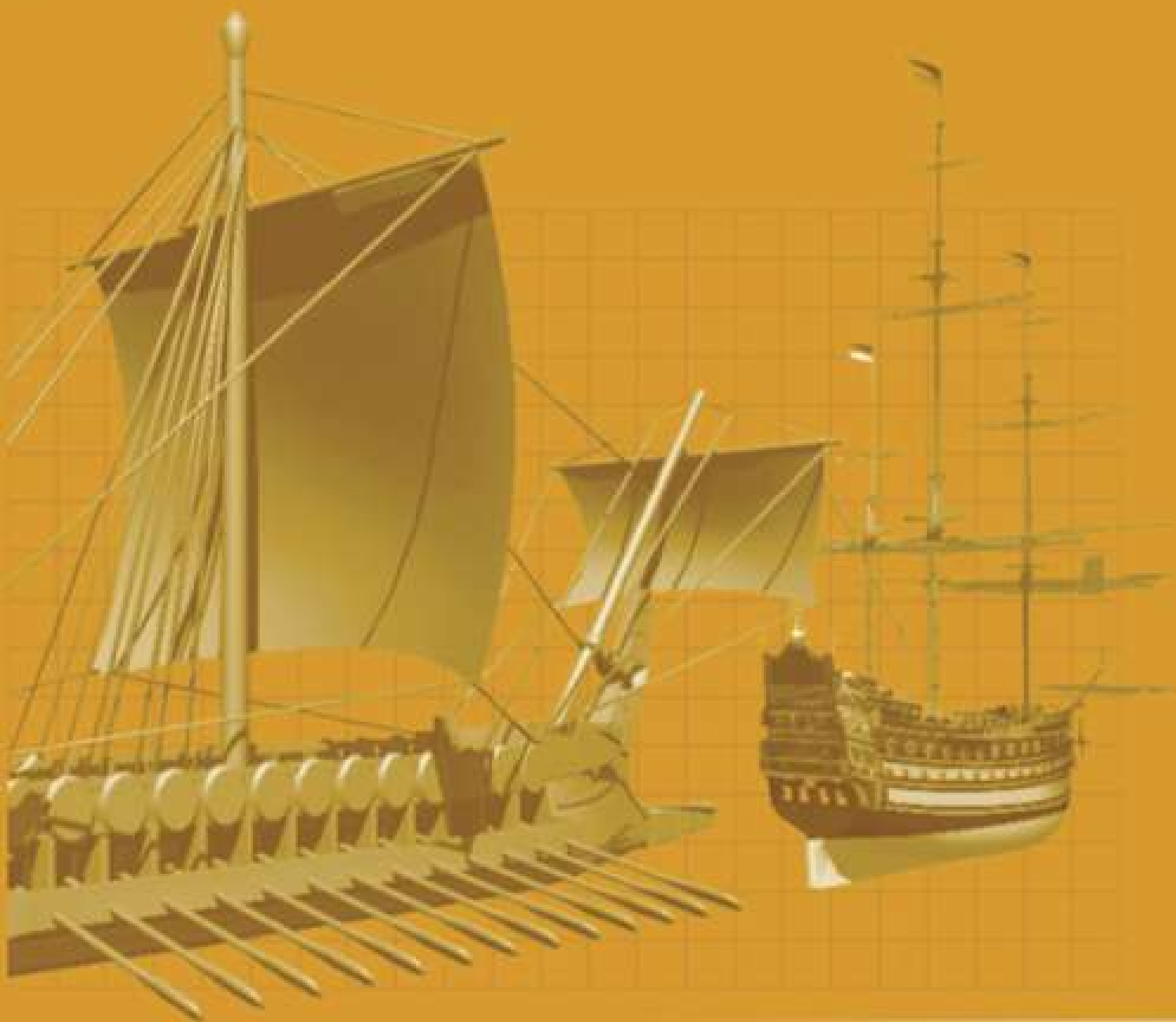


Historia Naval y Marítima I



C. de N. John Rodríguez Asti

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

**Dedicado a Fiorella mi esposa y
a Luciana y Daniela mis hijas.**

HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA (TOMO I)

C. de F. John Rodríguez Asti

===== ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL =====

DERECHOS RESERVADOS DE EDICIÓN

Marina de Guerra del Perú

Escuela Superior de Guerra Naval

División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval

Jr. Sáenz Peña 590 La Punta – Callao

Teléfono: 5190400 Anexo: 6123

HISTORIA NAVAL Y MARITIMA I

Autores

Capitán de Navío

John Rodríguez Asti

Diseño y Diagramación

OM2 GRÁ. William Cuadros Rodríguez

David Neyra Romero

Corrección

Ylse Mesía Marino

Tercera Edición: Diciembre 2014

ISBN: 978-612-46560-2-6

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2013-16427

SÓLO PARA USO EXCLUSIVO DE INSTRUCCIÓN EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

No está permitida la reproducción total o parcial de esta obra ni su tratamiento o transmisión por cualquier medio sin autorización escrita de la División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	1
ÍNDICE	5
CAPÍTULO 1	
EL MAR Y LA GUERRA NAVAL EN EL MUNDO ANTIGUO	8
1.1 El mar en la historia de la humanidad	8
1.2 Orígenes de la navegación y primeras embarcaciones	9
1.2.1 Los Albores de la Navegación	
1.2.2 Clasificación de las Primeras Embarcaciones de Acuerdo con el Material de Construcción	
1.3 Culturas Marítimas y Orígenes de las Armadas	12
1.3.1 Culturas Marítimas en el Mediterráneo	
1.3.1.1 Minoica o Cretence (2700-1200 a. C.)	
1.3.1.2 Fenicia (1200-332 a. C.)	
1.3.1.3 Helénica o Griega (1100-27 a. C.)	
1.3.1.4 Egípcia (3100-31 a. C.)	
1.3.2 Orígenes de las Armadas	
1.3.2.1 Principales Funciones de las Armadas en el Mundo Antiguo	
1.3.2.2 Las Naves y la Guerra Naval en el Mundo Antiguo	
1.4 La Guerra Naval en el Mundo Antiguo	25
1.4.1 Las Guerras Médicas (492-480 a. C.) - Griegos y Persas en Guerra	
1.4.1.1 Primera Guerra Médica (492-490 a. C.)	
1.4.1.2 Segunda Guerra Médica (480-479 a. C.)	
1.4.1.3 Principales Consecuencias de las Guerras médicas	
1.4.2 La Guerra del Peloponeso (431-404 a.C.)	
1.5 El Imperio Romano	37
1.5.1 La Expansión de Roma	
1.5.2 El Poderío Marítimo Romano	
1.5.3 La Armada de Roma	
1.6 Las Guerras Púnicas (264-201 a. C.)	39
1.6.1 Antecedentes y Causas de las Guerras	
1.6.2 Secuencia de las Guerras Púnicas	
1.7 La Guerra Civil entre Octavio y Marco Antonio (32-30 a. C.)	44
1.7.1 Situación de Roma entre los siglos II y I a. C.	
1.7.2 La Guerra Civil entre Octavio y Marco Antonio	
1.7.3 La Batalla Naval de Actium	

CAPÍTULO 2**LA EDAD MEDIA Y EL USO DEL MAR**

48

2.1 El mundo marítimo en el Norte de Europa durante la Alta Edad Media:

Los Vikingos

48

2.1.1 Las Incursiones e Invasiones Vikingas

2.1.2 El Comercio Vikingo

2.1.3 Las Naves Vikingas

2.1.4 Los Vikingos y la Navegación

2.2 El mundo marítimo en el Norte de Europa durante la Baja Edad Media: la Liga Hanseática y la Alianza de los Cinco Puertos

55

2.2.1 La Liga Hanseática

2.2.2 La Alianza de los Cinco Puertos

2.3 El mundo marítimo en el Mediterráneo durante la Edad Media: El Imperio Bizantino, las ciudades marítimas Italianas de Génova y Venecia y el Islam

57

2.3.1 El Imperio Bizantino

2.3.2 Génova y Venecia y su Rivalidad Mercantil

2.3.3 El Islam

2.4 Evolución de las Naves durante la Baja Edad Media

68

2.4.1 Las Naves a Vela de la Baja Edad Media

2.4.2 La Invención de la Pólvora y la Artillería

2.5 La Guerra Naval en la Baja Edad Media

74

2.5.1 La guerra naval en el Norte de Europa en la Baja Edad Media

2.5.2 La guerra naval en el Mediterráneo al final de la Baja Edad Media y a Principios de la Edad Moderna.

2.6 La Batalla de Lepanto y el final de la Expansión Islámica

84

2.6.1 Antecedentes: La Amenaza Otomana

2.6.2 Los Turcos en el Mediterráneo

2.6.3 La conformación de la Liga Santa

2.6.4 Los Acontecimientos

2.6.5 Consecuencias de Lepanto

CAPÍTULO 3**LA ERA DE LA PROPULSIÓN A VELA Y DE LOS DESCUBRIMIENTOS**

91

3.1 El desarrollo de las ciencias Náuticas a fines de la Edad Media y principios de la Edad Moderna

92

3.2 Evolución de las Naves a Vela

95

3.2.1 La Carabela

3.2.2 La Nao o Carraca

3.2.3 El Galeón

3.3 Los descubrimientos geográficos

98

3.3.1 Las Exploraciones portuguesas en Costas Africanas

3.3.2 El hallazgo de la Ruta hacia la India

3.4 La expansión española	101
3.4.1 El descubrimiento de América y El Encuentro de Dos Mundos	
3.4.2 La Búsqueda de un Paso Interoceánico y el Descubrimiento del Estrecho de Magallanes	
3.4.3 El descubrimiento del Mar del Sur	
3.5 Principales Descubrimientos y Exploraciones efectuados por Navegantes Europeos entre 1497 y 1584	108
3.6 Los Descubrimientos y sus Consecuencias	110
3.6.1 Consecuencias Económicas	
3.6.2 Consecuencias Políticas	

CAPÍTULO 4

LA GUERRA NAVAL EN LA EDAD MODERNA

4.1 La Guerra entre España e Inglaterra: la campaña de la Armada Invencible (1587 - 1588)	112
4.1.1 El Plan para Invadir Inglaterra	
4.1.2 Los Preparativos y la Incursión de Drake contra Cádiz	
4.1.3 La Expedición hacia Inglaterra	
4.1.4 El Zarpe de la Armada Invencible	
4.1.5 El Cruce de la Armada Invencible por el Canal de la Mancha y Acontecimientos Posteriores	
4.2 Las guerras Anglo-Holandesas (1652-1674)	119
4.2.1 La Primera Guerra (1652-1654)	
4.2.2 La Segunda Guerra (1665-1667)	
4.2.3 La Tercera Guerra (1672-1674)	
4.3 Evolución de las Naves de Guerra: del galeón al Buque de Línea (Navío de Línea)	127
4.3.1 Clasificación de los Buques de Guerra Apartir del siglo XVII	
4.3.2 Cuadro Resumen de la Clasificación de los Buques de Guerra en Función al número de Cañones	
4.4 Evolución de la Maniobra y la táctica en la Guerra Naval en la Época del Navío de Línea	131
4.4.1 La Creación de una Doctrina Táctica para el Combate: Las <i>Instrucciones de Batalla</i> Inglesas	
4.4.2 Modificaciones a las Instrucciones de Batalla	
4.4.3 Tipos de maniobras con la Flota y Ventajas	
4.4.4 Tácticas de Refriega	
4.4.5 Algunas Consideraciones para el Empleo de las Naves en Batalla	

CAPÍTULO 1

EL MAR Y LA GUERRA NAVAL EN EL MUNDO ANTIGUO

1.1 El Mar en La Historia de La Humanidad

Para las sociedades primitivas, el mar constituyó un obstáculo, pero sus zonas litorales representaron también una doble seguridad: la de no temer ataques enemigos por ese flanco y la de proporcionar alimentos, utensilios naturales y adornos. Los grandes conchales o acumulaciones de conchas y caparazones de moluscos y crustáceos son testimonio de este medio ancestral de subsistencia de las comunidades próximas al mar, que revelan la existencia de un proceso de sedentarización con dependencia hacia los recursos que obtenían del mar. Este proceso, de acuerdo con estudios, se dará durante el periodo Neolítico (c.7.000 a. C. al 3.000 a. C.).

Con el inicio de la navegación, el transporte acuático y la pesca de altura se convirtieron en actividades humanas y la costa dejó de ser barrera; así, se inició un proceso natural tendente a dar a ese espacio el lugar en la vida humana más acorde con su proporción física sobre la superficie del planeta: tres cuartas partes líquidas contra una de masa continental.

A las primeras actividades citadas, siguieron la del comercio y la de las relaciones internacionales con pueblos con los que antes no había habido contacto posible y, como consecuencia de éstas, aparecen el bandillaje marítimo o piratería y la guerra naval.

Con el perfeccionamiento de los medios y con el aprendizaje de las costas, del curso de las corrientes y de los vientos, surgieron las rutas y la necesidad de su dominio. El mar dejó de ser sólo un medio de comunicación cada vez mejor dominado y fácil, para convertirse, al menos parcialmente, en objeto susceptible de posesión y de exclusión y, consecuentemente, de apetencia de rivales.

La Era de los Descubrimientos abrió el mundo entero a los imperios coloniales y tanto la competencia por el dominio de nuevas tierras y fuentes de riqueza como la colonización y la posterior descolonización y aparición de nuevas naciones son fenómenos que sólo se pueden comprender con la supremacía marítima como base.

En la mar, se desarrollaron tres actividades clásicas: pesca, comercio y guerra, a las

que hay que añadir, en tiempos actuales, el deporte y la investigación.

A todas ellas es aplicable la conocida frase de Cneo Pompeyo, citada por Plutarco: «... navegar es necesario, vivir no es necesario» que sólo se comprende si se aplica a la humanidad y no a la persona concreta.

1.2 Orígenes de La Navegación y Primeras Embarcaciones

1.2.1 Los Albores de la Navegación

El origen de la navegación hay que buscarlo en la necesidad del hombre primitivo de desplazarse en busca de nuevos medios de subsistencia y para escapar de la persecución de otros hombres.

Ante el obstáculo que suponía un río no vadeable o un brazo de mar, la navegación ofrecía el sistema adecuado por medio de cuerpos flotantes en su propio cauce, como troncos o ramas, o bien utilizando otros materiales de las inmediaciones, como bejucos y juncos, que requerían un proceso intelectual más desarrollado que coincide con el de la manufactura por medio de útiles e instrumentos.

Aunque determinadas sociedades animales, como las hormigas y las ratas, cruzan ríos y corrientes utilizando materiales flotantes e impelidas por su instinto, en el hombre, la navegación es consecuencia del razonamiento y de la observación. Razonamiento y necesidad serán, entonces, los factores que impulsen al hombre a la aventura náutica, a los que hay que añadir la experiencia con la que se evitarán los errores y se perfeccionarán las técnicas.

El momento del nacimiento de la navegación con utilización de medios naturales coincide con la aparición del hombre como ser racional; el del perfeccionamiento de los medios naturales, cuando desarrolle la habilidad para fabricar herramientas. La navegación que debió de iniciarse como fluvial o lacustre acabó convirtiéndose en marítima cuando se pudieron vencer los obstáculos de olas, corrientes y, sobre todo, el miedo a lo sobrecogedor y a lo desconocido.

Para el hombre antiguo, el océano constituyó, sin duda alguna, la imagen de lo infinito, puesto que, al alcanzar lo que creía eran sus bordes, caería a un interminable precipicio. El desconocimiento de lo que había más allá de lo que podía apreciar en el horizonte sería un factor limitante, para hacerse a la mar, restringiendo sus actividades al litoral.

En un primer momento, su relación con el mar se limitó a extraer sus recursos desde las playas, pescando con anzuelos o redes; luego, empleando su ingenio, idearía un artefacto para poder desplazarse sobre el agua, que con el paso del tiempo sería perfeccionado, siempre con el propósito de vencer obstáculos acuáticos así como extraer los recursos de mares y lagos.

