

**Europa e Italia.
Studi in onore di Giorgio Chittolini**

**Europe and Italy.
Studies in honour of Giorgio Chittolini**

**Firenze University Press
2011**

Europa e Italia. Studi in onore di Giorgio Chittolini / Europe and Italy.
Studies in honour of Giorgio Chittolini. –
Firenze : Firenze university press, 2011. – XXXI, 453 p. ; 24 cm
(Reti Medievali. E-Book ; 15)

Accesso alla versione elettronica:
<http://www.ebook.retimedievali.it>

ISBN 978-88-6453-234-9

© 2011 Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze
Firenze University Press
Borgo Albizi, 28
50122 Firenze, Italy
<http://www.fupress.it/>

Printed in Italy

Indice

Nota	VII
<i>Tabula gratulatoria</i>	IX
Bibliografia di Giorgio Chittolini, 1965-2009	XVII
David Abulafia, <i>Piombino between the great powers in the late fifteenth century</i>	3
Jane Black, <i>Double duchy: the Sforza dukes and the other Lombard title</i>	15
Robert Black, <i>Notes on the date and genesis of Machiavelli's De principatibus</i>	29
Wim Blockmans, <i>Cities, networks and territories. North-central Italy and the Low Countries reconsidered</i>	43
Pio Caroni, <i>Ius romanum in Helvetia: a che punto siamo?</i>	55
Jean-Marie Cauchies, <i>Justice épiscopale, justice communale. Délits de bourgeois et censures ecclésiastiques à Valenciennes (Hainaut) en 1424-1430</i>	81
William J. Connell, <i>New light on Machiavelli's letter to Vettori, 10 December 1513</i>	93
Elizabeth Crouzet-Pavan, <i>Le seigneur et la ville : sur quelques usages d'un dialogue (Italie, fin du Moyen Âge)</i>	129
Trevor Dean, <i>Knighthood in later medieval Italy</i>	143
Gerhard Dilcher, <i>Lega Lombarda und Rheinischer Städtebund. Ein Vergleich von Form und Funktion mittelalterlicher Städtebünde südlich und nördlich der Alpen</i>	155
Arnold Esch, <i>Il riflesso della grande storia nelle piccole vite: le suppliche alla Penitenzieria</i>	181

Jean-Philippe Genet, <i>État, État moderne, féodalisme d'état : quelques éclaircissements</i>	195
James S. Grubb, <i>Villa and landscape in the Venetian State</i>	207
Julius Kirshner, <i>Pisa's «long-arm» gabella dotis (1420-1525): issues, cases, legal opinions</i>	223
Miguel Ángel Ladero Quesada, <i>Recursos navales para la guerra en los reinos de España. 1252-1504</i>	249
John Easton Law, <i>Games of submission in late medieval Italy</i>	265
Michael Matheus, <i>Fonti vaticane e storia dell'università in Europa</i>	275
François Menant, <i>Des armes, des livres et de beaux habits : l'inventaire après décès d'un podestat crémonais (1307)</i>	295
Hélène Millet, <i>La fin du Grand schisme d'Occident : la résolution de la rupture en obédiences</i>	309
Anthony Molho, <i>What did Greeks see of Italy? Thoughts on Byzantine and Tuscan travel accounts</i>	329
Edward Muir, <i>Impertinent meddlers in state building: an anti-war movement in seventeenth-century Italy</i>	343
John M. Najemy, <i>The medieval Italian city and the "civilizing process"</i>	355
José Manuel Nieto Soria, <i>El juramento real de entronización en la Castilla Trastámara (1367-1474)</i>	371
Werner Paravicini, <i>Das Testament des Raimondo de Marliano</i>	385
Josef Riedmann, <i>Neue Quellen zur Geschichte der Beziehungen Kaiser Friedrichs II. zur Stadt Rom</i>	405
Ludwig Schmutge, <i>Zum römischen "Weihetourismus" unter Papst Alexander VI. (1492-1503)</i>	417
Chris Wickham, <i>The financing of Roman city politics, 1050-1150</i>	437

Recursos navales para la guerra en los reinos de España (1252-1504)

de Miguel Ángel Ladero Quesada

La guerra naval tuvo mayor importancia durante la Baja Edad Media que en tiempos anteriores, como consecuencia del aumento de número y la diversificación de tipos de naves, acompañado por la mejora en los medios y técnicas de navegación y en el armamento, especialmente desde que se pudo instalar artillería de pólvora en los barcos. Sin embargo, aquella forma de guerra estuvo limitada siempre porque era muy costosa y, en consecuencia, por la extrema dificultad de mantener fuerzas permanentes, de modo que, aunque a veces se formaron y mantuvieron escuadras con fines exclusivamente bélicos, sobre todo de galeras, en otras muchas ocasiones no hubo una marina de guerra estable, sino más bien barcos de uso mercantil que se contrataban y adaptaban para su empleo militar¹.

La importancia de la marina creció porque muchas operaciones bélicas, aunque se desarrollaran en tierra, integraban el transporte y desembarco de tropas y suministros, o el bloqueo de costas, y, sobre todo, porque comenzó a

¹ Hay muchos datos en trabajos de los siguientes autores: C. Fernández Duro, *La marina militar de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid 1890-1894, 2 vol. y *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 9 vol. (nueva edición); F.J. Salas, *Marina española de la Edad Media*, Madrid 1925-1927; J. Guillén Tato, *Historia marítima española*, Madrid 1961, 2 vol.; A. Cuevas Torres-Campo, *Historia de la marina de guerra española*, Madrid 1984; R. Cerezo Martínez, *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Madrid 1991; J. Cervera Peri, *El poder naval en los Reinos hispánicos (la marina en la Edad Media)*, Madrid 1992. Vid. también M.Á. Ladero Quesada, *L'Espagne et l'Océan à la fin du Moyen Âge*, en *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'Histoire de la Navigation*, Paris 1988, p. 115-130; M.Á. Ladero Quesada, *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid 2008; E. Aznar Vallejo, *Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del Almirantazgo*, en *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, ed. A. Malpica, Granada 2001, p. 59-95; E. Aznar Vallejo, *Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar oceánico*, en *Itinerarios Medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, Gobierno de Navarra 2001, p. 47-82; E. Aznar Vallejo, *La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV*, en *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Sevilla-Cádiz 2006, p. 323-339; E. Aznar Vallejo, *La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media*, en «En la España Medieval» (Universidad Complutense), 32 (2009), p. 167-192; *Guerra marítima, corso y piratería*, en «Estudios marítimos del País Vasco. Itsas-Memoria», 5 (2006); S. Monteiro, *Batalhas e combates da marinha portuguesa, 1139-1521*, Lisboa 1989.

haber políticas estables de control de rutas y espacios marítimos, lo que obligaba a veces a presentar batallas navales o afrontar situaciones de guerra más o menos duraderas. Así, el dominio del mar jugó a favor de algunos países, como Venecia y Génova, Aragón, Castilla o Inglaterra, y en contra de los que no lo poseyeron o no lo integraron adecuadamente en su capacidad bélica, como parece que ocurrió en Francia, o bien carecían de un poder monárquico capaz de aprovechar en su servicio capacidades navales tan fuertes como fueron, por ejemplo, las de la Hansa alemana.

