino, es decir, su agitación”.²³ Si portentosos eran los saberes geográficos de Isidoro relacionados con el mar, los litorales y sus accidentes, no lo fueron menos sus conocimientos sobre el arte de marear, a los que dedicó cinco capítulos del libro XIX en los que se habló de las diferentes partes de las naves y sus aparejos, de las velas, de los cables y de las redes.²⁴

La tercera vía fue la literatura fantástica contenida tanto en narraciones de origen helenístico, en particular el *Libro de Alexander*, como en narraciones caballerescas. Mención especial merece el libro mencionado por cuanto contiene el episodio apócrifo del descenso de Alejandro al fondo del mar encerrado en una caja de cristal con el objetivo de conocer la vida bajo el agua y que fue representado en diversas miniaturas. Ello nos habla, sin duda, de la curiosidad y el interés que para el hombre medieval representaron el mar y sus criaturas. Por lo que respecta a la literatura caballeresca y particularmente al ciclo artúrico, el mar representó siempre un espacio particular que resguardaba las islas en las que se hallaban los más preciosos tesoros como el Grial, alcanzado finalmente por Galahad tras varias jornadas de navegación, o la dama amada, como en el caso de Isolda, rescatada por Tristán también tras una travesía marítima.²⁵

La cuarta vía fue la literatura de viajes que circuló prácticamente por toda Europa occidental y en la que debemos englobar los relatos de peregrinos, los relatos de las cruzadas —como *La gran conquista de Ultramar*—, los relatos de viajes y diarios como el de

²² *Idem.*

²³ *Ibid.*, p. 983.

²⁴ *Ibid.*, p. 1263-1273.

²⁵ Sobre estos tópicos véase: Alberto Navarro González, *El mar en la literatura medieval castellana*, Santa Cruz de Tenerife, Universidad de la Laguna, 1962.

Marco Polo, Fazio degli Uberti, Jacopo Alighieri, Niccolò da Poggibonsi o Colón, y los relatos de viajes fantásticos como el *Libro de las Maravillas* de Juan de Mandeville pues, como bien ha mostrado Le Goff, en el mundo medieval lo maravilloso formaba parte de lo cotidiano. Toda esta literatura no hizo sino incentivar los espíritus y las mentes inquietas y, que duda cabe, fueron un motor fundamental en las exploraciones de los siglos XIV y XV.²⁶

La quinta vía fue la literatura científica, constituida por tratados, portulanos, mapas y cartas elaborados a partir de la observación y que paulatinamente cambiaron la visión del mundo. De la Alta Edad Media sólo ha sobrevivido el mapa de Al-Idrisi, por lo que textos como *El libro de saber de Astronomía* de Alfonso X, en el siglo XIII, dan cuenta del avance de la cosmografía, avance que se incrementará en el siglo XV con los portulanos de Toscanelli, las *Tablas* de Abraham Zacuto, el *De fluxu et refluxu maris* de Jerónimo Torrela o la *Introductorium cosmographiae* de Antonio de Nebrija, por citar algunos ejemplos, y de la cual la *Cosmographiae Introductio* de Martin Walssemüller será uno de los productos más acabados.²⁷

La sexta vía fue la literatura hagiográfica. Tanto el *Libro de los milagros* del *Liber Sancti Iacobi*, en el siglo XI, como las *Cantigas de Santa María*, de Alfonso X, dos centurias después, son buen testimonio de los temores y peligros que acechaban a los navegantes: tormentas, oleajes, piratas y demonios eran conjurados por la intercesión del apóstol o de la virgen.²⁸ Y no debe olvidarse que el mar y los peces fueron creados el segundo y quinto día, respectivamente, y que los evangelarios recordaban año tras año el oficio de Pedro y su conversión en pescador de hombres, así como la multiplicación de los peces, la caminata de Jesús sobre las aguas y la tempestad

²⁶ Véase Feliciano Novoa Portela y Javier Villalba Ruiz (coord.), *Viajes y viajeros...*, *passim*. Particularmente los trabajos de Miguel Ángel Ladero Quesada, "Mundo real y mundos imaginarios", p. 55-76; Christian Deluz, "Los viajes de los mercaderes...", p. 101-126; José Enrique Ruiz-Domenech, "Los viajes militares: expediciones y operaciones guerreras", p. 127-158; Feliciano Novoa Portela y Javier Villalba Ruiz (coord.), *Viajes y viajeros...*, p. 159-196.