El primer artefacto, sin duda, debió ser un tronco o un pedazo de madera flotante. El uso de estos artefactos debe haberse efectuado en varios lugares de manera simultánea. Luego, vendrían los troncos de árboles vaciados con hachas de piedra o ahuecado con fuego. De esta manera, nacería la denominada Canoa.

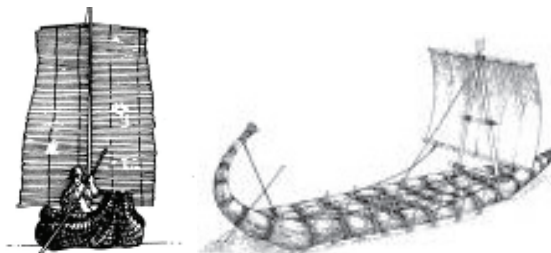
A partir de las Canoas, se desarrollarían las Piraguas, embarcaciones de mayor capacidad. En áreas geográficas en donde no se disponía de árboles y su madera para hacer canoas o piraguas, el hombre recurrió a los recursos disponibles.

1.2.2 Clasificación de las primeras embarcaciones de acuerdo con el material de construcción (factor influyente: el medio geográfico)

- Embarcaciones de paja
- Embarcaciones de cuero
- Balsa de calabazas
- Balsa de caña
- Canoa
- Balsa de palos

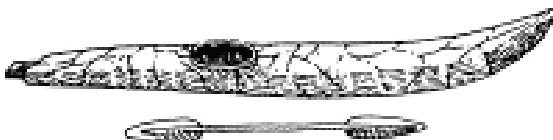
Embarcaciones de paja

En Egipto, en el Perú y en otros lugares, se utilizaba el papiro, los juncos o la totora, que eran atados por sus puntas, y con ello se construían balsas.



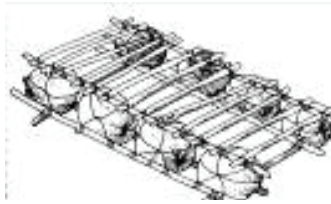
Embarcaciones de cuero

En otras áreas, en las que escaseaban los recursos forestales, el hombre se las ingenió para usar otros materiales, como el cuero animal, ya sea de mamíferos marinos como los kayak esquimales o como las balsas de piel animal del Tíbet.



Embarcaciones de calabazas

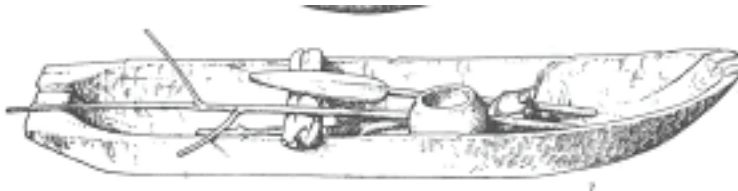
En algunos lugares en donde no existe vegetación arbórea ni juncos ni mamíferos con suficiente piel para confeccionar elementos flotantes, se recurre a algunos frutos, tales como las calabazas, con las que, reuniéndolas en una estructura aparente, se construye una balsa.

**Balsa de caña**

Construidas con cañas provenientes de cañaverales, de bambú, azúcar, etc.

**Canoa**

Construidas a partir de un tronco de árbol.

**Balsa de palos**

Construidas agrupando una serie de troncos de madera previamente preparados, los que son atados con sogas de cáñamo.



1.3 Culturas Marítimas y Orígenes de Las Armadas y La Guerra Naval en El Mundo Antiguo

Las costas mediterráneas fueron el teatro privilegiado, sin parangón en el mundo, del nacimiento y desarrollo de la navegación como transmisora de culturas y migraciones humanas. El intercambio de bienes fue el motor del contacto de los pueblos con el mar, y surgió un pensamiento estratégico comercial al que siguió, como consecuencia, el militar. La expansión marítima y de la ciencia marítima se produjo de Este a Oeste y la evolución del mundo mediterráneo tuvo dos puntos extremos concretados en sus accesos: el del Ponto Euxino (mar Negro) y el de las Columnas de Hércules (Gibraltar).

1.3.1 Culturas marítimas en el Mediterráneo

Las principales culturas marítimas del Mediterráneo fueron, en orden cronológico, las siguientes:

- Minoica o Cretense, establecida en la isla de Creta, hacia el 2500 a. C.
- La Fenicia, establecidos también hacia el 2000 a. C. en el actual Líbano.
- La Helénica o Griega, formada en las costas occidentales de Asia Menor, en Grecia continental y en las islas del mar Egeo.
- La Egipcia; aunque los egipcios no dominaron el Mediterráneo, desarrollaron también la navegación.

1.3.1.1 Minoica o Cretense (2700-1200 a. C.)

Entre los años 2700 y 1200 a. C., aproximadamente, en la isla de Creta, se desarrolló una cultura única e independiente, conocida como minoica, nombre derivado de Minos, legendario rey de la isla de Creta. Sus habitantes construyeron ciudades con grandes palacios y fundaron la que actualmente es considerada la primera civilización europea propiamente dicha.

Se conoce que la isla estuvo habitada desde el período neolítico (aprox. 8000 a. C.) probablemente por pobladores provenientes desde el Asia Menor, los que formaron parte del grupo denominado “mediterráneo”, precediendo la llegada de los pueblos indoeuropeos. Su posición estratégica, entre el mar Egeo y el Mediterráneo, favoreció el desarrollo cultural de los pobladores allí asentados, permitiendo también establecer contacto con las grandes civilizaciones de Mesopotamia y Egipto. Protegidos por el mar y las escarpadas tierras costeras, destacaron en el comercio creando una importante flota que surcó el Mediterráneo hasta transformar a la isla en una gran potencia marítima, es decir, en una talasocracia, que se extendía hasta Grecia peninsular, el mar Egeo, las costas de Asia Menor y zonas aledañas como Sicilia. Por ello, sirvió de puente económico entre Europa y Oriente y como paso de guerreros y conquistadores.

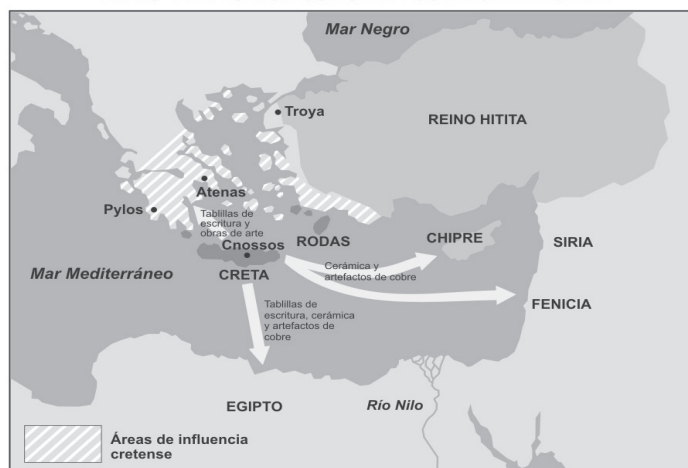
Aunque actualmente es poco lo que se conoce de esta civilización, estudios recientes plantean un ordenamiento cronológico en tres grandes épocas: minoico antiguo (2700-2000 a. C.), minoico medio (2000-1750 a. C.) y minoico reciente (1700-1400 a. C.).

En el transcurso del periodo minoico antiguo, al mismo tiempo que los egipcios desarrollaban el Imperio Antiguo, los minoicos dominaron las técnicas para fabricar bronce, desarrollando también un tipo de escritura similar a los jeroglíficos egipcios. La necesidad de obtener estaño para la fabricación del bronce sería uno de los factores por los cuales se incrementó el comercio, y al finalizar el tercer milenio, nos encontramos con una sociedad que desarrolló la arquitectura en torno a pequeñas ciudades organizadas políticamente bajo el gobierno de monarcas locales, ubicadas en la zona Este de la isla.

Luego, durante el periodo minoico medio, se consolidó la talasocracia, y los principales asentamientos se desplazaron hacia la zona central de la isla, caracterizada por contar con tierras más fértiles. Es en este periodo que se construirán palacios en las ciudades de Cnossos, Faustos y Malia, centros urbanos desde donde se desarrollaron las actividades comerciales con Egipto, Asia Menor y las islas mediterráneas, hacia donde se importaban artefactos de cobre y bronce, cerámica y otros productos cretenses.

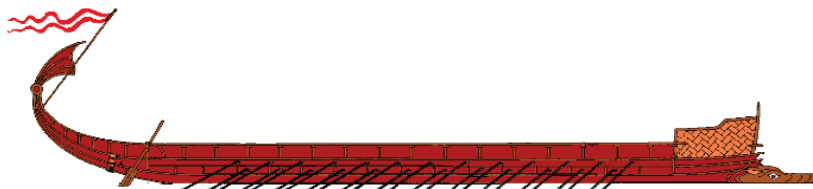
La decadencia comercial de Creta, unida al incremento del poder naval de los fenicios, griegos y egipcios, marcó el final de Creta como potencia naval. Hacia el 1450 a. C., los aqueos, grupo indoeuropeo procedente del continente, conquistaron Creta, y hacia el 1200 a. C., Creta fue invadida por los dorios.

ÁREAS DE INFLUENCIA CULTURAL Y COMERCIAL DE CRETA



Las naves cretenses, primeros buques de guerra en la historia

El mar constituyó un medio que les dio seguridad a los cretenses; por ello, nunca construyeron murallas en sus ciudades para defenderse. Durante muchos siglos, los cretenses dominaron el comercio en el Mar Mediterráneo. Para proteger dicho comercio, se necesitaba una flota de guerra que dominara las rutas comerciales con Asiria, Egipto o Grecia, por lo que fueron el primer pueblo mediterráneo en constituir una armada. Si bien es cierto que no se conocen con exactitud las características de las naves de guerra cretenses debido a que no se han hallado restos que permitan una detallada reconstrucción, de las pinturas y esculturas minoicas encontradas, se han podido deducir algunos detalles de dichas naves, tales como que fueron un tipo de galeras, impulsadas por dos órdenes de remos, denominadas birremes.



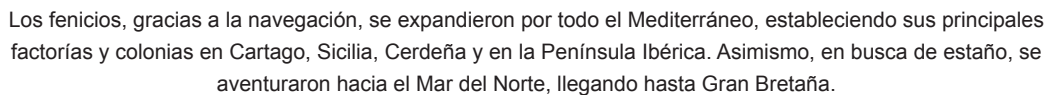
Birreme cretense

Los primeros barcos de guerra, según se desprende de esculturas y pinturas, tenían una roda alta y a popa presentaban un remo a modo de timón. Carecían de vela y se impulsaban por remos. Inicialmente, no tenían cubierta y eran manejados por unos treinta remeros. A proa y popa presentaban unas pequeñas plataformas de combate. En los primeros tiempos, estas pequeñas embarcaciones tenían una misión de vigilancia costera.

Más adelante, el aumento del tráfico mercante y los primeros ataques de piratas y barcos de otras potencias mediterráneas a los barcos cretenses, lejos de la protección de estas fuerzas costeras, impulsaron a Creta a construir barcos más grandes dotados ya de velas y capaces de lograr la supremacía en el mar. Estos barcos pudieron tener unos 30 metros de eslora, por 5 de manga, y estaban impulsados por cincuenta remeros. En estos modelos, ya se incluía una vela para facilitar los desplazamientos por alta mar. El mástil que sujetaba la vela estaba compuesto por dos palos apoyados en las bordas que se unían en el extremo superior, de la misma forma que los barcos egipcios. La diferencia entre éstos y los cretenses eran básicamente dos: el sistema de aparejo y la existencia de una roda elevada a proa mediante un tajamar, mucho más alta que la de popa. La madera empleada era posiblemente ciprés o cedro provenientes del Líbano.

Pueblo semita de navegantes y hombres de mar en el Mediterráneo Oriental, establecido en el II milenio a. C., en lo que actualmente es el Líbano. Hacia el 1200 a. C., los pueblos cananeos de la costa empezaron a ser conocidos como fenicios, denominación que es atribuida a los egipcios, pero ellos se denominaban a sí mismos Canaanitas (de la tribu de Canaan).

ÁREAS DE INFLUENCIA COMERCIAL, CULTURAL Y DE COLONIZACIÓN FENICIA



Debido a que no llegaron a constituir un Estado unificado, diversas ciudades independientes ejercieron sucesivamente cierta hegemonía en el país.

El poder político era detentado por las principales familias de comerciantes, y la actividad de mayor importancia fue el comercio

marítimo, el que a su vez permitió el intercambio de bienes a gran escala y un intercambio cultural.

La ciudad de Biblos desarrolló su actividad bajo influencia egipcia durante el tercer y segundo milenio a. C.

Luego predominó Sidón, cuya hegemonía se dio entre el 1400 y 1100 a. C. Esta ciudad-estado que poseía una numerosa flota de naves logró desarrollar un intenso comercio en la época en que los egipcios dominaban buena parte del Mediterráneo. De esta forma, los fenicios, bajo la protección de los faraones, intensificaron su comercio principalmente con el valle del Nilo y luego colonizaron varios pueblos del Mediterráneo oriental, fundando factorías en Chipre, Creta y Rodas. Después le siguió Tiro; en el 814 a. C., colonos de esa ciudad fundaron Cartago, y se establecieron en el norte de África (actual Túnez).

La siguiente ciudad en establecer su hegemonía fue Tiro (970-936 a. C.), la misma que se asentaba en una bahía e isla, transformadas en un puerto fortificado. A diferencia de las demás ciudades, aparte de establecer factorías comerciales, promovió la fundación de colonias; la más importante de ellas, la de Cartago, establecida en el norte de África en el año 814 a. C.

Las factorías y colonias fenicias

En el Mediterráneo, fundaron factorías comerciales en las costas de Francia, Italia, norte de África y España.

En España, establecieron varias colonias:

- Malaca (Málaga)
- Abdera (Adra)
- Gades (Cádiz)
- Ebusus (Ibiza)

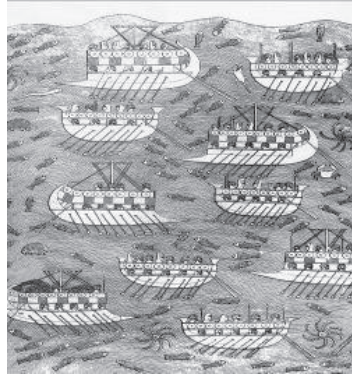
También remontaron el río Guadalquivir, al interior de Andalucía para extraer plata y sal.

Los fenicios se aventuraron más allá de las Columnas de Hércules (el estrecho de Gibraltar), llegaron a reconocer las costas atlánticas del África; llegaron también hasta las islas Castérides, hoy Gran Bretaña, donde explotaron el Estaño, y Camerún en África. A pesar de que los fenicios llegaron por el norte hasta Gran Bretaña, preferían ir al abrigo de las costas.

Cartago, colonia fenicia

Fundada en el 814 a. C. por fenicios provenientes de Tiro, se convirtió pronto en punto dominante del comercio del Mediterráneo Occidental.

Sus habitantes fueron llamados “Púnicos” por los romanos, con quienes batallarían en las denominadas Guerras Púnicas.