Muchos de los conflictos bélicos en que se vieron envueltos los reinos hispánicos durante los últimos siglos medievales incluían la capacidad de defender las propias costas y la pugna por el dominio de rutas y ámbitos de navegación en el Mediterráneo occidental e incluso oriental, en el caso de la Corona de Aragón o, en el de Castilla, el control del Estrecho de Gibraltar, las rutas del comercio en el Cantábrico, Canal de la Mancha y Mar del Norte o, ya en el siglo XV, también en la costa norteafricana y las islas atlánticas.

1. *Corona de Aragón*

Los intereses marítimos de los reyes de Aragón y condes de Barcelona en el Mediterráneo eran consecuencia de la misma situación de sus dominios y del desarrollo mercantil de Barcelona y otros puertos ya desde los siglos XI y XII, cuando el *usatge* titulado *omnes quippe naves* situaba bajo protección del conde barcelonés a los navíos que entraran o salieran de Barcelona o de puertos situados entre el cabo de Creus y Salou. La conquista de Mallorca en 1229-1230 se llevó a cabo cuando la marina catalana había llegado a tener una potencia considerable, después de un siglo de desarrollo, y fue contemporánea de la expansión de los intereses mercantiles en el Magreb mediterráneo, en los que pronto acompañaron los marinos mallorquines y valencianos a los catalanes. Barcelona contó con atarazanas reales desde tiempos de Jaime I (1214-1276), trasladadas a otro emplazamiento y ampliadas por Pedro IV a mediados del siglo XIV, con capacidad para construir y armar una treintena de galeras a la vez, y también hubo atarazanas fijas en Tortosa, Valencia y Mallorca, aparte de otros muchos astilleros temporales en las playas o *riberas*, aptos para la construcción de barcos menores.

El apogeo del poder naval se alcanzó durante el siglo y medio que transcurrió entre la intervención en Sicilia del año 1282, el desarrollo del comercio y de las expediciones al Levante mediterráneo, la conquista de Cerdeña en 1323-24 y los enfrentamientos con Génova en los decenios siguientes, así como los apoyos a Castilla en las guerras en torno al Estrecho de Gibraltar, hasta las empresas de Alfonso V en Nápoles en los años treinta del XV. Fue frecuente la formación de armadas con 30 a 50 galeras más barcos de transporte y apoyo, según se deduce de algunos ejemplos²:

² Todos los ejemplos sobre composición de armadas proceden de M.Á. Ladero Quesada (coord.), *Historia Militar de España. 2. Edad Media*, Madrid 2010, capítulo quinto.

1324	Conquista de Cerdeña	53 galeras y 20 cocas
1420	Primera intervención de Alfonso V en Nápoles	30 galeras y 14 naves
1424	Segunda intervención de Alfonso V en Nápoles	42 galeras y 12 naves
1431	Tercera intervención de Alfonso V en Nápoles	27 galeras y 10 naves

El oficio de almirante, para el mando de las armadas del rey de Aragón, existía ya en los años sesenta del siglo XIII, aunque hubo antecedentes de hecho sin tal titulación. La expedición a Tierra Santa que emprendió Jaime I en 1269, y que no pudo mandar en persona, estuvo dirigida por su hijo bastardo Pedro Fernández y por Ramón Marquet, que tuvo el cargo de almirante, como también lo fue Roger de Lauria durante las guerras de Pedro III en Sicilia y Cataluña. En la conquista de Cerdeña destacó la actuación del almirante Bernardo de Boixadors, en 1324, y en la guerra sarda de 1339 la de Guillén de Cervelló, que actuó como capitán general, cargo que también ostentó el Almirante Poncio de Santapau en el enfrentamiento con Génova durante el año 1352. Por los mismos años, era habitual el envío de galeras para apoyar a los reyes de Castilla en las luchas en el Estrecho de Gibraltar: en febrero de 1340, por ejemplo, murió en una de aquellas operaciones el almirante Jofre Gilabert de Cruilles³. El oficio de almirante se vinculó desde 1357 a la persona y descendientes de Hugo Folch, primer conde de Cardona, pero, por los mismos años, Pedro IV creó el cargo de capitán general, nombrado por el rey para cada ocasión, sin dependencia del almirante, que acabaría siendo oficio más bien honorífico. Así, en 1354 era capitán general de la armada Bernardo de Cabrera, que compuso unas *Ordinacions sobre lo feyt de la mar* por encargo regio.

La recluta de marinería en cada ocasión era un asunto importante, por lo que se reguló el funcionamiento desde 1359 de puntos de reclutamiento llamados *taules d'acordar* en los principales puertos. Además, era habitual la presencia de tres vicealmirantes, por Cataluña, Valencia y Mallorca, al mando de las respectivas zonas marítimas o de las armadas que procedían de ellas y que se integraban en la flota común durante algunas guerras, e incluso las ciudades de Barcelona y Valencia podían nombrar almirantes y capitanes de las flotas que armaban ellas mismas, con jurisdicción sobre sus tripulantes, si no estaban integradas en la armada real. Desde el reinado de Alfonso V, la continuidad en el oficio dio lugar a la formación de dinastías de varias generaciones de capitanes generales de las armadas: Perellós, Requesens, Vilamarí... pero en todos los casos fueron marinos profesionales en activo, que ejercían el cargo por nombramientos regios temporales.

³ Sobre los almirantes de la Corona de Aragón, A. García Sanz, *Historia de la marina catalana*, Barcelona 1977; R. Gallofré y J. Trenchs, *Almirantes y vicealmirantes de la Corona de Aragón (1118-1462)*, en *Miscellania de Textos Medievals*, Barcelona 1989, 5, p. 117-194; F. Soldevila, *L'almirall Ramon Marquet*, Barcelona 1953; E. Fort i Cogul, *Roger de Llúria*, Barcelona 1966.