²⁷ Javier Villalba, "La percepción del mundo: los conocimientos geográficos", en Novoa, *Viajes y viajeros*, p. 21-54; Juan Vernet, *Lo que Europa debe al Islam de España*, Barcelona, El Acantilado, 1999, p. 349 y s.

²⁸ Los capítulos VII, VIII, IX y X del libro II del *Liber Sancti Iacobi* hacen referencia explícita a milagros ocurridos en el medio marítimo: *Liber Sancti Iacobi*. "Codex Calixtinus", ed. de Abelardo Moralejo, Casimiro Torres y Julio Feo, Santiago, Xunta de Galicia, 2004.

calmada, pasajes que rememoraban la potestad de Cristo sobre el mundo y sus criaturas.

La última vía fue la iconografía. A través de esculturas, miniaturas y tablas la sociedad medieval tuvo siempre presente el mar: sirenas y ballenas representadas en los capiteles de los claustros monásticos recordaban el mal; las imágenes de las *Cantigas* materializaban los milagros hechos por la virgen y las tablas de los siglos XIV y XV mostraban al mar como marco del milagro o la batalla hasta que el lienzo reprodujo el nacimiento de Venus de la espuma del mar: no es casualidad que, en el momento en que restituyeron las viejas redes de comercio del Mediterráneo, Venus fuera recuperada por la cultura renacentista.

El mar en la perspectiva peninsular

Hemos dicho con anterioridad que Castilla no tuvo contacto con el mar sino hasta el siglo XIII, como consecuencia de la gran expansión territorial impulsada por Fernando III y es obligado subrayar —al punto caer en el tópico— la importancia que tuvo la armada de Ramón Bonifaz en la conquista de Sevilla, destinada a convertirse en los siglos venideros en el gran puerto de la monarquía hispana.

El acceso al mar supuso un serio reto para Castilla por varios motivos: primero, porque tuvo que crear una armada y un sistema de fortificaciones que protegiera las costas y las flotas castellanas de la piratería musulmana y del corso de las naciones enemigas, empeñando en ello una gran cantidad de recursos humanos y económicos. Segundo, porque tuvo que enfrentarse en desventaja con las viejas potencias marítimas como las repúblicas de Venecia, Florencia, Pisa, Génova y Cataluña, en el Mediterráneo, y con los ingleses y franceses en el Atlántico. Tercero, porque su posición estratégica entre el Atlántico y el Mediterráneo y entre Portugal y Aragón la llevaron a desempeñar un activo papel político en el delicado equilibrio internacional marcado por la continuada expansión turca y la guerra de los Cien Años, lo que a la postre tendría como consecuencia que se abrieran de forma casi simultánea dos frentes de guerra marítima —con sus respectivas treguas—, uno en el Mediterráneo y otro en el Atlántico.