**Grabado fenicio que muestra
Galeras evacuando a Luli, rey de
Tiro y Sidon desde Tiro
(702 a. C.)**

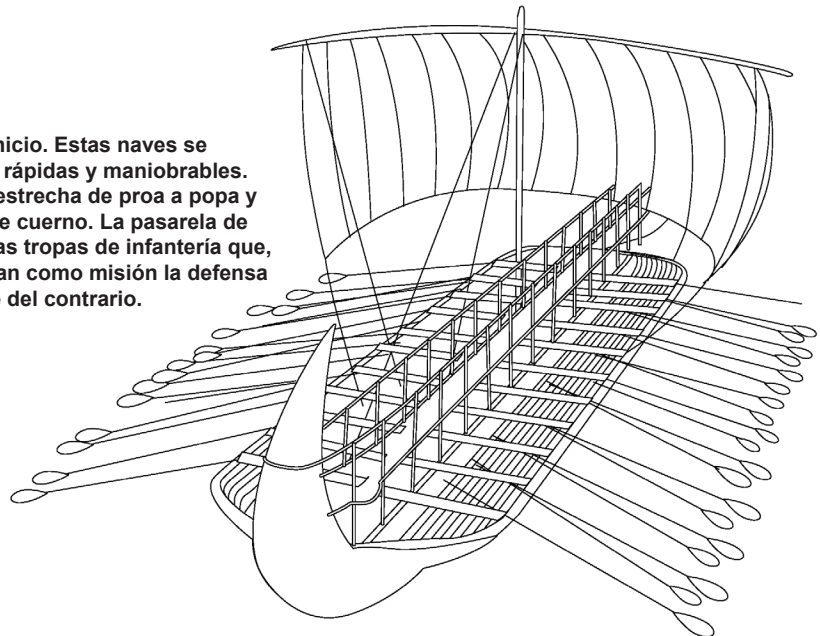
Los fenicios y el mar

En sus embarcaciones impulsadas por el viento y los remos, los fenicios expandieron su actividad comercial hacia Occidente. Su habilidad marinera y sus intereses mercantiles fueron factores de progreso cultural de los pueblos del Mediterráneo. Llevaron la navegación, la salazón del pescado, la industria del vidrio y la metalurgia.

Las naves fenicias

Los fenicios emplearon galeras del tipo birreme como nave para navegaciones largas.

Vista de un birreme fenicio. Estas naves se caracterizaban por ser rápidas y maniobrables. Poseían una pasarela estrecha de proa a popa y un espolón en forma de cuerno. La pasarela de combate albergaba a las tropas de infantería que, durante la batalla, tenían como misión la defensa del barco y el abordaje del contrario.



1.3.1.3 Helénica Ogriega (1100-27 a. C.)

Al comenzar el II milenio a. C., pueblos de origen indoeuropeo invadieron las costas del Mar mediterráneo. Con ellos, llegaron a Grecia los aqueos, jonios y eolios, quienes, con el aporte de la superior cultura cretense, originaron la civilización Creto-micénica.

Alrededor del siglo XIII a. C., varios pueblos griegos se aliaron para atacar la ciudad de Troya, en Asia Menor. En el siglo XII a. C., otra oleada de invasores indoeuropeos, dotados de armas de hierro, los dorios, invadieron el Mediterráneo Oriental, y llegaron a Grecia. Hacia el siglo VIII a. C., los griegos iniciaron su expansión hacia el Mediterráneo, gracias al desarrollo de la navegación. La búsqueda de recursos los llevó a comerciar con otros pueblos del Mediterráneo y a colonizar algunos lugares.

Las principales zonas de colonización griegas fueron las siguientes:

- Las costas del Mar Negro
- En el sur de Italia (regiones ricas en trigo)
- En el sur de Francia y España (en donde obtenían metales)
- En Asia menor y en la costa Norte de África

Para el siglo V a. C., los pueblos griegos dominaban los mares Egeo y Negro y mantuvieron el monopolio comercial en el Mediterráneo Oriental. Los griegos exportaban aceite de oliva, vino y productos de sus artesanos.

Consecuencias de la colonización griega:

- Se incrementó el comercio.
- Se favoreció la navegación.
- El contacto con otros pueblos propició la difusión de la cultura griega.
- Se estimuló la producción propia.
- Surgieron nuevos sectores sociales que aspiraron a participar en la vida política: mercaderes, artesanos y marinos.

El desarrollo de las naves griegas

Inicialmente, los barcos griegos eran ligeros, con un orden de remos impulsado por cincuenta remeros, y se llamaban Pentecónteras.

Más adelante, en el siglo V a. C., el buque principal era la Triere, antecesor del Trirreme, que tenía cincuenta metros de eslora por 7 de manga y estaba impulsado por tres órdenes de remos. La quilla y las cuadernas estaban hechas de madera de fresno y el casco de abeto.

Por lo general, la Triere sólo tenía un mástil con una verga y una vela cuadrada y empleaba, a modo de timón, dos grandes remos sujetos a ambos lados de la popa.

La dotación del Triere era de 170 remeros a los que se unían 10 marineros de maniobra para la vela, 10 soldados de infantería (hoplitas) y 10 oficiales, lo que completaba los 200 tripulantes. La longitud de los remos oscilaba entre los 3 metros del orden de remos más alto y 1,60 metros del más bajo.



1.3.1.4 Egiptia (3100-31 a. C.)

Los egipcios navegaban ya hacia el 2750 a. C. en barcos construidos con papiro. Empleaban naves a remo (galeras) para transportar a su ejército hacia las costas asiáticas.

La técnica constructiva de los barcos egipcios estaba limitada por el material disponible en las riberas del Nilo, que era madera proveniente de un arbusto (acacia nilótica), por lo que tenían que buscar madera (cedro) en las costas del actual Líbano.

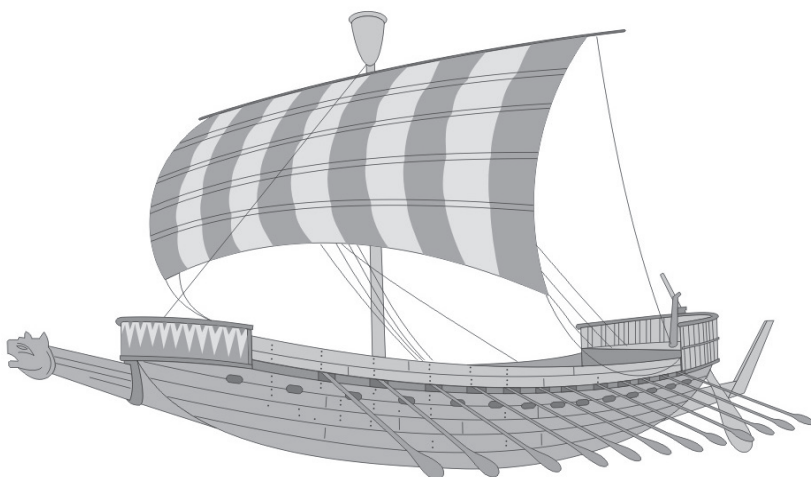
Galera de Ramsés III

Nave que participó en la primera batalla naval de la que se tiene noticia, en la que Ramsés III se enfrentó a los filisteos en el año 1200 a. C. Este tipo de nave carecía de quilla y armazón, ya que estaba construido

por pequeños bloques de «acacia nilótica» unidos entre sí como si fueran ladrillos.

El ariete de proa estaba reforzado con bronce, y un poderoso remo en la popa hacía las veces de timón. Un mástil único presentaba en su extremo superior la primera cofa de combate. Las velas, amplias y bien diseñadas, podían ser cargadas sin necesidad de tenerlas que arriar. Una borda alta y robusta protegía a los remeros. La Navegación en el Mediterráneo

Galera de Ramsés III (1.200 a. C.)



1.3.2 Orígenes de las Armadas

El transporte por vía marítima era menos costoso que las rutas terrestres, de manera especial en los pueblos del Mediterráneo.

El Mar Mediterráneo fue el lugar natural para muchas de las batallas y combates navales de la Antigüedad, como resultado de las guerras ocurridas por rivalidades comerciales o étnicas que caracterizaron a aquella época.

En la Antigüedad, los buques mercantes empleaban velas y remos para su propulsión y las naves de guerra por excelencia eran las galeras, propulsadas por remos, con velas como elemento auxiliar en navegaciones largas.

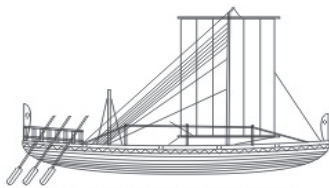
1.3.2.1 Principales funciones de las Armadas en el mundo antiguo

- Proteger las rutas marítimas comerciales.
- Bloquear o interrumpir las rutas marítimas comerciales del enemigo.
- Defender contra cualquier ataque proveniente del mar.
- Aislar a las fuerzas de tierra del enemigo
- Efectuar ataques al enemigo en tierra desde el mar.

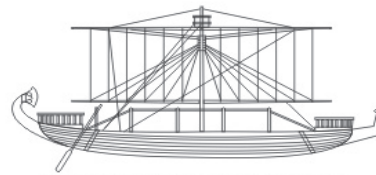
1.3.2.2 Las naves y la guerra naval en el mundo antiguo

En la Antigüedad, el tipo de buque predominante estuvo representado por la galera. En la actualidad, se conoce que las galeras estaban en uso en el Nilo y Mediterráneo ya en el año 3000 a. C. Su empleo estuvo difundido en buena parte de las civilizaciones mediterráneas del mundo antiguo, en especial entre los fenicios que tomaron el diseño y los griegos, quienes lo perfeccionaron. A este tipo de nave hace referencia Homero en la *Ilíada*.

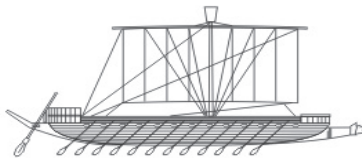
Tipos de Naves



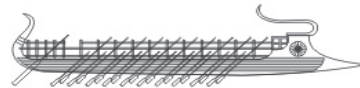
Nave egipcia del Nilo (2000 a.C.)



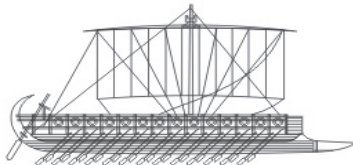
Nave egipcia del Nilo (aprox. 1490 a.C.), empleada en la expedición a Punt



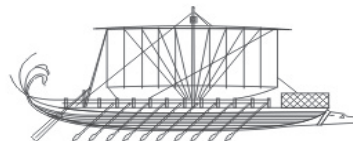
Nave egipcia de Ramsés III (1200 a.C.)



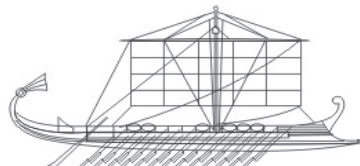
Nave griega (1000 a.C.)



Birreme fenicio (700 a.C.)



Pentecónteras griego (500 a.C.)



Birreme griego (480 a.C.)

Originalmente, las galeras poseían una hilera u orden de remos y su empleo principal estaba destinado para la guerra, aunque también eran para transportar bienes y mercaderías. Adicionalmente, poseían uno o dos mástiles en los que portaban una vela cuadrada, usualmente empleada en navegaciones largas.

En batalla, las galeras resultaban ser efectivas, gracias a su maniobrabilidad y velocidad. En cuanto a su poder ofensivo, se hallaban provistas por las armas que portaban los soldados o infantes a bordo, y eran similares a las utilizadas en tierra: lanzas, jabalinas, flechas, piedras; en resumen, toda clase de armas y proyectiles que pudieran ser lanzados para causar bajas en las naves enemigas. Las galeras contaron también con otra arma importante, el espolón, elemento de proyección a semejanza de un ariete, ubicado a proa sobre la línea de flotación, destinado a penetrar el casco de la nave adversaria y hundir al enemigo. Se estima que el espolón fue introducido alrededor del siglo VIII o IX a. C. por los griegos. Aunque, en combate, era preferible capturar a la nave enemiga mediante el abordaje, el espolón contribuyó al desarrollo de ciertas tácticas que se explicarán más adelante.

Tipos de galeras y su clasificación

Las galeras se clasificaban de acuerdo con el número de filas de remos:

- Monorrema (Monokrotos): una hilera u orden de remos.
- Birrema (Dikrotos): dos hileras u órdenes de remos.
- Trirrema (Trirotos) : tres hileras u órdenes de remos
- Cuatrirrema (Dikrotos): dos hileras u órdenes de remos, con cuatro remeros.
- Quinquirrema (Trirotos): tres hileras de remos, con cinco remeros.
- Hexarrema (Trirotos): tres hileras, con seis remeros.

El Monorrema y el Birrema

La información con mayor detalle acerca de las galeras griegas proviene del poeta griego Homero, quien en la *Odisea*, escrita alrededor del año 700 a. C., describe el viaje de Odisea desde la Guerra de Troya, en su viaje de regreso a casa. La galera mencionada por Homero en la que viajaba Odisea era probablemente una pentecóntera, nave de una sola orden de remos, impulsada por 50 bogas, nave que probablemente era la embarcación de guerra estándar de su época. Posteriormente, los griegos agregaron una nueva hilera de remos; de esta manera, nació el birrema, con lo que obtuvieron una nave de mayor velocidad, con un mayor poder de penetración al emplear el espolón¹.

El Trirrema: nave con tres órdenes de remos

El trirrema era una galera empleada a partir del siglo VII a. C. por los griegos, que contaba con tres hileras u órdenes de remos, uno sobre otro. El promedio de remeros en estas naves era de 200 hombres, y llevaban a bordo arqueros y soldados para abordar las naves enemigas. Eran capaces de desarrollar una velocidad un poco mayor a los 10

¹ Lavery, Brian. *Ship. 5,000 Years of Maritime Adventure*, Dorling Kindersley, Londres, 2004. pp. 23-24.

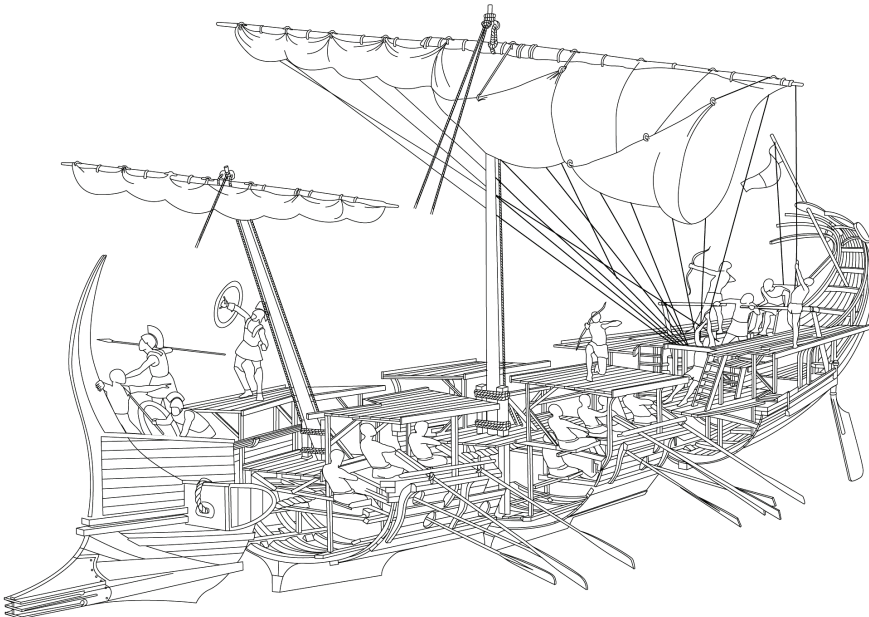
nudos por cortos periodos de tiempo, dependiendo de la fuerza de los remeros.

A principios del siglo VI a. C. y al parecer en la ciudad-estado griega de Corinto, los arquitectos navales encontraron la forma de añadir una tercera bancada de remeros a la galera. Añadieron al casco un arbotante corrido y dieron nacimiento al trirreme, la nave de guerra más eficaz del mundo antiguo.

La clásica trirreme griega pasó a ser una máquina flotante de destrucción con 36 metros de eslora y un espolón múltiple; tenía algo más de tres metros y medio de manga, que se ampliaba hasta casi cinco a la altura de la regala de los arbotantes donde bogaba la bancada superior de remeros.

Con una dotación de hasta 170 remeros, la maniobrera galera de poco calado podía perforar el casco de una embarcación enemiga con una fuerza tremenda, para luego ciar a pleno esfuerzo y quedar libre en un instante.

Las trirremes fueron las naves de línea en la batalla de Salamina en el 480 a. C., y, a pesar de los esfuerzos por construir embarcaciones mayores, la trirreme —que recibió nuevos nombres a medida que se fueron añadiendo más hombres a los tres órdenes de remos— siguió siendo la pieza fundamental de todas las armadas del Mediterráneo durante siete siglos.