2. Castilla

El desarrollo más antiguo de la actividad naval castellana ocurrió en los puertos del norte, cántabros y vascos, a partir de los últimos decenios del siglo XII, momento en el que ya Alfonso VIII (1158-1214) legisló sobre casos de naufragio, pero la utilización de aquellos recursos para las operaciones de guerra corresponde al reinado de Alfonso X, si exceptuamos algún precedente durante las operaciones llevadas a cabo en Cartagena (1246) y durante el asedio de Sevilla (1247-1248). Alfonso X reconstruyó en esta ciudad los astilleros o *atarazanas* de época almohade, estableció un *barrio de la mar* para la gente del oficio, con *alcalde* propio que aplicara el *fuero de la mar*, dispuso que hubiera diez *cómirtres*, a los que otorgó *honra* de caballeros y mayores bienes, que deberían mantener y mandar otras tantas galeras, con cien hombres cada una. Además, el rey creó el oficio de *Almirante*, del que conocemos titulares a partir de 1254, inspirándose en precedentes genoveses y sicilianos, y reguló sus atribuciones supremas en la dirección de la guerra por mar en nombre del rey, así como otros aspectos de la actividad naval, en los conocidos textos de la *Partida* segunda (títulos IX, XXIV y XXVI), donde distingue entre las grandes flotas, *que es así como hueste mayor*, y las armadas menores, equivalentes a *cabalgadas*.

Además, Alfonso X estableció en 1279 la Orden Militar, la de Santa María de España, para los *fechos de la mar*, pero sólo duró un año porque no había recursos para mantener flotas permanentes. La Orden tendría sus bases en Cartagena, El Puerto de Santa María, La Coruña y San Sebastián, lo que demuestra una clara visión estratégica sobre los puertos adecuados para la actividad en cada sector. Pocos años más tarde, la iniciativa de autoridades locales, armadores y marinos de los puertos cantábricos dio origen a otra institución más duradera, la Hermandad de las marismas o de la marina de Castilla, establecida en mayo de 1296 con el propósito de defender los intereses comunes de la navegación y el comercio que se practicaba en el Golfo de Vizcaya y Canal de la Mancha; formaron parte de ella las villas portuarias de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía, más Vitoria. La Hermandad tuvo una actividad intermitente, aunque siempre de importancia, y fue modelo para otras iniciativas conjuntas llevadas a cabo por villas y marinos del Cantábrico castellano durante toda la baja Edad Media⁴.

La potencia naval castellana se desarrolló durante las guerras en el Estrecho de Gibraltar, entre 1275 y 1350, basándose en las galeras castellanas armadas en las atarazanas de Sevilla y en los puertos cantábricos, complementadas con la contratación temporal de galeras genovesas y catalanas a un precio muy elevado, hasta formar flotas de dos a tres docenas de galeras más barcos de apoyo⁵:

⁴ F. Morales Belda, *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona 1974; C. Álvarez de Morales, *Las Hermandades, expresión del movimiento comunitario en España*, Valladolid 1974.

⁵ Las galeras genovesas se contrataban a finales del siglo XIII a razón de 500 *doblas* al mes, más

Recursos navales para la guerra en los reinos de España

1279	Primer asedio de Algeciras	24 galeras y un máximo de 80 "naves"
1285	Defensa del paso del Estrecho	100 naves (entre ellas, al menos 20 galeras)
1339	Defensa del paso del Estrecho de Gibraltar	30 galeras (10 catalanas)
1340	Defensa del paso del Estrecho de Gibraltar	27 galeras (10 catalanas)
1342	Segundo asedio de Algeciras	43 galeras (15 genovesas)
1343	Segundo asedio de Algeciras	53 galeras (10 catalanas) y 30 "naves" cantábricas

Algunos marinos genoveses que acudieron al mando de sus galeras fueron nombrados Almirantes de Castilla, como Benedetto Zaccaria en tiempos de Sancho IV (1284-1295) o Egidio y luego su hijo Ambrosio Bocanegra entre 1341 y 1372, que recibieron el señorío de Palma del Río, en el valle medio del Guadalquivir (Palma *de micer Gilio*). Los demás almirantes fueron naturales de Castilla, como Alfonso Jofre Tenorio, entre 1314 y 1340.

Las armadas reales castellanas llegaron a su apogeo durante las guerras peninsulares y atlánticas de los años 1356 a 1388, en las que hubo combates y acciones de bloqueo, desde el Levante peninsular y la desembocadura del río Guadalquivir hasta el Canal de la Mancha, dirigidas sucesivamente por los almirantes Ambrosio Bocanegra y Fernán Sánchez de Tovar, y todavía fue importante el papel de las galeras reales de Sevilla, acompañadas por barcos que se fletaban en la costa cantábrica, durante las guerras de los primeros decenios del siglo XV:

1370	Guerra contra Portugal	16 a 20 galeras y 24 "naves"
1372	Alianza con Francia. Batalla de La Rochelle	12 galeras
1375	Alianza con Francia. Expedición al Támesis	20 galeras
1406	Guerra contra Granada. Previsión inicial	30 galeras y 50 "naves"
1408	Guerra contra Granada. Vigilancia del Estrecho	15 galeras, 4 <i>leños</i> , 22 "naves"
1410	Guerra contra Granada	15 galeras, 5 <i>leños</i> , 20 <i>vallineles</i> , 6 "naves"
1429	Guerra contra Aragón	25 galeras, 5 <i>vallineles</i> y 30 "naves"
1431	Guerra contra Granada	20 galeras. Varias "naves" grandes

el abastecimiento de *bizcocho* (la *dobla* es una moneda de oro de 4,60 g. de peso y ley superior a 22 quilates). En 1339 el costo era de 800 florines (moneda de oro de 3,5 g.), y en 1358 se elevó a 1.000 doblas, en circunstancias difíciles para Pedro I, rey de Castilla (M.A. Ladero Quesada, *Fiscalidad y poder real en Castilla. 1252-1369*, Madrid 1993, p. 335-336).

Pero la guerra naval tomó otras formas, coincidiendo con el empleo preferente de los barcos de vela *redondos*, con la contratación de buques para cada caso y con la patrimonialización del oficio de almirante, en manos del linaje de los Enríquez desde 1405 hasta 1705, y su frecuente sustitución por capitanes y otros mandos nombrados por los reyes para llevar a cabo operaciones concretas.