Lo anterior es la razón que explica que las *Partidas* definan al mar como un lugar señalado para guerrear, y también explica que se dediquen varios títulos a indicar cómo se deben armar las naves, a quiénes corresponde el mando y la jurisdicción en el mar, cómo deben ir armados los marineros y las pagas correspondientes, cómo debe realizarse el abastecimiento y cuáles eran los derechos y privilegios tanto de los hombres de guerra como de los mercaderes. Ello explica, también, que el propio Fernando III creara el título de almirante de Castilla y que tanto él como su hijo destinaran enormes recursos para la creación de la Armada Real de galeras. Esta última sería utilizada en el siglo siguiente en la llamada “batalla del Estrecho” —en la que monarcas como Sancho IV y Alfonso XI participaron personalmente—, misma que se saldó con la victoria cristiana en la batalla de Salado en 1340 y el control de Gibraltar por parte de la Corona castellana, lo que le daba las llaves de la puerta que comunicaba a ambos mares.²⁹ Una segunda consecuencia de este desarrollo ininterrumpido sería que en época de Pedro I, y antes de la guerra civil, Castilla contaba con una poderosísima flota que, en palabras de Aznar Vallejo, “fue capaz de enfrentarse con la otrora poderosa escuadra aragonesa en sus propias costas”.³⁰ De esta manera, a mediados del siglo XIV Castilla había afianzado su dominio sobre el extremo occidental del Mediterráneo y nada le impedía proyectar sus deseos sobre el litoral africano.

El dominio sobre el Atlántico se obtuvo merced a la participación de Castilla en la guerra de Cien Años. Alfonso XI se mantuvo al margen del conflicto que enfrentó a Francia e Inglaterra pero su hijo, Pedro I, decidió firmar una alianza estratégica con esta última. Cuando Pedro fue derrotado por su hermanastro Enrique de Trastámara, Castilla abandonó a Inglaterra y se alió con Francia, monarquía que había apoyado la sublevación del Trastámara. De esta suerte, la poderosa escuadra castellana derrotó a la armada portuguesa en Sanlúcar, en 1370, y dos años después hizo lo propio con la flota inglesa en La Rochelle, en una batalla que se hizo célebre porque 12 galeras castellanas derrotaron a 36 naos británicas. El dominio naval

²⁹ Miguel Ángel Ladero Quesada, “La guerra del Estrecho”, en *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental, 1280-1480. XXXI Semana de Estudios Medievales. Estella, 19-23 de julio de 2004*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2005, p. 255-294.

³⁰ Eduardo Aznar Vallejo, “La guerra naval en Castilla...”, p. 172.

sobre el Atlántico permitiría no solamente la preponderancia comercial castellana sobre la ruta del Canal —apoyada en una profunda transformación de las estructuras políticas, económicas y sociales del litoral vizcaíno—, sino también la exploración y expansión sobre el océano. La política del primer Trastámara sería continuada por sus sucesores, particularmente por Enrique III, interesado en establecer relaciones con Oriente y mantener el equilibrio de poderes mediante la concesión de treguas y la firma de diversos tratados comerciales con Inglaterra y las potencias mediterráneas.³¹

El impulso definitivo a la empresa ultramarina no se llevó a cabo sino hasta la época de los Reyes Católicos. Múltiples son los factores que explican tal retraso, como la recuperación de las flotas inglesa, francesa y portuguesa, los conflictos civiles que protagonizaron la nobleza y la Corona a lo largo de la primera mitad del siglo XV, la enajenación de las rentas por parte de la nobleza o la disolución de la armada castellana a favor de los empresarios particulares. En este sentido, el conflicto sucesorio al interior de la Corona castellana, protagonizado por Enrique IV y su hermanastra Isabel, no es sino un elemento más, pero que adquiere una significación particular para nuestro tema: a través del matrimonio de la infanta Isabel de Castilla apostaba por un proyecto político: Inglaterra significaba garantizar el acceso a la ruta del Canal; Francia garantizaba el acceso a los mercados del mar del Norte; Aragón materializaba las expectativas sobre el cuadrante central del Mediterráneo y la participación en la política italiana; y el matrimonio con Portugal abría a Castilla de par en par la puertas del Atlántico y, en consecuencia, la ruta hacia Canarias y al golfo de Guinea y su oro. Isabel apostó por Fernando pero —éste es el hecho relevante— sin que Castilla renunciara a sus aspiraciones atlánticas. La guerra de Sucesión puede entenderse en esta perspectiva como una lucha por el control del proyecto atlántico y los tratados de Alcaçovas como la materialización del equilibrio de fuerzas en lo que podríamos calificar una permuta histórica: Alfonso V renunció al trono castellano; Isabel renunciaría al proyecto africano.