Formaciones y tácticas

Formaciones

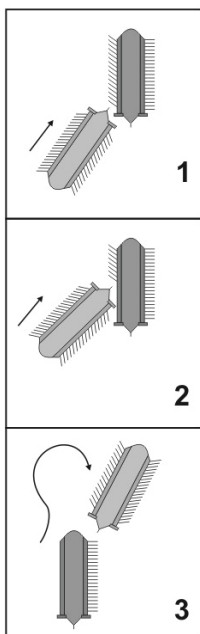
Las formaciones empleadas por las naves a remo eran la Línea de frente y la Formación en media luna.

Empleo del espolón

Como ya se mencionó, el espolón era empleado para hundir o inmovilizar al enemigo, y en el último caso, una vez inmovilizada la nave adversaria, entraba a tallar mediante el abordaje la infantería que se hacía cargo de su captura.

Si bien es cierto que las naves de guerra con espolones surgieron tempranamente en el Mediterráneo, las tácticas para su empleo en combate recién se perfeccionaron al evolucionar las galeras hacia el trirreme, nave diseñada específicamente para su uso.

Tácticas de ataque en embarcaciones a remo

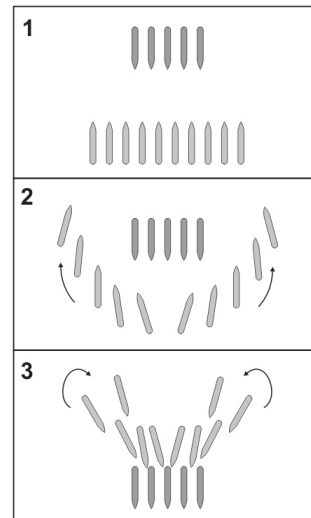


El Diecplo

Las tácticas con el trirreme incluían frecuentemente el incapacitar al enemigo antes de asestarle el golpe definitivo. Si había bastante sitio entre las galeras, el capitán podía realizar la maniobra que se llamaba el diecplo (la penetración a vela tendida). Aproximándose con un cierto ángulo (1) el atacante trataba de barrer por el costado al enemigo y desarbolar los remos del defensor (2). Luego se retiraba de su averiado enemigo, lo bordeaba y lo atacaba con el espolón por la popa (3).

El Periplo

Para contrarrestar el diecplio, el comandante naval defensor podía mover sus galeras tan cerca la una de la otra (1) que el atacante se viera imposibilitado de pasar entre ellas. Pero esta maniobra podía resultar peligrosa si el enemigo sobrepasaba mucho en número a la fuerza defensora, como en este caso. El atacante podría ejecutar otra maniobra llamada el periplo (navegar alrededor) rodeando a la escuadra defensora (2) y enfilando sus espolones contra las vulnerables popas de los defensores (3).



1.4 La Guerra Naval en El Mundo Antiguo

1.4.1 Las Guerras Médicas (492-480 a. C.), Griegos y Persas en Guerra

Guerras Médicas es la denominación dada al largo conflicto sostenido por los griegos frente al poderoso imperio persa. La denominación de guerras médicas es de origen griego: medos llamaron los griegos a los persas, confundiéndolos con otro pueblo de la misma región.

A fines del siglo VI a. C., los persas, después de someter a las ciudades griegas del Asia Menor, dominaron la región de Tracia, limítrofe de la Grecia europea. Sin embargo, los persas vieron detenida su expansión por la presencia griega.

Para el imperio persa, las ciudades griegas constituían un obstáculo aparentemente fácil de sortear. En cambio, para los griegos, la amenaza persa era cuestión de vida o muerte, y la única alternativa era luchar o sucumbir: ellos eligieron la lucha.

Grecia - Antecedentes

En el siglo V a. C., los pueblos griegos dominaron los mares Egeo y Negro y mantuvieron el monopolio comercial en el Mediterráneo Oriental. Los griegos exportaban aceite de oliva, vino y productos de sus artesanos; establecieron asentamientos y colonias tan lejos como la costa Norte del Mar Negro y España.

Cada ciudad, junto con la región inmediata, formaba un Estado políticamente independiente de los demás. La unidad de los pueblos griegos se vio

permanentemente amenazada por los intereses diferentes de sus ciudades-estado. A pesar de lo anterior, existían vínculos culturales comunes entre todos los griegos o helenos.

Las ciudades-estado más representativas y conocidas de la antigua Grecia fueron Esparta y Atenas.

Esparta: un Estado militar

Esparta se ubicaba en el extremo sur de la Grecia europea, en la región de la península del Peloponeso, denominada Laconia, junto al río Eurotas.

La ciudad de Esparta fue fundada hacia el siglo IX a. C. por los dorios, que integraban la segunda invasión indoeuropea (aprox. 800 a. C.). Los dorios sometieron a los antiguos pobladores de la zona que eran mucho más numerosos, y dominaron la región.

Los espartanos extendieron su poderío anexando o imponiendo alianzas a los pueblos vecinos.

En sus primeros siglos de existencia, Esparta compartió una evolución similar a las demás polis griegas:

- progresó cultural y materialmente,
- fundó colonias en lugares alejados, y
- realizó activo comercio con otros pueblos del Mediterráneo.

Atenas: un Estado democrático

El origen de Atenas fue muy diferente al de Esparta, lo que influyó poderosamente en su desenvolvimiento futuro.

La península de Ática, de suelo pobre para el cultivo pero con importantes yacimientos de plata y mármol, fue refugio de numerosos grupos que huían del avance dorio. Estos grupos estaban integrados principalmente por jonios, y se unificaron alrededor del siglo VIII a. C. en torno a Atenas.

Atenas fue fundada sobre una pequeña colina ubicada a pocos kilómetros del mar y en cuya cima se levantaría la Acrópolis. La Acrópolis era el núcleo político y religioso fortificado en donde solía refugiarse la población en caso de peligro.

Imperio Persa- Antecedentes

Persia era un imperio unificado, formado desde las montañas en la meseta de Irán, que inició su expansión hacia el Mediterráneo, sometiendo a los fenicios, egipcios y a otros pueblos en su camino.

Hacia el 492 a. C., los persas se hallaron con una determinada resistencia por parte de las ciudades-estado griegas en su camino de expansión hacia Europa.

Los medos y los persas se asentaron con la segunda invasión indoeuropea entre la zona limitada al sur con el Golfo Pérsico y el Océano Indico, por el norte limitada con el Turquestán, al este con la India y al oeste sobre la Meseta de Irán.

Los medos se ubicaron al norte de los montes Sagros, mientras que los persas ocuparon la porción sur del Golfo Pérsico. Las ciudades más importantes del Imperio Persa fueron Susa, Sardes y Persépolis.

EXPANSIÓN DEL IMPERIO PERSA EN EL SIGLO V A.C.



La Expansión del Imperio Persa en el Siglo V a. C.

El rey Ciro, luego de conquistar varios pueblos cercanos en Asia Menor, conquistó el reino de Babilonia (539 a. C.); así, se inició el Imperio Persa. En un principio, su centro político estuvo establecido en la ciudad de Susa.

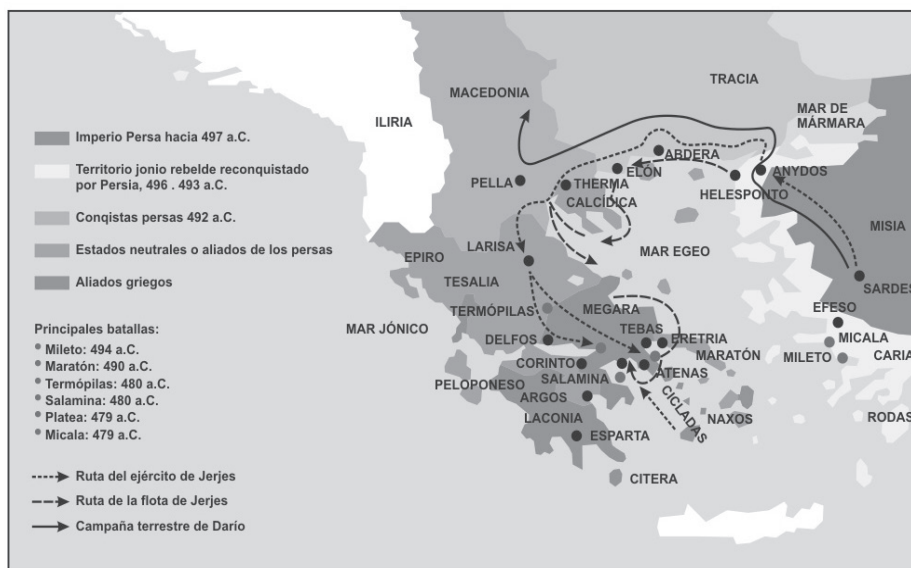
Darío I, quien asumió el poder hacia el 521 a. C., consolidó y amplió los dominios del imperio extendiéndolo hasta las márgenes del río Indo, abarcando hasta Tracia en los Balcanes y Egipto en África, a excepción de las ciudades griegas.

Datos de interés, relacionados al Imperio Persa

- El estado persa se basó en la monarquía absoluta.
- Los fenicios les proveyeron el poder naval.

- El imperio se hallaba dividido en provincias o satrapías².
- Debido a que los persas tenían bajo su dominio a pueblos de razas y lenguas distintas, este hecho conspiró contra la homogeneidad del Estado.

CAMPAÑAS Y BATALLAS DE LAS GUERRAS MÉDICAS



1.4.1.1 Primera Guerra Médica (492-490 a. C.)

En el 492 a. C., Mardonio, yerno de Darío I, condujo una flota para conquistar Grecia, pero una tormenta hundió la mayoría de buques en el cabo de Athos.

Por su parte, cuando los persas enviaron emisarios a conminar la rendición de Esparta y Atenas, aquellos fueron muertos, en señal de no aceptar ningún tipo de intento de avasallamiento ni amenaza del enemigo. Sin embargo, los persas insistieron, y Darío organizó una nueva expedición el 490 a. C. al mando de su sobrino Artajerjes y del medo Datis. En esta oportunidad, los persas conquistaron Eubea y, luego de efectuar una invasión por mar, fueron derrotados por los atenienses en la Batalla de Marathón (490 a. C.), en la que 10,000 griegos obligaron a retroceder a los persas al mar.

² Los **sátrapas**, especie de gobernadores, se encargaban de recaudar los impuestos y administrar justicia, pero con poderes limitados, existiendo funcionarios auxiliares y militares designados por el monarca.

1.4.1.2 Segunda Guerra Médica (480-479 a. C.)

El rey persa Jerjes planeó y ejecutó una ofensiva en el año 480. Para ello, concibió su estrategia basada en un avance simultáneo por mar y tierra, en el que las fuerzas terrestres fueron transportadas por vía marítima, y desde Tracia, avanzarían por Grecia bordeando la costa, usando flota y ejército para apoyarse mutuamente.

Para ello, dispuso de un ejército con un número cercano al millón de soldados y, con apoyo principalmente fenicio, organizó una flota de unos 800 trirremes y 3000 mercantes (540,000 hombres en total).

Para evitar la catástrofe naval del 492, efectuó la excavación de un canal a través de la península de Acté (Calcídica). Dispuso de depósitos de víveres y materiales en distintos puntos de las costas tracia y macedonia. Así mismo, construyó un doble puente flotante de barcos a través del Helesponto para facilitar el paso de las tropas.

Preparativos griegos

Para enfrentar a su poderoso enemigo, los griegos planearon las siguientes acciones:

- Frenar a los persas en un paso estrecho en Termópilas (paso a Grecia Central).
- La flota intentaría vencer a los persas también en dos lugares estrechos, en Artemisio (estrecho de Euripo que permite el paso al Peloponeso) y en Salamina, dividiendo en dos la flota griega.

El objetivo era dificultar el reabastecimiento y apoyo logístico, haciendo posible desembarcar tropas tras el ejército de Jerjes y hostigarlo por varios frentes.

Principales hechos de armas

- Avance persa por Grecia septentrional.
- Defensa espartana del paso de las Termópilas: luego de una heroica resistencia, los espartanos al frente de Leonidas son finalmente vencidos.
- Combates navales en Cabo Artemisio.
- Los persas tratan de forzar el estrecho de Euripo atacando por dos flancos.
- Los griegos con 271 trirremes atacaron a los persas. Formación circular griega evita el desastre.
- Retirada de la flota griega, victoria táctica persa.
- Avance persa por territorio ateniense. Invasión y destrucción de Atenas.
- Batalla Naval en Salamina.

Antecedentes de la Batalla de Salamina, 22 de septiembre del 480 a. C.

Temístocles fue un líder ateniense, que, liderando el Consejo de Guerra, participó en la decisión de las estrategias por adoptar para frenar el avance persa. Propuso el uso de plata proveniente de unas minas recién descubiertas para financiar la construcción de 200 trirremes.

Luego del fracaso de la defensa espartana en las Termópilas, ante el inevitable avance de los persas hacia Atenas, los gobernantes determinaron la evacuación de dicha ciudad hacia la isla de Salamina. En tanto, Temístocles se hizo cargo de la flota griega, en la que se cifraron las últimas esperanzas de derrotar al poderoso enemigo.

Esta acción naval se produjo en los alrededores de la isla de Salamina, luego de que Atenas fuera invadida y saqueada por los persas.

La tradición cuenta que, sobre una pendiente del monte Egaleos, Jerjes y su corte presenciaron la batalla, esperando ver la destrucción de la flota de Temístocles.

La importancia de esta gran batalla puede considerarse por la cantidad de fuerzas que tomaron parte en ella y por las consecuencias que tuvo en los intentos de conquista de Darío. Se estima que participaron en el lado griego 76.000 hombres y unas 400 naves, mientras que por parte de los persas 70.000 hombres y de 500 a 800 naves (algunos autores llegan a señalar que eran 1.200).



Salamina: una batalla naval que decidió la suerte de Grecia

Para la oportunidad, los griegos se ubicaron ex profeso en el interior del Canal de Salamina, ubicado entre el territorio de la Grecia continental y la isla del mismo nombre, con el propósito de atraer hacia ellos a los persas de manera desordenada, para luego atacarlos.

Para dicho fin, la flota griega se había dividido en tres divisiones:

- La primera, el ala izquierda, se hallaba en la parte más alejada de los enemigos hacia las costas de Ática, con el propósito de servir como reserva.
- La segunda, ubicada en el ala derecha e integrada por unas 300 naves, se hallaba en cercanías de la ciudad de Salamina.
- Una tercera ubicada en la zona central.

Por su parte, la flota persa se organizó en tres líneas de naves (300 fenicias, 150 chipriotas, 100 sicilios y 100 jonios).

Tal como lo deseaba Temístocles, los persas se ubicaron hacia la entrada sur del canal existente entre la isla de Salamina y el Ática, con la complicación de tener como obstáculo natural a la isla de Psytalea.

Antes de la batalla, los griegos dudaron en presentar combate al enemigo, tal como lo planteaba Temístocles, o retirarse hacia Corinto, como lo planteaban los espartanos y corintios.

Mientras tanto, Temístocles, con el propósito de tender una trampa al enemigo, ideó una estratagema y envió un mensaje secreto a Jerjes, en el que decía que parte de la flota griega tenía la intención de retirarse. Para su suerte, Jerjes cayó en la trampa y ordenó el ataque.

Los persas, para dirigirse hacia donde se hallaba la flota griega, tuvieron que partir a su flota en dos para sobrepasar a la isla de Psytalea navegando en columnas, y enviaron 200 naves egipcias hacia el paso occidental con el propósito de bloquear una posible retirada griega por ese lado.

Por la gran cantidad de naves que empezaron a maniobrar, la ineptitud de sus naves en el desplazamiento y las malas condiciones de mar reinantes causaron el caos y el desorden, deshaciéndose las columnas; en consecuencia, reinó la confusión.

Entonces, los griegos aprovecharon para atacar. Los trirremes griegos, más aptos para la guerra, se hallaban dotados de robustos espolones. Luego, Temístocles envió a su ala derecha integrada por los espartanos para enfrentar a los jonios, y los hizo retroceder.