Sin embargo, los almirantes conservaron la preeminencia honorífica y aún dirigieron en persona operaciones de guerra entre 1407 y 1410, en 1429-1430⁶, en 1481⁷, o, parcialmente, en 1496, con ocasión del viaje de la infanta Juana a Flandes: en este caso, el almirante don Fadrique Enríquez recibió una *ayuda de costa* de 7.000 *maravedíes* al día (unos 19 ducados de oro) que mostraba bien la alta calidad de su persona y función⁸. Además, los almirantes mantuvieron su jurisdicción superior en todo lo relativo a *fecho de la mar*, para lo que disponían de tribunal propio en Sevilla, reglamentado por los *ordenamientos* de 1302 y 1309, cobraban ciertos derechos sobre el comercio marítimo que se llevaba a cabo en la ciudad y el río Guadalquivir, hasta la desembocadura en Sanlúcar de Barrameda, y también les correspondía la séptima parte del botín obtenido en guerras y *cabalgadas* navales. El ejercicio de aquellas atribuciones fue mucho más difícil y esporádico en los puertos cantábricos y, desde luego, ya no se extendió a las navegaciones hacia Canarias y América desde finales del siglo XV⁹.

El cargo de almirante también existió en Portugal desde el último decenio del siglo XIII y pasó a manos del genovés Manuel Pessanha desde 1317 hasta 1344, sucedido por su hijo Lanzarote hasta 1383. Con la extinción de linaje, el oficio se otorgó a otras personas, sin carácter hereditario, pero era ya honorífico y había perdido sus funciones, salvo algunas de las judiciales, de modo que la descripción contenida en las *Ordenações Afonsinas* (1446) se refiere más bien a un modelo teórico.

⁶ En 1430 se reguló por ordenanza la jurisdicción del almirante en su tribunal situado en «las gradas de Sevilla», y los derechos sobre las ganancias que hiciera la armada: «a de aver el rey los dos tercios y el almirante uno». Además, en las armadas reales correspondía al rey nombrar contador y escribano de la armada, y al almirante el alguacil. (Archivo General de Simancas [A.G.S.], Contaduría del Sueldo, primera serie [C.S.], leg. 53, doc. 40).

⁷ Don Francisco Enríquez, hermano del Almirante, estuvo al frente de la expedición de 70 naos y carabelas enviada en 1481 en socorro de Otranto. Hernando del Pulgar, *Crónica de los Reyes Católicos*, ed. J. de M. Carriazo, Madrid 1943, cap. CXIX.

⁸ M.Á. Ladero Quesada, *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Madrid 2003. El *maravedí* era una moneda de cuenta. Desde 1480, un ducado de oro equivalía en Castilla a 375 m., aunque en Sicilia y Nápoles, donde el oro era más caro, los pagadores de los Reyes Católicos lo estimaban en 397,50. Un *real* castellano de plata (3,48 g.) equivalía a 31 mrs. y, desde 1497, a 34.

⁹ F. Pérez Embid, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla 1944; M.Á. Ladero Quesada, *El Almirantazgo de Castilla en la Baja Edad Media. Siglos XIII a XV*, en *La institución del almirantazgo en España*, Madrid 2003, p. 57-82 y M.Á. Ladero Quesada, *Las Indias de Castilla*, op. cit.; J.M. Calderón Ortega, *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*, Alcalá de Henares 2003.

3. Los cambios del siglo XV. Tipos de barcos

Las atarazanas del rey en Sevilla todavía tenían a su servicio hacia 1422 de 400 vecinos de la ciudad *francos* de impuestos directos para atender a los oficios relacionados con la construcción naval. Disponían además de *moros* cautivos adscritos a su servicio y conservaban instalaciones capaces para reparar o construir simultáneamente hasta 20 galeras y dos *leños* o naos ligeras de menor tamaño. Para la guerra de 1430 se armaron 15 galeras en Sevilla¹⁰ pero aquellas actividades debieron cesar poco después aunque las atarazanas conservaran otras funciones como almacén de material, aparejos y armamento, continuara habiendo vecinos *francos de las atarazanas* y se siguiera reservando para su aprovisionamiento de madera los robledales de la Sierra de Aracena, lo que posibilitaría su uso como astillero si fuera preciso.

Y es que la importancia de cada tipo de barco para las operaciones navales había cambiado con el paso del tiempo. La galera era todavía el barco de guerra más frecuente en los siglos XIII y XIV, secundado por sus versiones menores, la galeaza y la fusta. Galeras, galeazas, fustas y otros barcos largos de remo y vela, como los *bergantines* y *vallineles*, estaban mejor adaptados a las condiciones de navegación en el Mediterráneo, y eran especialmente útiles, por su rapidez y movilidad, para la vigilancia de costas y rutas, la persecución y abordaje de navíos enemigos; jugaban un papel notable en las operaciones de bloqueo de puertos, pero su utilidad era mucho menor para las de transporte de tropas, armamento y materiales porque las tripulaciones y aparejos ocupaban en ellos mucho mayor espacio relativo.

Pero ya en el siglo XIV y, sobre todo, en el XV, los barcos *redondos* de vela, de origen atlántico, alcanzaron mayor utilidad militar, debido a la adaptación de su velamen, con uso de la vela latina, a su capacidad de navegación, carga y pasaje, a lo que se añadió, ya entrado el siglo XV, la posibilidad de instalar artillería a bordo con eficacia en los combates navales e incluso en los ataques a tierra. Aquellos barcos desarrollaban funciones muy variadas y su coste y mantenimiento eran más baratos, de modo que las carracas, naos y carabelas predominaron en la formación de flotas y otras operaciones, aunque las galeras siguieron siendo el buque de guerra por excelencia y conservaron funciones específicas donde era más ventajoso su empleo.

Las *cocas*, que fueron el primer tipo de aquellos navíos *redondos*, se utilizaron ya desde finales del siglo XIII, así como los *leños* o *lenys* y naves similares, en el tráfico mercantil y en formaciones de apoyo a las galeras pero¹¹,

¹⁰ Y otras cinco galeras, 30 naos y cinco «valleneres» en Santander, además de repartirse 3.600 peones galeotes entre los pueblos de behetría de las merindades de Castilla, según era uso habitual (AGS, CS, 1ª serie, leg. 53, doc. 40).