³¹ Emilio Mitre Fernández, “Castilla ante la Guerra de los Cien años. Actividad militar y diplomacia de los orígenes del conflicto al fin de las grandes treguas (c. 1340-c. 1415)”, en *Guerra y diplomacia...*, p. 199-236.

El mar en la crónica castellana: el ejemplo de Hernando del Pulgar

Secretario real de Enrique IV, Hernán Pérez del Pulgar fue nombrado cronista real por los monarcas castellanos en 1481, cargo que desempeñaría hasta 1490. Su *Chronica de los muy altos y esclarecidos Reyes Catholicos Don Fernando y Doña Isabel* comprende los sucesos acontecidos entre 1468 y 1490. Después de que Nebrija la tradujo al latín entre 1545 y 1550 la obra sería editada por vez primera en 1565. Se le reeditó en numerosas ocasiones y en 1943 Juan de Mata Carriazo la estudió minuciosamente.³²

La *Crónica* se nos presenta como la versión oficial del reinado de los Reyes Católicos. Pretende mostrar no sólo la legitimidad que asistía a Isabel en el momento de reclamar el trono, sino la manera en que año tras año —con enormes fatigas y desvelos y por designio divino— la reina trabajó junto con su marido para merecer el reino impartiendo justicia, pacificando los distintos territorios, sometiendo a los nobles levantiscos, restituyendo a quienes se sentían agraviados en sus derechos, buscando ventajosos matrimonios para sus hijos en función de los intereses de la doble monarquía y, como no, conquistando nuevas tierras y combatiendo a los musulmanes. El preámbulo no podría ser más elocuente:

Con el ayuda de Dios è de la Reyna celestial, entendemos escribir la Crónica de la muy alta é muy excelente Princesa Doña Isabel, hija del muy alto é muy poderoso Rey Don Juan el Segundo de Castilla é de Leon. En la qual se verá como por la gracia de Dios subcedió por Reyna en los Reynos del Rey su padre, é casó con el Príncipe Don Fernando hijo heredero del Rey Don Juan de Aragón é de Sicilia: el qual ansimesmo subcedió por Rey en aquellos Reynos, é juntos en matrimonio reynáron en toda la mayor parte de las Españas. É porque la Historia es luz de la verdad, testigo del tiempo, maestra y exemplo de la vida, mostradora de la antigüedad: recontaremos, mediante la voluntad de Dios, la verdad de las cosas, en las cuales verán los que esta historia leyeren, la utilidad que trae á los presentes saber los hechos pasados, que nos muesteran en el discurso desta vida, lo que debemos saber para lo seguir é lo que dedemos huir para lo aborrecer. Otrosí haremos memoria de aquellos que por sus virtuosos

³² Hernando del Pulgar, *Crónica de los Reyes Católicos*, edición de Juan de Mata Carriazo, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

trabajos merecieron haber loable fama, de la qual es razón que gozen sus descendientes.³³