Posteriormente, el ala izquierda griega atacó a los fenicios, obligándolos a dirigirse al centro, en donde, tras ocho horas de duro combate, en las que las naves aliadas se dedicaron a romper los remos de las naves enemigas por una banda para impedirles maniobrar y para rematarlas luego con el espolón, los griegos lograron derrotar finalmente al enemigo. Los griegos perdieron unas 40 naves, mientras que los persas unas 200.

A pesar de que la flota persa aun era numéricamente superior que la griega, Jerjes ordenó su retirada hacia el puerto de El Pireo.

Algunos aspectos de la Batalla

La ubicación de la Flota Griega en Estrechos angostos tuvo como consecuencias favorables:

- Limitar la superioridad numérica Persa (300-400 buques griegos vs. 650-800 buques persas).
- Permitir a los griegos conformar líneas múltiples que posibilitaron reenviar refuerzos frescos a la línea delantera.
- Facilitar el combate para los griegos, que, en la lucha cercana, se hallaban mejor protegidos ante el ataque de las armas persas.
- Derrotar fácilmente a las naves persas, a las que les dañaron sus remos, limitando su maniobrabilidad, haciéndolas blancos fáciles de sus espolones.

Para los griegos, Salamina fue una gran victoria táctica. Estratégicamente fue decisiva, pues destruyó los planes persas y minó el prestigio de Jerjes, su emperador. Esta batalla impidió a los persas explotar su superioridad numérica.

Una parte de la flota persa debió quedar destruida y el ejército invasor quedaba reducido a partir de ese momento a operaciones militares por tierra.

Los barcos persas que quedaban fueron enviados al Helesponto para proteger la línea de retirada de Jerjes y una parte del ejército de tierra.

Hasta Salamina, el poderío naval persa era indiscutido en el Mar Egeo, pero, con su derrota, el dominio del mar pasó a los griegos. Los griegos pronto reabrieron las líneas de comunicación con el Bósforo y el Mar Negro.

Tras Salamina, con sus líneas de comunicación y reabastecimiento cortadas, Jerjes se retiró de Grecia hacia el Asia Menor, pero dejó un numeroso ejército al mando de Mardonio, que fue derrotado un año después (479 a. C.) en la Batalla de Platea.

Como consecuencia de la victoria sobre los persas, los atenienses se convirtieron en una gran potencia naval; prácticamente, ello obligó a otras ciudades a obedecer sus mandatos.

1.4.1.3 Principales consecuencias de las Guerra Médicas

Dentro de las principales consecuencias de las Guerras Médicas, se pueden mencionar las siguientes:

- Se produjo la independencia de las colonias griegas de Asia menor del Imperio Persa.
- Los persas firmaron la denominada Paz de Cimón, mediante la cual reconocían las conquistas de los griegos en el Mar Egeo y en el Asia Menor.
- Atenas obtuvo supremacía sobre el resto de polis griegas, gracias a su poder naval.
- La conformación de la Liga de Delos en el año 477 a. C. Todas las polis marítimas se unieron a Atenas en confederación, contribuyendo cada ciudad con un fuerte tributo que era depositado en Delos, a cambio de la protección de la Armada ateniense.
- La consecuente hegemonía ateniense trajo consigo la prosperidad económica de los griegos, que controlaron el tráfico marítimo en el Mediterráneo. El esplendor económico influyó en el florecimiento cultural de Atenas, época conocida como el siglo de oro de la cultura griega o siglo de Pericles.

1.4.2 La Guerra del Peloponeso (431-404 a. C.)

Antecedentes

Luego de las Guerras Médicas, Atenas había conquistado la supremacía naval, pero Esparta continuó detentando la terrestre. Al tratar cada una de ampliar sus alianzas en perjuicio de la otra, se fueron gestando las causas de un futuro conflicto. Atenas lideraba la Liga de Delos, integrada por las colonias atenienses; Esparta, la Liga del Peloponeso, conformada por Corcira, Megara y Corinto.

La causa directa de la guerra se produjo cuando en Corcira se produjo una guerra civil entre oligarcas y demócratas, que conllevó que los oligarcas pidieran auxilio a Corinto, la que envió una flota. Por su parte, los demócratas pidieron ayuda a Atenas, firmando una alianza defensiva en el 433 a. C., mediante la cual los atenienses apoyarían en caso de ser atacados por una tercera parte. Por tal motivo, pero con la intención de no comprometerse demasiado, Atenas envió 10 naves para demostrar a Corinto que de una u otra manera apoyaba a su aliado. Luego, se produjo un enfrentamiento entre la flota corintia conformada

por 150 naves y la corcirese, con 110. En esta batalla desarrollada en Sibota, cuando los corintios empezaban a imponerse sobre su adversario, intervinieron las 10 naves atenienses que, reforzadas por otras 20, lograron evitar la derrota de Corcira.

Cabe mencionar que el apoyo ateniense respondía a la importancia de Corcira por encontrarse en las rutas que vinculaban Grecia con las ciudades de Sicilia y del sur de Italia. Lo cierto es que la actitud de Atenas indignó a los corintios, quienes pidieron a Esparta le declarara la guerra, lo que ocurrió finalmente el 432 a. C.

El gobierno ateniense, cuyo jefe era Pericles, entendió que la mejor manera de enfrentar al enemigo era resguardarse dentro de los muros de la ciudad, en tanto que se haría valer la superioridad de la escuadra por medio de ataques a las costas del Peloponeso en la región del Ática y Eubea. Atenas recolectó tributo de sus aliados quienes estaban obligados con ella por un tratado, y su flota de 300 trirremes permitió ganar la mayor parte de las batallas navales.



La Guerra Arquidámica (431-421 a. C.)

La primera fase de la guerra, también denominada guerra arquidámica, se desarrolló entre el 431 y el 421 a. C.; se inició en el verano del 431, cuando el ejército espartano del rey Arquidamo invadió el Ática, y devastó territorio griego.

En el año 430, coincidiendo con una plaga que devastó Atenas matando a un tercio de su población, entre ellos Pericles, los espartanos lanzaron un nuevo ataque que duró unos 40 días, a pesar de lo cual los atenienses resistieron y mantuvieron las incursiones de su flota sobre las costas del peloponeso. Tras la muerte de Pericles, los atenienses decidieron dejar su estrategia defensiva e incrementar sus incursiones sobre territorio enemigo.

Al año siguiente (429 a. C.), Arquidamo dirigió un nuevo ataque, pero ahora sobre Platea, iniciando un asedio duró dos años, el mismo que culminó con la caída de la ciudad. Luego, ocurrió un enfrentamiento en Calcidica entre 47 naves espartanas, bajo el mando de Brásidas vigilaban el Golfo de Corinto, y 20 naves atenienses al mando de Formio; este fue el primer combate de la guerra, del cual los atenienses salieron victoriosos.

Como parte de su nueva estrategia, los atenienses al mando del general Demóstenes, establecieron un fuerte en Pilos en la costa occidental del Peloponeso, lugar de importancia para los espartanos en el 425. Este hecho alentó la insurrección de los hilotas, que se hallaban sometidos a Esparta. Para contrarrestar la presencia ateniense, Esparta desembarcó un pequeño ejército en la isla de Esfacteria, adyacente a Pilos, pero las fuerzas navales atenienses se encargaron de aislar a los espartanos allí. Tras haber efectuado un bloqueo de 72 días, lograron capturar a 292 espartanos de los que 120 eran ciudadanos, quienes fueron hechos rehenes. Ello llevó a los peloponesios a negociar con los atenienses, quienes fueron convencidos por Cleón a no ceder ante el enemigo rechazando todo intento espartano de negociar una paz.

Por otro lado, los atenienses bloquearon la ruta a Sicilia con éxito, pero, en su intento de actuar ofensivamente contra territorio peloponense, fracasaron en el intento de invadir Megara y al atacar Beocia. Luego les ocurre lo mismo en Tracia y Calcídica. En este último lugar, Pérdicas, rey de Macedonia, recurre a la ayuda de Esparta, la que envía a Brásidas, quien incita una insurrección generalizada de las ciudades de la zona contra Atenas.

La situación creada, adversa ahora para los atenienses puesto que ven disminuir a sus aliados, llevó a que en 423 se firmara un armisticio de un año, con posibilidad de continuar conversaciones de paz. Sin embargo, continuaron ocurriendo incidentes, puesto que los atenienses enviaron expediciones a Tracia y la Calcídica, dirigidas por Cleón. Brásidas luego incursiona en Anfípolis, lugar de importancia para Atenas, puesto que allí existían minas de plata. Posteriormente, se producirá una batalla por recuperar Anfípolis, en la que mueren Cleón y Brásidas. Finalmente, ambas partes decidieron llegar a poner fin a la guerra, y en abril de 421 firmaron la Paz de Nicias, pero ella fue tan solo un armisticio, puesto que los aliados de Esparta no quedaron conformes, principalmente Corinto, que convence a diversas ciudades para encabezar una Liga antiespartana, encabezada por Argos.

Luego de que los atenienses lograron aliarse con Argos, efectuaron un ataque a Tegea, ciudad aliada de Esparta, al mando del general ateniense Alcibíades. En dicho lugar, se produjo la Batalla de Mantinea, en la que los espartanos obtuvieron una victoria contundente sobre los aliados. Esparta recuperó su prestigio y posición en el Peloponeso, y algunos aliados de Argos retornaron

a la Liga del Peloponeso; finalmente, se produjo una reconciliación entre los argivos y los peloponenses.

Esta victoria sumada a la invasión de Sicilia conllevaría una renovación de las hostilidades.

La campaña contra Sicilia (415-413 a. C.)

En el año 415, los atenienses al mando de Alcibíades lanzaron un ataque preventivo sobre Siracusa, ciudad estado ubicada en la isla de Sicilia, aliada de los espartanos, buscando también con ello extender su influencia comercial en toda la rica zona del Mediterráneo occidental. La expedición ateniense estuvo conformada por 134 trirremes que transportaron a unos 6.400 soldados.

El hecho de que los atenienses pudieran lanzar una expedición y reforzarla sin ser interceptados por la liga del peloponeso muestra el control que tenían sobre las rutas occidentales hacia Sicilia. Con este ataque, se inició la segunda fase de la guerra. Sin embargo, la expedición ateniense terminó en un rotundo fracaso, debido principalmente a la pérdida de la mayor parte de sus naves en aguas de Siracusa. En el 413, los siracusanos, con el apoyo de fuerzas espartanas al mando de Gilipo, habían hostigado por mar y tierra a los atenienses, bloqueando el puerto con naves fondeadas y unidas con cadenas para impedir la salida de los atenienses, y, al producirse la batalla, los atenienses fueron derrotados. Alcibíades, acusado de mala dirección de las operaciones, se pasó al enemigo.

Con esta derrota, por primera vez en 50 años, las fuerzas navales de ambos adversarios quedaron equiparadas, con lo que, a partir de ese momento, Esparta ahora estuvo posibilitada para combatir en igualdad de condiciones, destacando sus naves al oeste del Asia menor con capacidad de atacar las líneas de comunicación marítimas atenienses entre el Egeo y el Helesponto.

Reanudación de la guerra entre Atenas y Esparta (413-404 a. C.)

A pesar de que los atenienses habían perdido la superioridad naval, ya habían tenido una serie de problemas políticos internos; su habilidad estratégica y táctica superior aun mantuvo a su armada permitiéndole ganar una serie de batallas navales durante ocho años.

A pesar de la catástrofe en Sicilia, los atenienses mostraron resistencia notable y consiguieron reconstruir su armada con la ayuda de su aliado, el rey Arquelao de Macedonia.

En el año 411, las flotas de Atenas y Esparta se volvieron a enfrentar en Cynossema en cercanías de las costas del Asia Menor, resultando victoriosos los atenienses. Al año siguiente, los atenienses, al mando de Alcibíades, quien había retornado a pedido de la guarnición ateniense de Samos, efectuaron una incursión en Cyzicus, sorprendiendo y destruyendo por completo a la

flota espartana que con Mindaro al mando se hallaba allí. En el 407 a. C., los espartanos nombraron a Lisandro como almirante, y con el apoyo persa construyeron una nueva flota, derrotando a los atenienses en Notium en el 406 a. C.

A pesar de que parte de su flota fue sitiada en Lesbos, los atenienses reconstituyeron y dotaron una flota de 150 trirremes; se enfrentaron nuevamente a los espartanos, derrotándolos en la Batalla de Arginusas. Una vez más, los espartanos pidieron negociar la paz, pero de nuevo los atenienses se negaron. En el 405 a. C., Lisandro, con una nueva flota y apoyo persa, procedió hacia el Helesponto a fin de cortar la ruta de suministros de cereales hacia Atenas proveniente del Mar Negro.

Allí, en el lugar denominado Egospótamos, los espartanos derrotaron la flota ateniense, capturando prácticamente todos los buques y sus tripulaciones. Esta victoria puso fin a los enfrentamientos, ya que permitió a Lisandro bloquear por mar y sitiar por tierra a la ciudad de Atenas, cuyos habitantes finalmente se rindieron por hambre en el 404 a. C.

Consecuencias

Como resultado de la derrota ateniense, Esparta impuso serias condiciones a los vencidos: las murallas de la ciudad y del puerto destruidas, sus posesiones en el exterior fueron entregadas a los peloponenses, quedando reducido su territorio al Ática y Salamina. Adicionalmente, los restos de su flota pasaron a poder de los vencedores. Con ello, Atenas perdió la preponderancia marítima y Esparta se convertirá en el estado griego más poderoso hasta el año 371.

1.5 El Imperio Romano

El Imperio Romano, desarrollado en la península itálica, fue el mayor imperio de la Antigüedad, y según datos históricos, su historia se extiende desde el año 753 a. C. hasta el 476 d. C., totalizando 1229 años que se pueden dividir en tres periodos, de acuerdo con el sistema de gobierno que tuvo:

- Monarquía, del 753 al 510 a. C.
- República, del 509 al 30 a. C., año de la muerte de Marco Antonio.
- Imperio, del 29 a. C. (año de la proclamación de Octavio como emperador con el nombre de Augusto) al 476 d. C. (año de la deposición del emperador romano Rómulo Augústulo por Odoacro, rey de los hérulos).

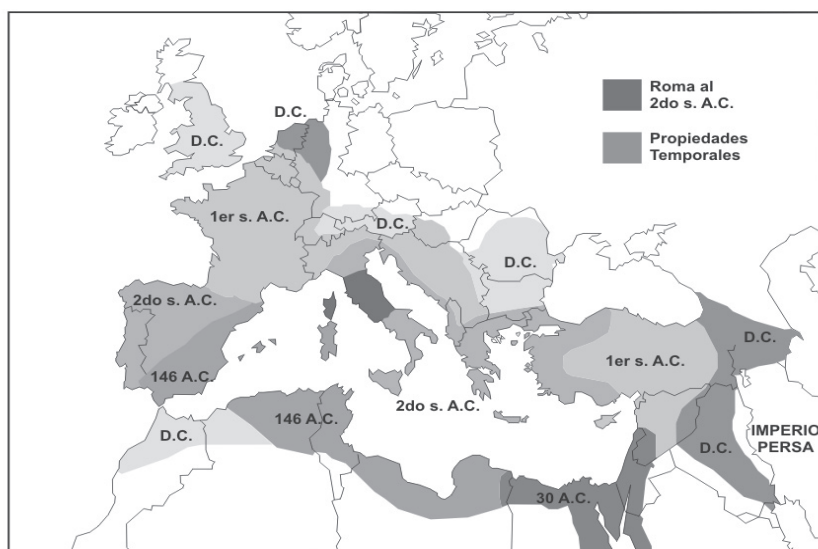
1.5.1 La expansión de Roma

Cronológicamente, luego de la fundación de Roma en el 753 a. C., la expansión y control de la península itálica se dio hacia el 268 a. C., y las Guerras Púnicas con Cartago, se dieron entre el 264-241 a. C. la primera guerra, entre el

218-201 a. C. la segunda y entre el 149-146 a. C. la tercera. Después de esta última, Roma se anexó el Norte de África y España, territorios que habían estado bajo dominio cartaginés.