¹¹ M.D. López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona 1995, p. 269-316 explica cómo estos barcos “redondos” copaban el tráfico mercantil catalán en el Mediterráneo del siglo XIV: *cocas*, naves, *leños* y *barcas* representan el 95 por 100 de los viajes estudiados, mientras que los *pàmfiles* o *pánfiles*, especie de galera mercante de manga ancha, el tres, las *galeotas* el uno y las galeras sólo el 0,25 por 100. Mismas conclusiones en D. Coulon,

más adelante, se observa en las flotas del último cuarto del siglo XV y comienzos del XVI formadas por los Reyes Católicos, cómo las galeras, pocas en número, suelen proceder de Cataluña, donde se mantenía la tradición constructora, y se las empleaba en labores muy precisas, especialmente de vigilancia de costa y ataque a barcos de vela que intentan burlarla. Por entonces, lo principal de las flotas estaba formado por barcos *redondos*: *naos* y *carabelas*, con algunas grandes *carracas*, más útiles todas ellas para la navegación de altura, especialmente en el Atlántico, para mantener bloqueos y transportar tropas y armamento, debido a su mayor capacidad de carga y menor número relativo de tripulantes (lo habitual era entre 3 y 5 marineros por *tonel* de aforo), además de montar gran número de piezas de artillería, indispensables en las nuevas formas de guerra naval¹².

Las naos de tipo medio, que eran las más utilizadas, desplazaban entre 170 y 300 *toneles* y las carabelas entre 60 y 100. Las carracas arqueaban de 600 a 1.000¹³. En las armadas de los Reyes Católicos, las *naos* eran casi todas de construcción y procedencia vasca y cántabra – en cuyos puertos había numerosos astilleros privados desde tiempos anteriores – mientras que la mayoría de las *carabelas* eran andaluzas. Las *carracas* se solían contratar en Génova, aunque solía haber también alguna vascongada, pero no tuvo éxito una pragmática regia promulgada en noviembre de 1495 para promover la construcción de estos grandes barcos, por encima de 600 *toneles*, otorgando un *acostamiento* o sueldo a quienes los construyeran que llegaba a los 100.000 *maravedíes* al año para las embarcaciones de 1.000 *toneles*, con el compromiso de sus dueños de tenerlas disponibles cuando los reyes quisieran contratarlas¹⁴.

La ventaja de estos cambios se expresa también en la teoría expuesta en dos escritos o *memoriales*, uno dirigido por Diego de Valera al rey cuando comenzaba la guerra de Granada, en 1482, y otro, de autor anónimo, enviado a Francisco Jiménez de Cisneros, arzobispo de Toledo, hacia 1505, coincidiendo con los preparativos para enviar armadas de conquista al norte de

Barcelone et le grand commerce d'orient au Moyen Âge: un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330-ca. 1430), Madrid-Barcelona 2004; grandes cocas mercantes catalanas de mediados del siglo XIV podían desplazar hasta 2.700 o 3.000 *salmas* (de 750 a 800 toneladas métricas); A. García i Sanz y N. Coll i Julia, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Lérida 1994.

¹² J.L. Casado Soto, *Guerra naval, táctica, logística y estrategia*, en *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Valladolid 2002, II; R. Hattendorf, W. Hunger, eds.: *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, Woodbridge 2002; C. Cipolla, *Cañones y Velas*, Barcelona 1967.

¹³ El *tonel* castellano o vizcaíno equivalía a algo más de 1.000 l. (Ladero Quesada, *Las Indias de Castilla*, op. cit., p. 90).

¹⁴ AGS, Libros de Cédulas de la Cámara de Castilla, 2-2, f. 119v-120r. Pragmática dada en Alfaro a 10 de noviembre de 1495. Previamente hubo un informe del secretario real Hernando de Zafra que proponía primar la construcción de naos a partir de 400 toneles y dar también “acostamiento” a las fustas y galeras que tuviesen más de 16 bancos de remeros (M.Á. Ladero Quesada, *Hernando de Zafra, secretario de los Reyes Católicos*, Madrid 2005, doc. 8, p. 165-167). Ya se había ensayado una medida legal semejante en 1435, reinando Juan II.

África. Valera estimaba que para la vigilancia eran precisas al menos dos grandes *carracas* de unos 500 *toneles* de capacidad, dos *vallineles* de 70 u 80 y media docena de *carabelas* con velas latinas, más cuatro *galeotas* en verano, por ser estos dos últimos tipos de barco los más adecuados para capturar a las pequeñas embarcaciones musulmanas, *que con el primero levante traviésan e non pueden rescibir daño de los gruesos navíos*. Estos se destinarían a vigilar costas y evitar el contrabando y envíos de víveres y pertrechos desde el N. de África en barcos genoveses, venecianos o de otros mercaderes europeos en general, pero Valera no recomendaba la contratación de *galeras*, por sus malas condiciones marineras en aquellas aguas, especialmente en invierno, cuando más necesaria era la vigilancia. El memorial de 1505 también ponderaba las ventajas de las carabelas porque se refería a una armada de transporte y desembarco de tropas, aunque daba también importancia a las galeras y galeotas¹⁵.

Las técnicas de combate propiamente marinas consistían, cuando se trataba de galeras, en espolonear y dañar la nave enemiga inutilizándola aunque sin destruirla, a poder ser, porque era una presa valiosa. Por eso mismo, era frecuente utilizar también otros procedimientos que condujeran a trabar combate cuerpo a cuerpo, como en tierra, para causar el mayor número posible de bajas al contrario. Las flotas solían adotar previamente a las batallas algún tipo de formación, a menudo con las galeras de ataque en primera línea, las naves gruesas en el centro y las menores y de transporte detrás; las galeras podían formar también en semicírculo, y los barcos *redondos* navegar en columna, si iban solos, para “ganar el barlovento” al enemigo.

Primeramente se aplicaban tácticas de aproximación: lanzamiento de *fuego griego* o de pellas de cal viva utilizando “trabucos” de resorte, o bien con bombardeo de artillería ya en el siglo XV y, en los últimos momentos previos al abordaje, con tiro de ballesteros y arqueros -las galeras de los reyes de Aragón solían embarcar grupos de 30 a 40 ballesteros cada una- y empleo de arpones y “rajavelas” para dañar el velamen y jarcia. Luego, las formaciones navales se descomponían en combates singulares, con sangrientos abordajes al arma blanca que requerían la acción de los muchos *hombres de armas* o infantería embarcada aunque también participaran en ellos las tripulaciones de marineros, grumetes y *pajes*, al ser una situación límite, dada la especial dureza de la guerra en el mar¹⁶.

Parece que hasta el siglo XVI no se escribieron libros donde se describen operaciones de guerra naval como el de Alonso de Chaves en Castilla (*Espejo de navegantes*, hacia 1535) o, en especial, el de Fernando Oliveira en

¹⁵ Diego de Valera, *Epístolas y otros varios tratados*, Madrid 1878, epístolas XVI y XVIII; M. Jiménez de la Espada, *La guerra del moro a fines del siglo XV*, Ceuta 1940.