La atenta lectura de la *Crónica* muestra que el mar en sí mismo ocupa un lugar muy reducido en el conjunto de la obra. Apenas se le dedican seis capítulos específicos en los que se habla, respectivamente, de la flota enviada a Guinea (segunda parte, cap. LXII), *De la armada que se fizo por mar para conquistar las islas de la gran Canaria* (segunda parte, cap. LXXVI), de la desventura que sufrió dicha flota a manos de los portugueses (segunda parte, cap. LXXXVIII), de la armada que se preparó contra el Turco (segunda parte, cap. XCIX), del sitio de Rodas (segunda parte, XCIII) y de la conquista de Málaga por mar (tercera parte, cap. LXXIV-XCIV). El resto de alusiones se hallan intercaladas dentro de la narración de sucesos bélicos —como el sitio de Rodas—, de viajes diplomáticos —como el del rey de Portugal al reino de Francia, de quien se dice que “mandó aparejar algunas naos, é fornecerlas de pertrechos é bastimentos, é de las otras cosas para navegar: é fue para el reino de Francia, con ciertos caballeros é oficiales de su casa en número de doscientas personas. É desembarcó en la Provenza en un puerto que se dice Marsella”³⁴ o del abastecimiento de los ejércitos, particularmente durante de la guerra de Granada, como ocurrió con el sitio de la ciudad de Marbella, “que es en la ribera del mar, porque tomada aquella cibdad, los Moros de Málaga estarían más oprimidos, é no podrían haber provisiones por la mar de los reynos de Africa, salvo con gran dificultad”.³⁵

De esta suerte, el hecho de que la primera vez que se menciona al mar de manera explícita sea en el capítulo LXII, casi al final de la Guerra de Sucesión, para referirse al descubrimiento de la mina de oro, es casi una prueba del papel secundario que tuvo el mar durante la primera parte del reinado de los Reyes Católicos. Así, Del Pulgar sostiene que:

En aquellos tiempos, en las partes de Poniente muy lexanas de la tierra de España, podría ser en número de mil leguas por mar, se fallaron unas tierras de gente bárbara, homes negros, que vivían desnudos y en chozas: los cuales poseían mineros grandes de oro muy fino, é fallóse

³³ *Ibid.*, edición de 1780, p. 1.

³⁴ *Ibid.*, p. 106.

³⁵ *Ibid.*, p. 255.

desta manera. Una nao de un puerto de los de España con fortuna que ovo, tiró por la mar adelante contra aquellas partes de poniente, donde el viento forzoso la llevó, e paró en aquella tierra. La gente de aquella nao, queriendo saber donde estaban, ovieron noticia de aquella gente, la qual como vieron homes de la nao, vinieron a ellos desnudos, é con muchos pedazos de oro en las manos para trocar por vestidos viejos é por otras cosas de poco valor, que llevaban en la nao. [...] Esto sabido por el Rey e por la Reyna, veyendo gran utilidad que en aquella hacienda se había, pusieron la mano en ello: é mandaron que ninguno fuese a aquellas partes sin su licencia, porque de lo que ende se oviese, ellos recibiesen la quinta parte que les pertenecía como a señores de la tierra, de lo qual se ficieron grandes derechos para su cámara. La gente que iba a aquellas partes, escogían naos pequeñas e carabelas, porque había algunas rías por donde habían de entrar en aquella tierra [...] El tiempo que tardaba una nao en ir á aquellas partes, era dos meses o tres, porque iban siempre abaxando, y en la venida duraba siete u ocho meses.³⁶

Sin embargo, conforme la guerra civil llegaba a su fin, Pulgar refleja el interés creciente de los monarcas por extender sus señoríos sobre el Atlántico, y en el capítulo LXXXVI habla con detenimiento sobre la “gran armada que se hizo por mar para conquistar la Gran Canaria” por voluntad regia:

Acordaron el Rey é la Reyna de facer armada por mar, y embiar á conquistar las islas de la gran Canaria, aquellas que eran rebeldes, é no estaban sujetas a señorío. É mandaron fornecer muchas naos de armas, é bastimentos, é caballos, y embiaron por su capitán de aquella conquista a un capitán de Xerez de la Frontera, que se llamaba Pedro de Vera, home de buen esfuerzo y experimentado en las cosas de la guerra: el qual descendió en las islas de la gran Canaria, é peleó muchas veces con las gentes bárbaras que moraban en ellas. La qual conquista duró por espacio de tres años, en los cuales ovo con aquellas gentes guerras continuas.³⁷

La tercera vez que Pulgar hace referencia al mar es a propósito de la destrucción a manos de los portugueses de la flota castellana que se había armado para ir a la mina del oro durante la conquista de Canarias, sin duda una gran pérdida para los particulares y para los

³⁶ *Ibid.*, p. 114-115.