La victoria sobre Cartago significó para Roma la obtención del dominio sobre el Mar Mediterráneo y, posteriormente, sus conquistas prosiguieron sobre territorio europeo y Egipto. Grecia fue dominada en el siglo II a. C, luego le siguió Galia (actual Francia, Bélgica, el oeste de Suiza y las zonas de Holanda y Alemania al oeste del Rin) entre el 56 y el 49 a. C., después Egipto en el 30 a. C. habiendo llegado también sus dominios a extenderse a parte de las islas británicas, en lo que los romanos denominaron la provincia de Britannia en el 54 a. C.

Posteriormente, con la victoria de Octavio sobre Marco Antonio durante la guerra civil en el 29 a. C., Roma se establecería definitivamente como un imperio, alcanzando su mayor extensión.



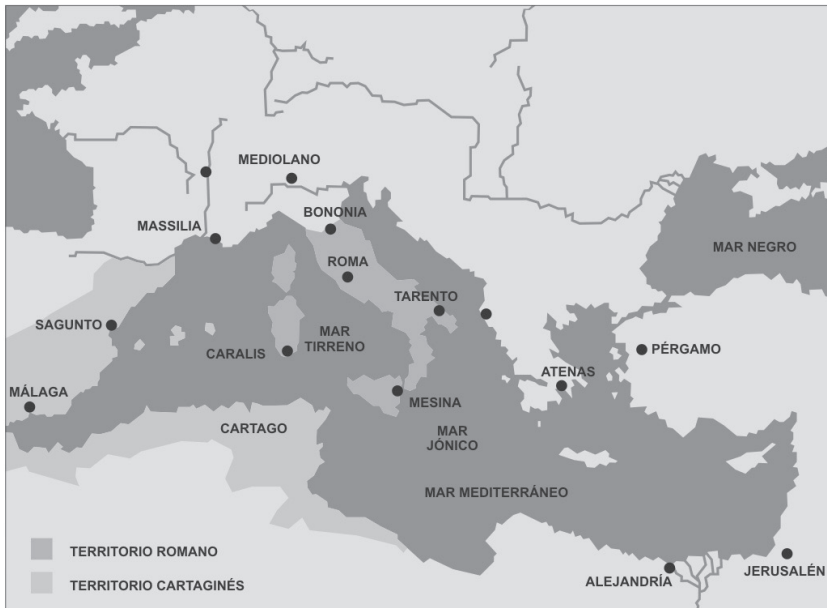
La expansión romana

1.5.2 El poderío Marítimo Romano

Hasta antes del año 264 a. C., Roma se caracterizó por ser una potencia eminentemente terrestre, pero fue a raíz de las Guerras Púnicas, conflicto que enfrentó a Roma y Cartago en tres oportunidades, que los romanos desarrollaron un poderío marítimo para lograr imponerse a su rival, y obtener, asimismo, el control del Mar Mediterráneo.

1.5.3 La Armada de Roma

Era segunda en importancia después del ejército romano, y permitió al Imperio Romano expandirse hacia el Mar Caspio y el Golfo Pérsico. Asimismo, mantuvo el Mediterráneo libre de piratas. Adoptó tácticas del ejército romano: el empleo de catapultas para lanzar rocas, jabalinas y proyectiles incendiarios.



1.6 Las Guerras Púnicas (264-201 a. C.)

Luego de su desarrollo y expansión en la península itálica, Roma miraba con preocupación la expansión cartaginesa. La presencia de Cartago en Sicilia representó una amenaza para el control del Mediterráneo y sus nuevas posesiones en la Magna Grecia.

La pugna por el Mediterráneo llevaría a que ocurrieran tres guerras, conocidas como “Guerras Púnicas”. Como resultado final de estas guerras, Roma se anexaría los territorios controlados por Cartago: el Norte de África y España, controlando el Mediterráneo occidental.

1.6.1 Antecedentes y causas de las guerras

Sicilia fue el escenario en donde se desencadenó la Guerra. En el año 264 a. C., la isla se encontraba dividida entre cartagineses, siracusanos y mamertinos. Estos últimos fueron atacados y derrotados por los siracusanos con apoyo cartaginés cerca de Milas en el río Longazo, al mando de Hierón II, y asediaron luego a la ciudad de Mesina, bajo control mamertino.

Sicilia era un punto estratégico en el Mediterráneo: dominaba uno de los pasos del Mar Tirreno al Jónico, y tanto Roma como Cartago tenían interés en él. Los cartagineses, para conquistar Roma, debían capturar y conquistar Sicilia.

Los cartagineses mandados por Aníbal, a pesar de haber apoyado a los siracusanos, ante la posible caída de Messina a manos de Hieron II, vieron peligrar sus intereses, por lo que se opusieron a su captura ocupando ellos la ciudad, lo que provocó que los mamertinos recurriesen a pedir auxilio a los romanos. De esta manera, Roma halló un pretexto para evitar que los cartagineses pudieran extender su control sobre Sicilia, puesto que con ello tenían una posterior invasión a sus territorios.

En aquel momento, Roma decidió aliarse y apoyar a los mamertinos, desplegando a sus ejércitos en Sicilia; aquella fue la primera vez que el ejército romano actuaba fuera de la península italiana.

Para ese entonces, los cartagineses, descendientes de los navegantes fenicios, dominaban todo el Mediterráneo occidental y poseían la mejor flota de la época, por lo que los romanos, conocedores del poderío marítimo que poseían los cartagineses, llegaron a la conclusión de que la única manera de batir a su enemigo era privarle de su ventaja en el mar. Pero Roma, cuya historia militar ha transcurrido siempre en suelo italiano, carecía de flota y de experiencia naval.

No obstante, los romanos se empeñaron a fondo en construir su Armada. En el 261 a. C., consiguen botar de sus improvisados astilleros más de un centenar de quinquirremes, que fueron las naves más modernas de la época, con una gran maniobrabilidad fruto de sus cinco filas de remos. Para ello, emplearon un buque cartaginés como modelo, adaptando la armada a la experiencia guerrera de su ejército, y lo más importante fue que introdujeron nueva tecnología a bordo al diseñar el Corvus, aditamento que consistía en una especie de plataforma levadiza empleada para el abordaje, la que en los combates y batallas navales contra los cartagineses logró una ventaja táctica a favor de los romanos.

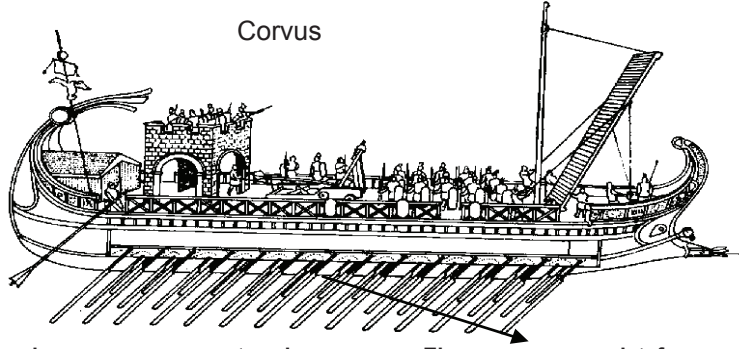
1.6.2 Secuencia de las Guerras Púnicas

Primera Guerra (264-241 a. C.): Los romanos, empleando el Corvus como un arma táctica, ganaron a los cartagineses, pero estos no fueron del todo derrotados.

Segunda Guerra (218-201 a. C.): Aníbal marchó sobre España e Italia, pero no atacó Roma ni la costa italiana. Luego, Roma cortó las líneas de comunicación y abastecimiento de los ejércitos de Aníbal, y entonces atacó su retaguardia desde España, y llevó después la guerra a territorio cartaginés; de esta manera, obligó a Aníbal a abandonar la campaña sobre Italia y retornar a defender a su país, en donde fue derrotado por los romanos.

Tercera Guerra (149-146 a. C.): Roma halló el pretexto para iniciar la guerra a Cartago, invadiendo su territorio, para, luego de un asedio, arrasar e incendiar sus

ciudades. Luego de vencer, se anexan el territorio cartaginés bajo la denominación de Provincia de África. Habiendo obtenido el dominio del Mediterráneo, vendría la llamada Pax Romana, que duraría hasta el 410 d. C.



Quinquirreme romano, mostrando un corvus. El corvus era una plataforma que les permitía a los soldados romanos abordar los buques cartagineses.

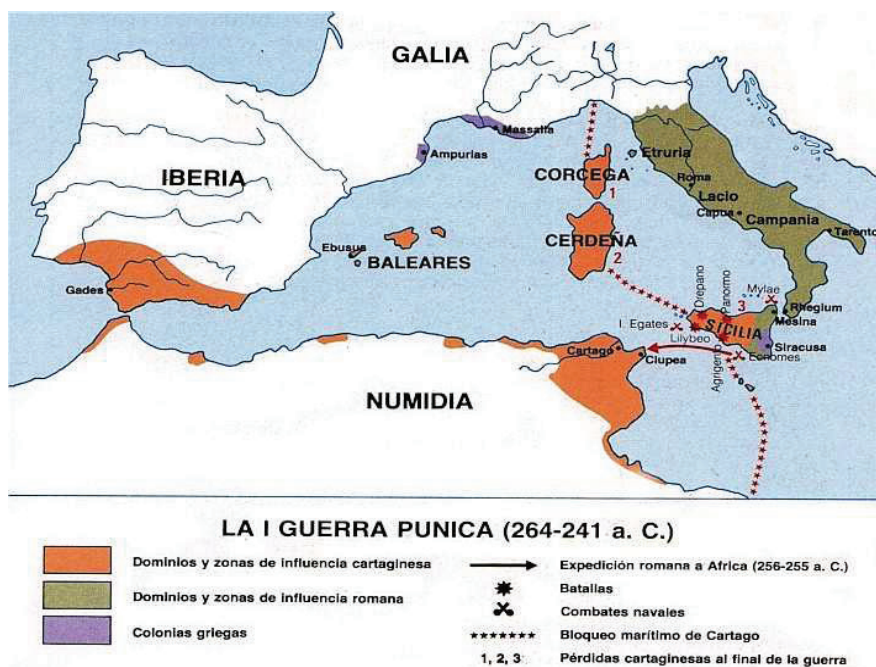
Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.)

Como ya se explicó, luego de los sucesos en Messana en el 264 a. C., los cartagineses se aliaron con Siracusa, y, ante el pedido de los Mamertitos a Roma, el Senado aprobó la guerra contra Cartago; así, se dio inicio a la denominada Primera guerra Púnica, que duraría 24 años.

El Senado romano envió a Apio Claudio con sus legiones a Sicilia, que, después de dos intentos, burló la escuadra cartaginesa y llegó a la ciudad de Messana.

En el año 260 a. C., el cónsul Cayo Duilio derrotó a más de 100 naves cartaginesas en la batalla de Milas. Luego, los ejércitos romanos penetraron en Sicilia, en donde el cartaginés Annón logró reunir en Messana a unos 50.000 soldados, consiguiendo derrotar inicialmente a los romanos, quienes contraatacaron, y vencieron finalmente a los cartagineses. Con la posterior toma de la ciudad de Agrigento, la isla, excepto algunas plazas costeras, pasó a poder de los romanos, que, viendo la necesidad de conseguir supremacía marítima sobre los cartagineses, encargaron la construcción de unos 500 quinquirremes dotados de corvus, con los que se obtuvo una primera victoria en las islas Eolias, lo que les permitió conquistar las islas de Cerdeña, Córcega, Malta y Lípári.

En el 257 a. C., ambas flotas se volvieron a enfrentar en el Combate de cabo Ecnomos, y los romanos, luego de vencer a los cartagineses, desembarcaron un ejército en África al mando de Régulo. Ante el inminente peligro de ser invadidos por los romanos, Cartago pidió la paz, la que fue denegada por sus enemigos. Sin embargo, lejos de amilanarse, los cartagineses pidieron ayuda al general espartano Jantipo, que consiguió derrotar a Régulo en Clipea, inclinando las acciones temporalmente a favor de los cartagineses, los que lograron retomar el control de Sicilia.



Después de algunas victorias cartaginesas, los romanos consiguieron nuevamente conquistar Sicilia, a pesar de la audaz defensa del general cartaginés Amílcar Barca y en el 241 a. C. Roma preparó una flota que logró vencer a los cartagineses en la Batalla de las islas Egates, aislando finalmente a los cartagineses en Sicilia, que se vieron obligados a capitular bajo muy duras condiciones. Finalmente, Sicilia pasó a poder de Roma.

Segunda Guerra Púnica (218-202 a. C.)

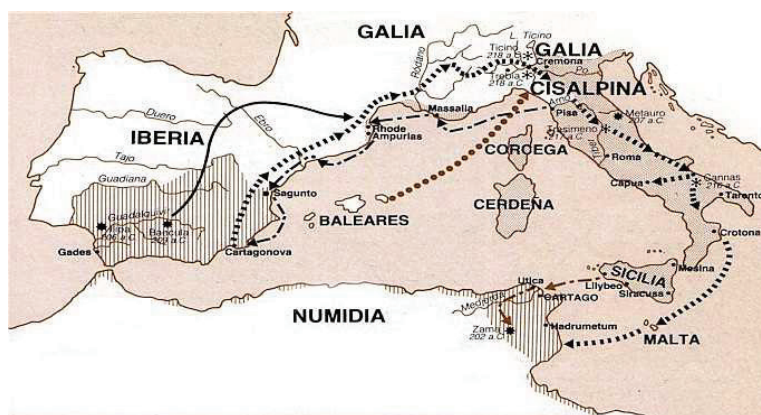
Luego de ser derrotado por los romanos en Sicilia, Amílcar Barca retornó con sus huestes a Cartago, en donde tuvo que enfrentar una serie de sublevaciones provocadas por los mercenarios que habían luchado contra los romanos a sus órdenes. A ello, le siguió otra sublevación en el sur de Hispania, por lo que Amílcar, acompañado de su hijo Aníbal y su yerno Asdrúbal, emprendió una expedición para sofocar la rebelión y reconquistar la Península Ibérica, la que desembarcó en Gades (Cádiz). Prosiguiendo la guerra de reconquista, fundaron Cartago Nova, y muerto Amílcar, fue sucedido por su yerno Asdrúbal, quien firmó la paz con los romanos.

Posteriormente, Asdrúbal sería asesinado por un esclavo galo, asumiendo el mando entonces Aníbal, quien, deseoso de combatir a Roma, rompió el tratado de paz, atacando Sagunto, colonia de origen griego. Como reacción inmediata, los romanos enviaron a una misión a Cartago con el fin de persuadir a los cartagineses para que destituyeran a Aníbal, petición que fue rechazada, lo que dio origen a la denominada Segunda Guerra Púnica.

Aníbal Barca, con un ejército conformado por unos 90.000 infantes, 12.000 jinetes y 37 elefantes, decidió atacar a Roma por el norte, iniciando su camino hacia Italia, cruzando los Alpes, buscando derrotar a los romanos en su propio territorio. Aníbal obtuvo victorias importantes en las batallas de Lago Trisimeno, Trebia y Cannas 216 a. C. que le permitieron controlar buena parte del territorio romano. Sin embargo, en Cannas, los cartagineses perdieron a un tercio de sus tropas, por lo que Aníbal, en un exceso de prudencia, evitó atacar Roma, acción muy criticada por su lugarteniente Maharbal a quien se le atribuye la frase "Aníbal, sabes vencer, pero no sabes aprovecharte de la victoria".

Llegado el invierno, el ejército cartaginés permaneció en Capua, esperando refuerzos; sin embargo estos nunca fueron enviados desde Cartago, debido principalmente a que Roma controlaba el Mediterráneo. Aníbal solicitó a Asdrúbal refuerzos de Hispania y éste emprendió el viaje atravesando también los Alpes y adentrándose en Italia, pero fue derrotado y muerto en la batalla de Metauro en el 207 a. C., por lo que Aníbal quedó aislado en Italia.