¹⁶ Casado Soto, *Guerra naval*, op. cit.; Cervera Pery, *El poder naval*, op. cit. No hay que confundir a estos peones *hombres de armas* embarcados con la caballería pesada de los ejércitos de tierra, que recibe el mismo nombre en castellano: *lanzas hombres de armas*.

Portugal (*Arte da guerra no mar*, 1555)¹⁷. Las ordenanzas navales de los siglos XIV y XV no suelen ocuparse mucho de técnicas de combate sino más bien de aspectos de organización y disciplina. Así, las dispuestas por el almirante don Fadrique Enríquez para la flota de 1430 se refieren al nombramiento por el almirante del capitán mayor de la flota y de los demás capitanes y maestros, al armamento, tomado en parte del alcázar de Sevilla, al avituallamiento con *bizcocho* elaborado en los *fornos de vizcocho* reales de la ciudad, a la «distribución de galeras, señales, armonización de velas ... vigilancia sobre flotas enemigas, reparto del botín, orden que debe guardarse en los ataques, disciplina a bordo» (E. Aznar). Las de 1496, para la armada que llevó a la infanta Juana a Flandes, señalan como competencia del almirante el nombramiento de los capitanes y oficiales de la armada, pero no de los oficios de contadores, pagadores y escribanos, la designación de la persona que tendrá a su cargo la guarda y distribución de los mantenimientos y la inspección de la provisión de agua en cada barcos. El almirante determinaría, antes de zarpar y junto con los maestros y capitanes, la disposición del orden de marcha de la armada y la previsión del orden de combate, las operaciones de exploración y la vigilancia de los fuegos encendidos a bordo con especial cuidado para la guarda de la pólvora.

4. *Las armadas de los Reyes Católicos. Años 1475 a 1504*

Las nuevas circunstancias de las armadas reales se observan ya claramente en las expediciones a Guinea organizadas por los Reyes Católicos durante la guerra con Portugal (1475- 1479) y en la guerra de conquista de Granada (1482-1492), y continúa en la formación de armadas desde 1493, ya con otros objetivos. Los reyes ordenaban la contratación de barcos de propiedad aparticular pero los delegados regio mantenían el control sobre el conjunto de la operación, como fue el caso del contador mayor Alonso de Quintanilla en varias ocasiones o de don Alfonso de Fonseca en Sevilla entre 1493 y 1502, o de Alonso de Cotes, corregidor de Burgos, Juan de Arbolancha y Pedro de Zafra, en la organización de la armada de 1496 con destino a Flandes: son estos delegados quienes acuerdan con los dueños de los barcos el importe de los fletes, sueldos y mantenimiento de tripulaciones, el armamento que han de llevar los barcos y tiempo de duración del servicio; nombran capitanes generales y capitanes de barco y reciben pleito-homenaje de ellos; designan oficiales administrativos a bordo, que actúan en nombre de los Contadores Mayores y del Escribano Mayor de los reyes: escribanos, contadores y pagadores.

¹⁷ Alonso de Chaves, *Quatri partitu en Cosmografía práctica, y por otro nombre: espejo de navegantes* [hacia 1535], ed. P. Castañeda Delgado, M. Cuesta Domingo y P. Hernández Aparicio, Madrid 1983: Libro tercero, tratado tercero, capítulos quinto y sexto, p. 237-248. Fernando Oliveira: *Arte da Guerra no mar* [1555], Lisboa 1983.

Lo mismo sucedió en las armadas enviadas a Sicilia y Nápoles: en la de 1495 tuvo el mando naval como capitán general don Galcerán de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, mientras que Gonzalo Fernández de Córdoba ejercía el de las tropas de tierra. En 1500, Fernández de Córdoba reunió ambos y fue, por lo tanto, *capitán general de la armada de la mar*, hasta que, a mediados de 1502, los reyes designaron para este oficio al experto marino catalán Bernat de Vilamarí con 1.000 ducados al año de salario – ya tenía otros tantos como capitán de tres galeras al servicio regio –, y regularon el funcionamiento de la armada mediante unas ordenanzas, en marzo de 1503, que vinieron a sumarse a las dadas en 1500 sobre pagos y toma de cuentas. Así, la sistematización de normas y procedimientos iba pareja en las armadas con lo que ocurría por aquellos mismos años con las *Guardas Reales*, la artillería y otras tropas de tierra al servicio permanente de los reyes, que también recibieron ordenanzas en 1495 y 1503.

Al mismo tiempo, los monarcas autorizaron y regularon también las acciones de corso y el reparto del botín obtenido, con reserva para su Hacienda del *quinto real*, todo ello según los procedimientos habituales desde tiempos anteriores¹⁸. Cuando se trataba de operaciones de corso contra países cristianos, podían exigir fianzas, para prevenir ataques indebidos o indemnizar a quienes los sufrieran, aunque también daban licencias generales contra barcos de países con los que hubiera guerra abierta. En el caso de expediciones contra barcos y tierras de dominio islámico, la autorización era “genérica y tácita”: aquellas operaciones solían tener como objetivo las costas y puertos norteafricanos, su base eran los de la Andalucía atlántica y la carabela el barco utilizado preferentemente, por su mayor ligereza y maniobrabilidad y por su capacidad para transportar hombres, carga, artillería y caballos, aunque para esto último se solía contar también con un tipo de barco especializado, la *tafurca*¹⁹.

He aquí algunos ejemplos de composición de armadas:

1476: expedición a Guinea capitaneada por Charles de Valera: tres naos vizcainas y nueve carabelas andaluzas²⁰.

¹⁸ Tiene gran interés el contenido y bibliografía del libro de A. Unali, *Mariners, pirates i corsaris caalanas a l'època medieval*, Barcelona 1986, sobre el corso y la piratería en la Cataluña bajo-medieval; los trabajos reunidos por M.T. Ferrer i Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona 2000. A tener en cuenta la investigación anterior de L. Adão da Fonseca, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona 1978.

¹⁹ E. Aznar Vallejo, *Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del Almirantazgo*, en *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, ed. A. Malpica, Granada 2001, p. 59-95; E. Aznar Vallejo, *La guerra de allende. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera*, en *Guerra y diplomacia en la Edad Media*, Pamplona 2005, p. 83-115. R. Cerezo Martínez, *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Madrid 1991.