³⁷ *Ibid.*, p. 135.

propios monarcas, pero también una muestra más de que el mar era “un lugar señalado para la guerra”:

Según habemos contado, el año antepasado partieron treinta e cinco naos de los puertos de la mar que son en el Andalucía, para ir a la tierra donde había la mina del oro. Los que iban en estas naos fueron en salvo en aquellas partes, é trocaron á pedazos de oro las conchas e cosas de latón é ropas viejas, é las otras cosas que llevaban, que son pedidas e deseadas por los bárbaros que moran en aquella tierra. Fechos sus troques, á la vuelta que volvían con gran suma de oro, los portugueses que fueron avisados, como habían partido a facer aquella vía, armaron ciertas naos, é guardaron a las naos castellanas el tiempo que entendían que podían volver: y encontraron con ellas, e tomaron todas treinta e cinco naos con todo el oro que traían, é prendieron a todos los que iban en ellas, e del oro que el Rey de Portugal uvo del quinto que le pertenecía de aquella presa, tovo dinero para pagar sueldo, é fornecer la gente que fue desbaratada por el maestre de Santiago.³⁸

Pasando por alto por cuestiones de pertinencia los dos episodios enmarcados en la guerra contra el turco, la última mención específica al mar se halla en la tercera parte de la *Crónica*, dedicada a narrar la guerra de Granada. Si bien durante los primeros años la contienda fue estrictamente terrestre, a partir de 1484 el mar cobraría mayor importancia por cuanto se hacía necesario evitar que los granadinos recibieran apoyo de sus correligionarios norteafricanos y porque muchas ciudades como Marbella, Vélez Málaga o la propia Málaga se hallaban situadas al borde del mar.³⁹ Sin duda, el acontecimiento más importante para nuestro estudio es la conquista de Málaga. En este hecho de armas el mar tuvo una importancia fundamental, tal y como lo demuestra su continua presencia a lo largo de los veinte capítulos que el cronista regio dedicó al acontecimiento. De esta suerte, sabemos que el rey abandonó Vélez Málaga e hizo trasladar la artillería y parte de la hueste por mar, que conocidas las condiciones geográficas mandó apostar una armada para que los malagueños no recibieran apoyo de sus aliados, que organizó una

³⁸ *Ibid.*, p. 154.

³⁹ Sobre la guerra de Granada: Miguel Ángel Ladero Quesada, *Castilla y la conquista del reino de Granada*, 2ª ed., Granada, Diputación Provincial, 1993; Juan de Mata Carriazo, “Historia de la guerra de Granada”, en Ramón Menéndez Pidal (coord.), *Historia de España*, introd. de Ramón Menéndez Pidal, Madrid, Espasa-Calpe, 1978, p. 385-929.

flota para que asediara la ciudad, que se peleaba con denuedo por tierra y por mar, que el ejército cristiano recibió el apoyo inesperado de aragoneses y catalanes, los cuales aportaron cinco naves y, finalmente, que los malagueños recibieron la autorización de abandonar su ciudad y trasladarse a África en unas naves proporcionadas por los propios monarcas castellanos.⁴⁰

Conclusiones

El conocimiento de la evolución política de la corona castellana a lo largo de la Baja Edad Media y la atenta lectura de la *Crónica* de Hernando del Pulgar nos permiten establecer tres conclusiones fundamentales.

La primera conclusión consiste en afirmar que la expansión ultramarina de la corona castellana no fue una cuestión que nació de una mera curiosidad geográfica o científica, sino que fue producto de una política de Estado que inició a mediados del siglo XIII y que se consolidó a partir del siglo XIV, gracias al triunfo de Castilla en la batalla del Estrecho y en una primera derrota de portugueses e ingleses en el marco de la guerra de Cien Años, que le permitió participar activamente en las rutas de comercio del mar del Norte e, inclusive, transformar profundamente las estructuras económicas y sociales de la cornisa cantábrica.