Por su parte, los romanos, al mando de Escipión Africanus, iniciaron una ofensiva sobre Hispania, conquistando Cartago Nova (209 a. C.), Gades (206 a. C.) y Menorca (203 a. C.). Luego de haber obtenido el control total de la Península Ibérica, el Senado romano autorizó la conquista del Norte de África, con el propósito de cortar la retaguardia a Aníbal y llevar la guerra a territorio cartaginés. Ante tal situación, Aníbal, sin refuerzos, decidió retornar a defender su país y fue derrotado por Escipión Africanus en la Batalla de Zama en el 202 a. C. Esta derrota supuso el fin del imperio cartaginés, que debió firmar una paz con unas condiciones humillantes que a la larga desencadenarían un rebrote de las hostilidades contra Roma.



LA II GUERRA PÚNICA (218-201 a. C.)

- | | |
|--|--|
|  Cartago y sus dominios |  Victorias romanas |
|  Roma y sus dominios |  Victorias cartaginesas |
|  Itinerario de Aníbal (218-203 a. C.) |  Expediciones romanas |
| |  Expedición de Asdrúbal (208-207 a. C.) |
| |  Maniobras de Magón (205 a. C.) |

Tercera Guerra Púnica (149-146 a. C.)

Transcurrido medio siglo en el que Cartago volvió a recuperar parte de su antiguo esplendor, los romanos aun veían a su antiguo adversario con mucho recelo. Su odio venía descrito en los discursos del senador Catón, que finalizaba todas sus diatribas con una frase: “Cartago debe ser destruida”.

De acuerdo con el tratado de paz firmado después de la Segunda Guerra Púnica, Cartago tenía prohibido declarar la guerra a cualquier nación sin el permiso de Roma. Masinissa, rey de Numidia, quien había accedido al trono con apoyo romano, empezó a hostigar las ciudades cartaginesas fronterizas con su reino. Luego, Cartago le declaró la guerra a Numidia.

Viendo en ello una violación del tratado, y la oportunidad esperada tanto tiempo para acabar definitivamente con Cartago, Roma le declaró la guerra de nuevo.

Los cartagineses resistieron tres años (desde el 149 a. C. hasta el 146 a. C.) el asedio de Escipión Emiliano. La ciudad fue arrasada hasta los cimientos, y los supervivientes (apenas 50.000) fueron vendidos como esclavos. La ciudad fue quemada sistemáticamente durante varios días. Después, las murallas, los edificios y el puerto fueron cuidadosamente destruidos y el territorio circundante cubierto de sal, para asegurarse de que nada volvería a crecer allí. El territorio cartaginés se convirtió en provincia con el nombre de África, y abasteció de trigo a la república primero y después al Imperio.

1.7 La Guerra Civil Entre Octavio y Marco Antonio (32 - 30 a. C)**1.7.1 Situación de Roma, entre los siglos II y I a. C.**

En el siglo II a. C., Roma era una potencia indiscutida en el Mediterráneo y Europa Occidental. Sin embargo, en el siglo I a. C., tuvo graves problemas sociales internos que desencadenaron en revueltas de esclavos, guerras civiles y en gobiernos tipo Triunvirato, como el de Pompeyo, César y Craso, y el de Octavio, Marco Antonio y Lépido.

A pesar de ello, en ambos siglos, Roma continuó su expansión territorial en Europa y Asia.

1.7.2 La Guerra Civil entre Octavio y Marco Antonio

Tras el asesinato de César, el partido aristocrático creyó que podría recuperar el poder. Su figura más destacada era el eximio orador y escritor Marco Tulio Cicerón y en sus filas militaban Marco Bruno y Casio, jefes del grupo que asesinó al gobernante. Sin embargo, fueron los allegados a César, apoyados en el ejército, los que heredaron el poder. Dentro de ellos, estuvo Marco Antonio,

quien se constituyó en la figura militar más importante de Roma hasta que apareció en escena Octavio, sobrino y heredero de César. Ambos personajes empezaron a rivalizar por el poder, pero se aliaron para luchar contra los asesinos de César (44 a. C.) formando un Triunvirato con Lépido, y se dividió el territorio romano en tres partes.

Octavio, quien adoptó los nombres de César (Cayo Julio César Octaviano), tomó el mando de Occidente (Italia, Galia, España). Por su parte, Marco Antonio, casado con una hermana de Octavio, gobernó los territorios orientales del Mediterráneo, instalándose en Egipto, mientras que Lépido, luego desplazado por Octavio, recibió las provincias de África (las antiguas tierras de Cartago).

Sin embargo, debido a que las relaciones entre los dos primeros se deterioraron, Octavio consolidó su control sobre Italia y las provincias del Occidente, mientras que Marco Antonio hizo lo propio en las provincias romanas de Oriente, y se alió con la reina egipcia Cleopatra con quien se casó en el año 37 a. C. y entregó a Egipto los territorios de Judea, Creta, Chipre, Calcis, Siria y Cilicia.

Aprovechando la alianza con Cleopatra y la actitud secesionista de las provincias orientales, Octavio presentó a Marco Antonio como un enemigo de Roma que atentaba contra la unidad del imperio, acusándolo de traidor.

Es entonces que Marco Antonio planeó invadir Roma desde Egipto y sus territorios de Oriente, y como consecuencia de ello, algunos de sus cónsules y senadores partidarios huyeron hacia Roma al estar en desacuerdo con tales propósitos. Ello, sumado a las intenciones de Octavio por evitar que la guerra llegase a Roma, devino en una escalada en el año 31 a. C. que provocó las hostilidades entre ambos triunviros.

Después de reunir sus fuerzas en Antioquia, en el año 32 a. C., Marco Antonio y Cleopatra enviaron 500 buques de guerra y un gran ejército hacia el noroeste de Grecia, con el propósito de efectuar una invasión a Italia, estableciendo su campamento en Actium, lugar ubicado en un promontorio al sur de la entrada del Golfo de Ambracia.

Sin embargo, para hacer frente a la amenaza, Octavio envió a sus fuerzas al mando del cónsul Agripa hacia allí, a fin de sitiárlas por mar y tierra, y logró pronto su propósito.

Agripa, en una serie de acciones exitosas, capturó importantes bases costeras en Grecia, las que fueron empleadas para irrumpir las líneas de comunicaciones marítimas y la retaguardia de Marco Antonio. Una vez logrado ello, Octaviano decidió trasladar su ejército desde Italia a una base al norte de Actium, sitiando

y aislando luego al ejército de Marco Antonio. Sitiado y bloqueado por tierra y mar durante el verano, Marco Antonio buscó sin éxito el enfrentamiento por tierra que le hubiera sido favorable, mientras se producía la desertión en masa de los dinastas orientales que lo apoyaban, parte del ejército (descontento y mal alimentado) y de los senadores que no veían con buenos ojos la preeminencia de Cleopatra, lo que se vio complicado por las enfermedades que empezaron a diezmar a las tropas que se mantenían leales a su causa.

Entonces, al hallarse sin otra salida, los aliados Marco Antonio y Cleopatra decidieron romper el bloqueo intentando forzar su salida, hecho que devino en la Batalla naval de Actium, ocurrida el 2 de setiembre del 31 a. C.

1.7.3 La Batalla Naval de Actium

Prosiguiendo con su estrategia de bloqueo, a fines de agosto, Octavio y Agripa habían logrado reunir 400 naves tipo Liburna, 70.000 legionarios y 12.000 jinetes, mientras que las fuerzas de Marco Antonio y Cleopatra sumaban 500 galeras fenicias y egipcias, 75.000 legionarios, 25.000 auxiliares y 12.000 jinetes.

Al parecer, con la esperanza de lograr una victoria dado que sus naves eran de mayor tamaño que las romanas, Marco Antonio, con su flota al mando del cónsul Cayo Sosio, inició su escape el día 2 de setiembre, pero los más pequeños, veloces y mejor armados buques de Agripa y Octavio lograron imponerse y derrotar a su adversario.

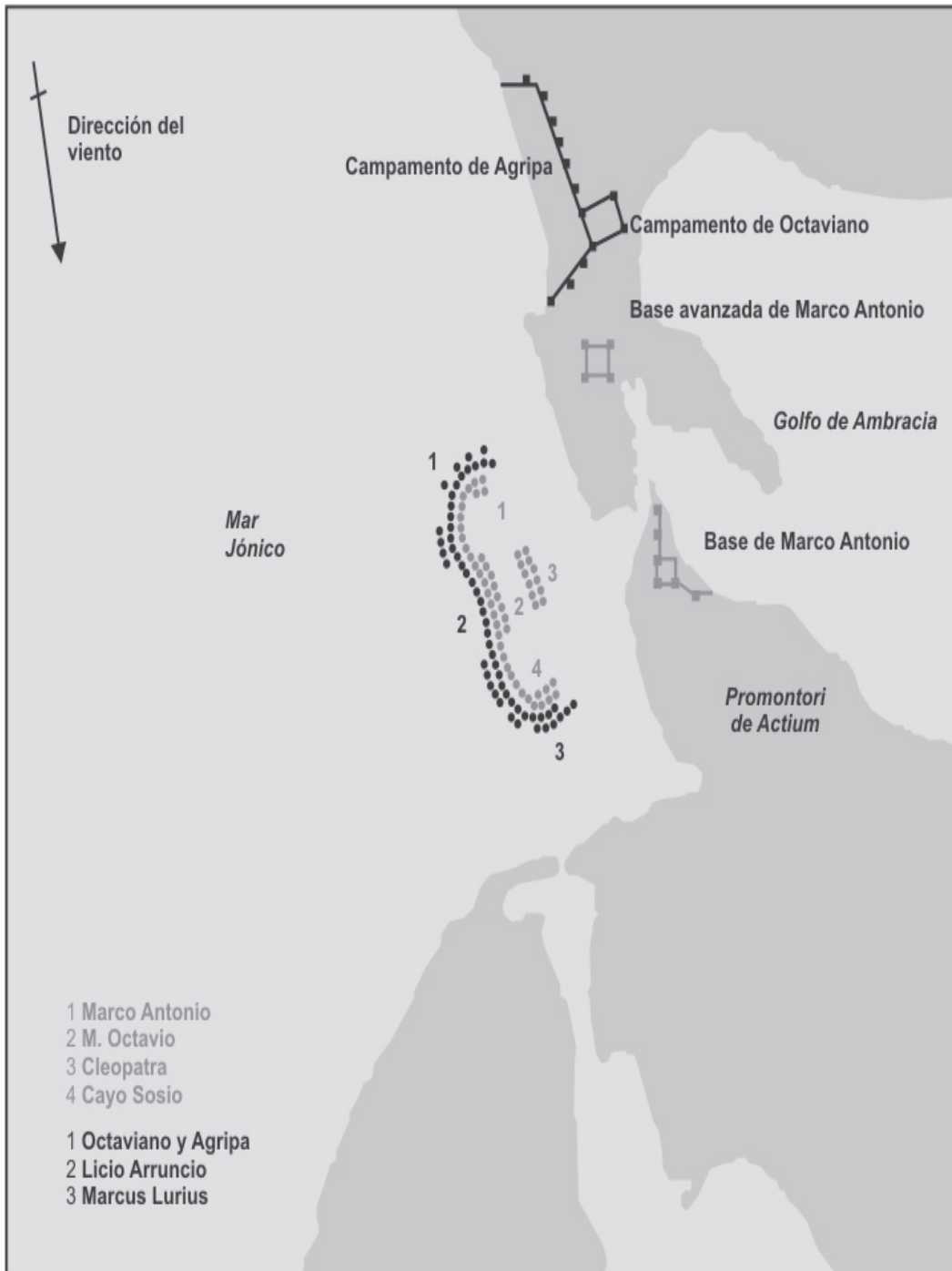
Al final, sólo Cleopatra pudo eludir el combate, seguida por unas pocas naves sobrevivientes de la batalla al mando de Marco Antonio, dirigiéndose hacia Egipto. Esta huida fue inadvertida y la lucha concluyó el día 2 con la aniquilación de la flota de Antonio.

Consecuencias de la batalla

Si bien es cierto que la derrota en Actium decidió el resultado del enfrentamiento entre Marco Antonio y Octavio, no significó el término de la guerra.

Marco Antonio y Cleopatra reorganizaron la resistencia en Alejandría, en donde fueron vencidos sin lucha en agosto del año 30, suicidándose ambos personajes en lugar de rendirse a Octavio. El ejército de tierra de Marco Antonio se rindió y fue tratado con clemencia.

De esta manera, concluyó la guerra, consolidando el poder de Octavio sobre Roma y todo el Mediterráneo. La fecha de la Batalla de Actium ha quedado como referente para marcar el final de la República Romana y el comienzo del Imperio.



CAPÍTULO 2

LA EDAD MEDIA Y EL USO DEL MAR

La Edad Media

Es el periodo de tiempo que comienza en el año 476 d. C. con la caída del Imperio Romano de Occidente y termina en el siglo XV. Dos acontecimientos en esta última centuria son tomados por distintos historiadores como comienzo del periodo siguiente: la toma de la ciudad de Constantinopla por los turcos, en 1453, y el descubrimiento de América, coincidente con la expulsión de los moros y la reconquista de la Península Ibérica en 1492.

Por otro lado, es el momento en que un proceso social y cultural llamado Renacimiento da paso a la era siguiente.

La época medieval se divide en dos periodos:

La Alta Edad Media o era de las invasiones de los pueblos nórdicos y germánicos, que abarca desde el siglo V al X.

La Baja Edad Media o era feudal, desde el siglo X al XV.

2.1 El Mundo Marítimo En El Norte De Europa Durante La Alta Edad Media: Los Vikingos

Los vikingos eran un pueblo del norte europeo, originario de Escandinavia y no formaban una verdadera nación sino, más bien, una comunidad cultural. Hablaban la misma lengua, tenían estructuras sociales comunes y adoraban a los mismos dioses. Aunque su civilización logró grandes avances en todos los campos, la imagen tradicional que de ellos ha quedado ha sido la de un pueblo bárbaro y sanguinario debido a la descripción dada por los cronistas medievales de los pueblos en los que incursionaron. Sus principales actividades eran la agricultura, la pesca y la navegación, la que desarrollaron a la par de sus exploraciones efectuadas más allá de sus tierras al incursionar y conquistar territorios extranjeros, así como para establecerse en otras partes del mundo.

En lo que respecta a la organización social de los vikingos, contaba con tres clases. En el escalón más alto, se hallaban los jefes, o yarl, y los reyes, escogidos entre

los baendr más ricos y nobles, eran elegidos por la asamblea del thing. Estaban encargados de velar por la seguridad, la prosperidad y el honor del pueblo; también incorporaban a su rango de jefes guerreros el de sacerdotes. Luego, en segundo lugar, estaban los hombres libres o baendr, quienes eran los pilares económicos y políticos de la comunidad; iguales en derechos, propietarios hereditarios de la tierra que explotaban, gozaron de los privilegios imprescriptibles de portar armas y de asistir al thing, que era el órgano legislativo y jurídico de la colectividad. Finalmente, estaban los esclavos o traell, siervos de nacimiento o prisioneros de guerra, que no disfrutaban de ningún derecho legal y estaban obligados a realizar los trabajos más rudos.

En cuanto a la religión, los vikingos eran politeístas y eran tolerantes, cada cual era libre de escoger y venerar a los dioses que les resultasen más propicios o que considerasen más eficaces.

2.1.1 Las incursiones e invasiones vikingas

Los vikingos empezaron a incursionar en territorios más al sur alrededor del año 800 d. C. Estas correrías, y las invasiones subsecuentes, tomaron muchas formas y se extendieron en muchas direcciones. Ellos estuvieron entre los primeros europeos que navegaron más allá de las aguas costeras.