²⁰ E. Aznar Vallejo, *La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas*, en «En la España Medieval», 25 (2002), p. 403-423. P. Rufo Isern, *La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)*, en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Oporto 1989, III, p. 59-79.

1478: expedición a Guinea mandada por Juan Boscán y conquista de Gran Canaria. 35 barcos entre las dos flotas.

1475-1482: cuatro galeras guardacostas en Andalucía, 1475-1482: dos castellanas (Alvaro de Nava) y dos catalanas (conde de Cardona).

1486: flota de 12 carabelas enviada a Nápoles en ayuda de Ferrante I, que contrató además galeras catalanas de Bernat de Vilamarí.

1487: 6 galeras catalanas, muchas naos y carabelas castellanas en el bloqueo de Málaga.

1493: la *armada de Vizcaya*, formada por una carraca de 1.000 toneles, una nao mayor de 405, dos medianas de 200 y una menor de 100²¹.

1495, flotas enviadas a Sicilia: 1 carraca, 7 naos y 17 carabelas en la primera expedición, al mando del conde de Trevento, y 29 carabelas más en la segunda, mandada por Gonzalo Fernández de Córdoba²².

1496, armada de Flandes: 2 carracas genovesas de 1.000 toneles, 15 naos (tres de más de 400 toneles, las demás de en torno a 250 de media), 5 carabelas de 75 toneles y 20 pinazas auxiliares²³.

1497, septiembre-diciembre, *armada de Levante*, bajo el mando de don Iñigo Manrique, alcaide de Málaga, como capitán general, para perseguir corsarios: 4 carracas, 4 naos, una carabela, 2 bergantines y un balliner.

1500. Armada de *Levante* contra los turcos, en alianza con Venecia (campana de Cefalonia): 73 barcos (6 galeras, 6 fustas, 3 carracas, 32 naos, 22 carabelas, 4 tafurcas).

1502-1504. Armada durante la guerra de Nápoles: 73 barcos como máximo.

1502, armada bajo el mando de don Iñigo Manrique para guardar la costa de Granada y hacer cabalgadas en la costa norteafricana: 11 fustas.

1503, otra con las mismas funciones con Martín Fernández Galindo como capitán general: dos naos de 120 toneles, cuatro carabelas *rasas* con remos, 10 fustas o *galeotas*²⁴.

La artillería a bordo alcanzó considerable importancia, en aumento desde el segundo decenio del siglo XV, añadiéndose al armamento tradicional, porque se seguía confiando mucho en la eficacia de los ballesteros durante las maniobras de aproximación al enemigo²⁵, y a ellos se unían ya los *espingarderos*, dotados de armas de fuego individuales. Citaré sólo algunos ejemplos de armamento embarcado:

1. La *Armada de Vizcaya*, fletada por los Reyes Católicos en 1493: una carraca y cinco naos dotadas con 67 lombardas “de la piedra mayor”, 178 “de la menor”, 67 espingardas y 194 ballestas, 890 lanzas *de armas* y 1.850 *de mano*.
2. Las dos carracas integradas en la *Armada de Flandes*, en 1496, disponían de 200 lombardas, 220 ballestas, 150 lanzas *luengas* y 300 *partesanas*, así como 120 armaduras de infante. En las veinte naos y carabelas de

²¹ M.Á. Ladero Quesada, *La ‘Armada de Vizcaya’ (1492-1493): nuevos datos documentales*, en «En la España Medieval», 21 (2001), p. 365-394.

²² M.Á. Ladero Quesada, *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y el Rosellón. 1494-1504*, Madrid 2010.

²³ Ladero Quesada, *La armada de Flandes*, op. cit.

²⁴ Todos los datos entre 1497 y 1504 en Ladero Quesada, *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos*, op. cit., Segunda Parte, cap. octavo, Tercera Parte, cap. primero y tercero, Apéndice, p. 769-840. Otras noticias sobre armadas y vigilancia naval en la costa de Granada en J.M. Ruiz Povedano, *La fuerza naval castellana en la costa del reino de Granada (1482-1500)*, en «Chronica Nova» (Universidad de Granada), 28 (2001), p. 401-435.

²⁵ Para la armada de 1430 se dispuso el embarque en cada galera de 30 ballesteros y 10 peones “hombres de armas”, salvo en la del almirante donde fueron 50 y 29 respectivamente.

la armada había 435 lombardas de diversos calibres, 70 sacabuches, 400 espingardas, 500 ballestas, 2.000 paveses, 3.000 lanzas, 10.000 dardos, 200 pares de corazas y 200 capacetes.

3. En junio de 1500, se embarcó en 41 barcos de la armada que zarpaba de Málaga rumbo a Sicilia y *Levante*, 63 lombardas y otras piezas de artillería de bronce de diversos calibres, fundidas en Málaga, y 391 piezas de hierro traídas de Vizcaya y Guipúzcoa, además de 405 ballestas, 266 lanzas *de armas* y 1.425 *de mano*, 4.040 dardos, 768 paveses y 271 tablachinas, 52 docenas de *gorruces*. Aparte de la artillería y armas que ya tenían los barcos cuando se les contrató.

Las cuentas de contratación y pago de barcos de época de los Reyes Católicos proporcionan datos muy precisos sobre fletes, sueldos y otros gastos²⁶: en naos y carabelas, el sueldo del marinero solía ser de 500 ó 600 maravedíes al mes (6.000 ó 7.200 al año). Los maestros recibían una paga cuatro veces superior, los contra maestros y pilotos, tres, los otros oficiales, dos. Los *hombres de armas* embarcados, que eran peones, algo menos que el marinero (416 m. al mes ó 5.000 al año), igual que los grumetes, y los *pajes*, en periodo de aprendizaje, menos aún. Aparte del salario se cobraba la dieta de *mantenimiento*, fijada en 11 ó 12 mrs. al día, salvo si se recibía gratuitamente a bordo en especie (*panática*), de modo que el marinero venía a ganar el equivalente a un real de plata diario como máximo. Podía haber además otro personal a bordo con sueldos diversos según los oficios y casos: *físicos* (médicos), cirujanos y barberos, boticarios, trompetas y *ministriles*, capellán a veces.

A veces se preveía algún descuento por motivos especiales, como sucedió en el contrato o *asiento* que se hizo con los capitanes de la *armada de Vizcaya*, que estipulaba uno del cuatro por ciento sobre todos los pagos para «ayuda del reparo de Santa María de Altamira de Miranda, por que los guiasse Nuestra Señora a do más fuese servicio de Dios y de Sus Altezas».