⁴⁰ Hernando del Pulgar, *Crónica de los Reyes Católicos...*, ed. de 1780, p. 299-323. Por mencionar un ejemplo sobre la importancia del mar en el sitio de Málaga, cito el inicio del relato: "Proveidas las cosas que en la cibdad de Velezmálaga y en su tierra fueron necesarias, el Rey continuando sus conquistas acordó de ir sobre la cibdad de Málaga, porque las tierras é provincias de Moros que los años pasados habían ganado, fuesen seguras, é no guerreadas de las gentes que en aquella cibdad estaban. E mandó cargar luego por la mar el artillería, é aparejar todos los navíos de la flota; y él con sus batallas ordenadas por la tierra, é los navíos por la mar, partió e la cibdad de Velez, é fue ese día a poner su real a dos leguas de la cibdad de Málaga, ribera de la mar, cerca de un lugar que se llama Bezmillana". *Ibid.*, p. 299.

También en estas páginas se halla una de las pocas menciones a la belleza que genera el entorno marino. Así, al hablar del asiento de la ciudad, el cronista real señala: "É allende de la fermosura que le dan la mar é los edificios, representa a la vista una imagen de mayor fermosura con las muchas palmas e cidros, é naranjos, é otros árboles e huertas que tiene en grand abundancia dentro de la cibdad, y en los arrabales, y en todo el campo que es en su circuito". *Ibid.*, p. 301.

En segundo lugar, podemos afirmar que la cronística oficial se haría eco de este paulatino avance de Castilla sobre el mar, aunque ciertamente dicho avance tendría un lugar secundario respecto de los acontecimientos de tierra, al menos hasta 1492. En este sentido, la crónica oficial de Hernán Pérez del Pulgar nos muestra, en principio, un mismo interés por los procesos de ambos mares, puesto que se dedican dos capítulos a narrar sucesos atlánticos y otros dos a los sucesos mediterráneos. Sin embargo, las menciones sobre el mar intercaladas a lo largo de la crónica en realidad se refieren, en la mayoría de los casos, a lugares y hechos del Mediterráneo, lo que muestra que el interés político de los monarcas castellanos y el dominio sobre el Atlántico se supeditaron a lo largo de la mayor parte de su reinado a los intereses mediterráneos. Ello es lo que explica que los monarcas postergaran el apoyo a Colón hasta el final de la guerra contra Granada, penúltimo episodio de una larga querrela iniciada en el siglo XIII, con el fin de lograr el dominio del Mediterráneo occidental y que concluiría algunos años después con las guerras de Italia.

Finalmente, podemos sostener que el viaje colombino, pues, no obedeció únicamente al tesón e interés personal del almirante de la Mar Océano, ni mucho menos a un capricho de la reina. Antes bien, se trató de un hecho crucial en el proyecto político de los Reyes Católicos tendiente a participar activamente en las redes de comercio internacional, a buscar las fuentes de abastecimiento de metales preciosos, a garantizar para sí la hegemonía sobre el cuadrante occidental del Mediterráneo y a imponer su dominio sobre Inglaterra, Portugal, Italia y el norte de África —o al menos a garantizar una posición de preminencia— en el delicado concierto internacional del momento. Las guerras de Italia iniciadas a partir de 1494 darían a los Reyes Católicos la ocasión de materializar el dominio naval sobre el Mediterráneo. En este sentido, resulta un hecho casi simbólico que haya sido precisamente un hombre del Mediterráneo, originario de la vieja Hispalis, el que avistara por vez primera lo que después se conocería como las tierras americanas: ello no significaba otra cosa que la proyección del viejo mundo mediterráneo sobre América.

UNAM - IHH