El sueldo del capitán general de aquella armada era de 50.000 mrs/año y 30.000 el de los otros capitanes, salvo el de la nao menor que cobra 20.000 (cuatro veces el sueldo del marinero que era de 6.000 m./año). El piloto tenía un sueldo equivalente al 80 por 100 del de cada capitán, más *mareaje*, con lo que lo iguala o supera.

Poco tiempo después, los pagos en las armadas de los años 1500 a 1504 fueron estos:

1. Flete del navío	110 m/mes por tonel de aforo
2. Sebo para su empleo en los navíos	400m/mes, subido luego a 1.000 para la nao y 500 para la carabela
3. Capitán-maestre, salario	2.500 al mes el de nao. 1.250 el de carabela
4. Piloto, salario	2.000 al mes el de nao. 1.000 el de carabela

²⁶ Los fletes y los salarios de marineros eran bastante más altos en los viajes a Indias, especialmente durante los primeros decenios, porque también era mayor el riesgo. Vid. Ladero Quesada, *Las Indias de Castilla*, op. cit., p. 90-98.

5. Marinero, soldada	500 al mes, subidos luego por el Gran Capitán a 600 ²⁷
6. Grumete y <i>hombre de armas</i> , soldada	400 al mes, subidos luego a 416
7. Pajes	208 al mes
8. <i>Mantenimiento</i> de cada hombre (capitán, piloto y oficiales inclusive)	330 m/mes (11 m/día)
9. <i>Ventajas</i> de los oficiales	5.000 al mes (sólo los de las naos)

Las carracas genovesas se solían contratar por precio cerrado y estipulado en moneda de oro, que incluía el de su personal, armamento, provisiones y aparejos habituales, aunque aparte se podía añadir la entrega temporal de más artillería y armas. Así, las dos carracas de 1.000 *toneles* que participaron en la armada hombres de tripulación y cien lombardas por barco. En la armada de 1500 hubo tres carracas al precio de 1.000 ó 1.100 ducados al mes, bastante más elevado que en 1496, por los riesgos bélicos de la operación.

La contratación de galeras y fustas también se ajustaba a procedimientos o *asientos* específicos, propios de la tradición mediterránea, mediante precios cerrados, que incluían todos los aspectos del servicio, cobrado en moneda de oro y complementos en especie. Así, las galeras catalanas contratadas para diversas misiones entre 1476 y 1504 solían costar, cada unidad, 250 ó 260 florines de Aragón al mes (a 265 mrs. el florín), más 100 *quintales* de bizcocho y 10 de sebo. Las genovesas contratadas en 1500 lo fueron por 320 ducados cada una (a 375 mrs. el ducado), todo incluido. Los sueldos de capitanes variaban según la calidad de su oficio y el tipo de barco:

Bernat de Vilamarí, capitán de tres galeras en 1500: 1.000 ducados al año
Capitán de otra galera catalana en 1500: 50.000 mrs./año
Capitán de fusta o bergantín: 15.000 mrs./año

Respecto a la marinería, había desaparecido ya la obligación general de proporcionar *galeotes de behetría* en localidades de la zona cantábrica, que era el equivalente al servicio de armas concejil en otras partes, sustituida por una prestación económica mínima y simbólica a finales del siglo XV, de modo que se contrataba a remeros libres (*de buena bolla*) por 900 ó 930 mrs./mes, equivalente al sueldo y mantenimiento de un marinero. Se mantuvo también la presencia de galeotes forzados y, a veces, de *homicianos*, reos de delitos de sangre que redimían así su responsabilidad penal, y de *ventureros* que servían a su costa con el propósito de participar en los repartos de botín, si la guerra era favorable.

Para concluir: la capacidad naval catalana para transportar tropas e intervenir en operaciones de asedio se demostró ya en la conquista de Mallorca (1230) y la castellana en la de Sevilla (1248). Después, desde finales del siglo XIII, las galeras de los reyes de Aragón intervinieron con éxito en las

²⁷ Hay también casos de contratación de marineros por dos ducados al mes (750 mrs.) y de “hombres de armas” y grumetes por uno y medio (562 mrs.).

operaciones de Sicilia, desde 1282, y Cerdeña, a partir de 1324, mientras que las de los reyes de Castilla conseguían controlar el paso del Estrecho de Gibraltar, a menudo con ayuda de galeras catalanas y genovesas, entre 1279 y 1344, año en que Alfonso XI conquistó Algeciras. La potencia naval castellana se manifestó de nuevo en la guerra contra Aragón, entre 1356 y 1363, contando ya con una participación fuerte de barcos *redondos*, movidos sólo a vela, y en el apoyo a Francia contra Inglaterra, desde 1372.

Aumentó la importancia relativa de los barcos *redondos* desde las primeras décadas del siglo XV, porque la artillería embarcada en ellos era eficaz y, además, cumplían funciones de transporte de tropas útiles no sólo para el combate en tierra sino también en el mar, especialmente durante los abordajes, y porque sus costes de flete, marinería y mantenimiento eran menores que los de las galeras, salvo en el caso de las grandes *carracas*. En realidad, se procedió a un reparto de funciones: las galeras siguieron siendo más útiles como barcos de ataque en las batallas y también para la vigilancia de costas y rutas y la persecución de los enemigos; así, por ejemplo, galeras y otros barcos mixtos de vela y remo tuvieron encomendadas estas funciones en la costa de Granada después de la conquista de este reino por los Reyes Católicos, a finales del siglo XV.

En aquellos años, la monarquía tenía ya medios financieros suficientes para contratar, armar y mantener en servicio flotas de varias decenas de barcos, con artillería y contingentes de *hombres de armas* a bordo, además de la marinería. Las utilizó tanto para el transporte de tropas como para operaciones de asedio y guerra (v.g. Cefalonia, 1500) cuyas operaciones se prolongaban durante varios meses e incluso años, como sucedió en Nápoles entre 1502 y 1504. Aquellas armadas fueron un factor decisivo en los triunfos militares de los Reyes Católicos porque aseguraron el dominio de rutas marítimas fundamentales para llevar a cabo las guerras, y demostraron, a la vez, la potencia financiera de la monarquía y la de la marina mercante castellana del Cantábrico y de Andalucía, puesto que formaban parte de ella las *naos* y *carabelas* contratadas para la guerra, mientras que las *carracas* solían ser genovesas y la mayor parte de las galeras y otros barcos de remo y vela procedían de Cataluña, aunque su número fue ya mucho menor que en las grandes operaciones navales del siglo XIV.