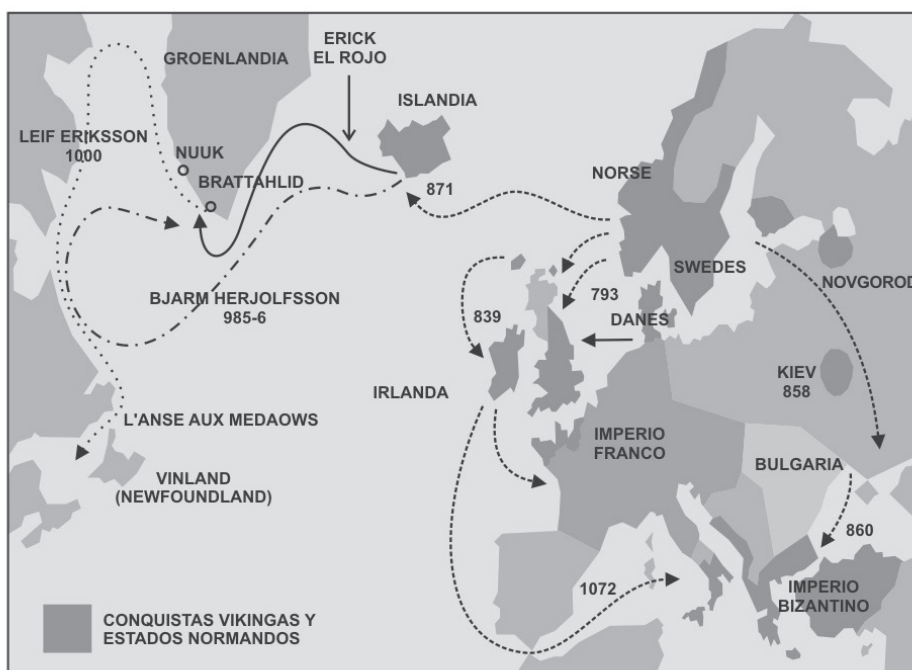
Los vikingos noruegos se establecieron durante el siglo VIII en las regiones prácticamente desiertas de los archipiélagos escoceses, desde donde realizaron incursiones aisladas a partir de 793, contra los conventos y los santuarios cristianos de las islas del mar de Norte y de Irlanda. En 839, el jefe Thorgisla desembarcó en Irlanda, conquistó la isla y fundó Dyflinn (la actual ciudad de Dublín).

Hacia las Islas Británicas y en parte de Francia, hubo un flujo constante en sus invasiones. Luego, hacia mediados del siglo IX, los grupos de invasores y sus ejércitos aumentaron notablemente.

Un gran ejército danés invadió Inglaterra en el 865, a pesar de la heroica resistencia del rey Alfredo de Wessex. El vasto territorio comprendido entre el norte del Yorkshire y el Támesis fue convertido en dominio danés, denominado Danelag, desde donde se continuó la expansión vikinga por la mayor parte de la isla. Los dominios vikingos en Inglaterra se prolongaron a pesar de las disputas con los ingleses hasta el reinado de Canuto el Grande (1016-1035), quien gobernó simultáneamente Dinamarca y Noruega, tras cuya muerte, desaparece la supremacía escandinava en tierra inglesa. En 1069, una tentativa danesa para conquistar la ciudad de York es aplastada por los normandos acaudillados por Guillermo I el Conquistador, descendiente del jefe normando Rollón, y fundador de una nueva dinastía en Inglaterra.

En 799, los vikingos arribaron por primera vez a la costa francesa en Bretaña, incursionando en territorio francés a través del estuario del Loira. En el 820, una flota de 13 navíos atacó incursionando por el Sena. En 834, se tienen noticias de sus primeros ataques a los Países Bajos. Luego, en 845 se produjo el primer ataque a París y en 847 a Burdeos. Una gran flota que atravesó el Sena con la intención de atacar París en el año 871 tuvo sitiada la ciudad durante dos años, hasta que se llegó a un beneficioso acuerdo económico para los vikingos. Este incluía un elevado pago en metálico y el permiso para saquear el oeste de Francia sin impedimento.

VIAJES Y RUTAS DE CONQUISTA DE LOS VIKINGOS



A cambio del cese de las incursiones y de la conversión vikinga al cristianismo en el año 911, el rey de Francia Carlos el Simple dio el nombramiento de duque de Normandía al jefe vikingo Rollón.

En el 825, descubrieron Islandia, y hallaron a monjes irlandeses que habitaban la isla; se asentaron definitivamente en el 875. Allí los vikingos establecieron más de diez mil colonos entre 870 y 930. Hacia el año 982, colonizaron Groenlandia bajo el mando de Eric el Rojo; más tarde, dirigidos por Leif Eriksson y otros, continuaron expandiéndose hacia el oeste. Alrededor del año 1000, Eriksson llegó a un lugar que llamó Vinland, cuya ubicación es todavía motivo de controversia, aunque la mayoría de los investigadores la sitúan en Terranova, isla ubicada frente a Canadá, en América del Norte.

A la Península Ibérica llegaron en el año 840; incursionaron en los reinos cristianos y musulmanes sembrando el terror, derrotando varias veces a las escuadras que los califas y reyes enviaron contra ellos.

Por el Báltico, llegaron, navegando por los caudalosos ríos rusos, hasta el mismo centro de Rusia creando las ciudades rusas de Novgorod y Kiev. Sus descendientes, los veregos, fundaron el Gran Ducado de Moscú, origen de la Rusia Actual. Desde Kiev, navegaron por vía fluvial hasta el Mar Negro, atacando Constantinopla, capital del Imperio Bizantino, y en el Mediterráneo incursionaron sobre los dominios musulmanes, despojándoles la isla de Sicilia.

Se considera que la Era Vikinga termina en 1100, cuando Suecia se convierte al cristianismo, lo que implicó culturalmente el abandono de sus pasadas creencias paganas y valores guerreros. Escandinavia se dividió en varios reinos y los nuevos gobernantes se concentraron en el gobierno de sus territorios. Las sociedades y los pueblos que una vez se vieron amenazados por las incursiones vikingas pronto asimilaron parte de su cultura y tradiciones.

2.1.2 El comercio vikingo

Los vikingos fueron los mercaderes de su tiempo. Llegaron a Constantinopla (Estambul) y allí ellos transaron seda y especias para obtener esclavos canjeados por el ámbar que obtenían de Rusia a través del Báltico. Del Norte de Europa y de Groenlandia en el Oeste, ellos trajeron pieles y marfil de mamíferos marinos, que comerciaban con los pueblos en Europa Occidental.

Los vikingos fundaron las ciudades comerciales en Escandinavia como Birka, Ribe, Hedeby y Skiringsal. En Irlanda, ellos fundaron Dublín y en Inglaterra ellos hicieron florecer el comercio.

2.1.3 Las naves vikingas

El navío fue para los vikingos la expresión mayor de su desarrollo tecnológico y fue el medio que posibilitó la exploración, expansión y conquista de nuevos territorios en casi todos los confines de Europa, así como para cruzar el Atlántico Norte.

Los vikingos diseñaron varios tipos de naves, todas ellas propulsadas por velas y remos, siendo dotados con estos últimos en una cantidad de acuerdo con el uso requerido. Hubo naves específicamente diseñadas para la guerra y la exploración, como el langskip, y otras para el comercio y el transporte, como el Karv y el Knarr.

Todas las naves vikingas se caracterizaban por que su casco era construido armando el casco primero, empleando la técnica del tingladillo, la cual fue

perfeccionada para unir las tablas del forro del casco. Luego, el armazón interior era montado después de completar el casco. Tanto la proa como la popa de la nave eran prácticamente similares, con la roda y el codaste elevándose sobre el tablón de quilla, formando un arco que posibilitaba embarrancar fácilmente los navíos en una playa plana, y su forma particular también les permitía cortar las fuertes olas del Mar del Norte y el Atlántico.

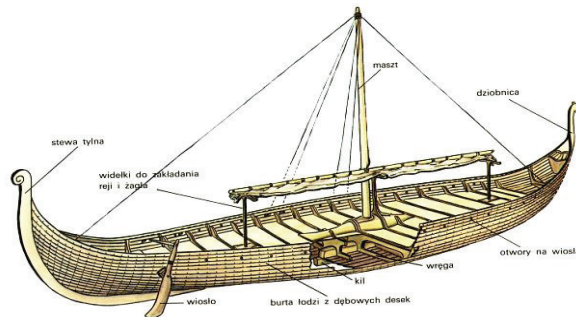


Naves de guerra: el langskip

El langskip o nave larga vikinga estaba especialmente diseñada para las incursiones de guerra y conquista; se caracterizaba por poseer un casco alargado con manga reducida siendo propulsado por 20 pares de remos o más. Su gran relación eslora manga le proporcionaba una baja resistencia hidrodinámica al casco, permitiéndole una mayor velocidad y, gracias a su poco calado, podía navegar también en aguas costeras poco profundas y remontar los ríos del continente europeo, hasta en aguas de un metro de profundidad. Ello, sumado a su poco peso, permitía una rápida varada en las playas o riberas e incluso el transportar la embarcación por tierra.

Este tipo de buque era capaz de transportar un gran número de guerreros, pero relativamente poca carga. El langskip de mayor tamaño del que se ha tenido referencia tuvo probablemente unos 50 metros de eslora, con capacidad para transportar de 200 a 300 guerreros. Los orificios de los remos podían taponarse para evitar que entrase el agua por ellos al navegar a vela. A los costados solían colgarse escudos coloreados que eran el emblema de los guerreros embarcados y como timones llevaban dos grandes remos situados en las aletas del casco.

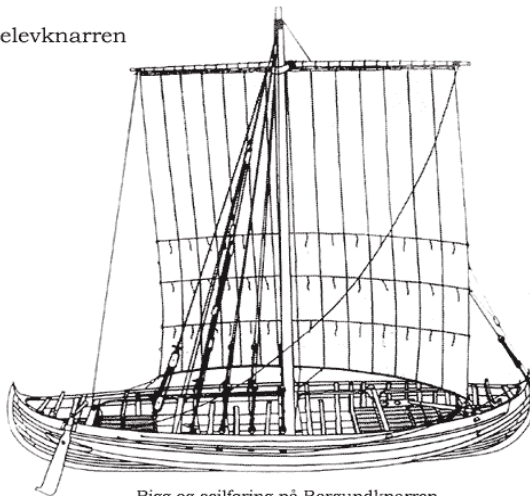
Casi todos los langskip eran contruidos sin utilizar cuadernas, superponiendo planchas de madera; para tapar las juntas de unión entre las planchas, se utilizaba musgo impregnado con brea. A aquellos langskip que se les colocaba figuras de dragones a manera de mascarones se les denominaban drakkars, y usualmente eran empleados por naves pertenecientes a un jefe o gobernante vikingo.



Características principales de un Langskip o Drakkar

- Poseía un mástil alto y empleaba una vela cuadrada, hecha de lana tejida y coloreada.
- No poseían cubierta o superestructuras.
- Cada remo se hallaba dotado por dos hombres, los que se hallaban protegidos por escudos colocados en las bandas.
- El casco, que podía tener hasta unos 70 metros de eslora, era construido con roble impermeabilizado con resina de pino, ensamblándolo primero con tablas colocadas en “tingladillo” y reforzado interiormente con una especie de cuadernas. Finalmente, era recubierto con un forro de piel animal.
- Otra característica era el empleo frecuente de mascarones colocados a proa y popa, a menudo con figuras de animales feroces, para atemorizar a los enemigos.

Skuldelevknarren



Rigg og seilføring på Borgundknarren

Naves mercantes: el Karv y el Knarr

Para navegar en los fiordos y en el interior de los archipiélagos, los vikingos utilizaban los karv, que eran naves rápidas diseñadas para zonas costeras. Para navegaciones oceánicas, emplearon el knarr, un barco de carga ancho y espacioso, movido principalmente a vela, pero que también contaba con remos. En este tipo de naves, los vikingos se aventuraron a navegar por el Atlántico hacia Islandia, Groenlandia y luego hasta Vinland (América), así como en el Mar del Norte y el Báltico.

Armas empleadas a bordo por los vikingos

Las armas vikingas típicas incluían hachas con mangos largos, ropa hecha de cadenas para protegerlos de las flechas, cascos de variados estilos, así como lanzas, arcos y flechas.

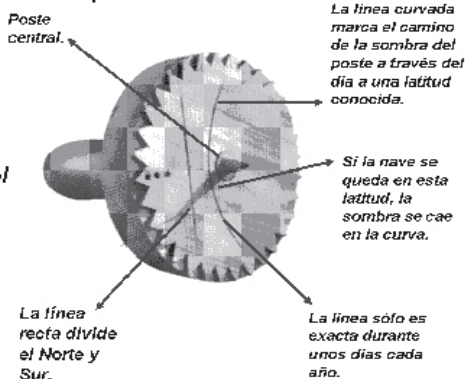
2.1.4 Los vikingos y la navegación

Aparte de ser grandes constructores de barcos, los vikingos también destacaron como navegantes, adentrándose en el océano Atlántico, llegando incluso a costas americanas, y ello gracias a haber desarrollado técnicas e instrumentos de navegación.

Los vikingos no conocieron la brújula, pero se guiaban del sol y de las estrellas para hallar su rumbo cuando se alejaban de las costas. A pesar de que tampoco emplearon cuadrantes ni astrolabios, para obtener una posición exacta de los cuerpos celestes, ellos desarrollaron y mantuvieron una tradición oral acerca de “las estrellas cenitales”, memorizando qué estrellas pasaban directamente sobre sus cabezas cuando navegaban a diferentes latitudes. Lo que sí se ha llegado a conocer es que los vikingos inventaron un instrumento muy elemental para la navegación, el que actualmente es conocido como “marcador de sombra solar”.

El marcador de sombra Solar

Este dispositivo ingenioso les permitió a los navegantes Vikingos emplear la elevación del Sol durante cualquier momento del día para navegar a lo largo de una línea de latitud



2.2 El Mundo Marítimo en el Norte de Europa Durante la Baja Edad Media: La Liga Hanseática y la Alianza de los Cinco Puertos



2.2.1 La Liga Hanseática

El tráfico marítimo en el mar del Norte no se detuvo nunca, pero, a finales del siglo XII, con la decadencia del mundo vikingo, el centro de gravedad de las actividades marítimas se desplaza hacia la Europa continental y hacia el Báltico.

La nueva era viene representada por un fenómeno complejo e interesante que se denominó la Hansa o Liga Hanseática. Esta liga era una confederación de ciudades que compartían un marco geográfico (el mar del Norte y el Báltico) y unos intereses comunes. Representaba también la oposición de las ciudades libres, burguesas, frente al poder feudal y al mundo rural.

La liga fue creada en 1241 por Lübeck y Hamburgo, y poco a poco fue ampliándose con Brunswick, Limburgo, Bremen, Colonia, etc. hasta reunir unas ochenta ciudades de diversos reinos. Pese a su internacionalidad, la Hansa llegó a actuar casi como un Estado, con un gobierno, un ejército, una flota y un tesoro propios. Durante tres siglos, monopolizó el comercio en el norte de Europa. La Hansa fue desbancada definitivamente por los holandeses en el siglo XVII.

El proceso de desintegración, iniciado a fines del siglo XV, se incrementó debido a la formación de Estados-Nación en el continente europeo, al desarrollo de nuevas rutas comerciales surgidas tras el descubrimiento de América y un nuevo camino hacia la India, así como por el predominio marítimo holandés, seguido por la hegemonía británica. Con Inglaterra hubo gran fricción, y ocurrió en 1589 la captura de 61 navíos hanseáticos por los ingleses. Otro acontecimiento que influyó en la decadencia de la Liga fue la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), que involucró a algunos de los países cuyas ciudades integraban la Hansa. Hacia 1630, la liga estaba formada sólo por las ciudades de Lübeck, Bremen y

Hamburgo, las que renovaron su alianza y mantuvieron su estatus de “ciudades libres” hasta bien entrado el siglo XX.

Con la Liga Hanseática, el comercio marítimo en el Báltico y en el mar del Norte recibió un gran impulso. Cientos de naves surcaban las aguas del norte llevando en sus bodegas plata alemana, telares de Flandes, hierro de Suecia, pieles y madera de Rusia, aceite de ballena y de bacalao de Noruega, trigo de Polonia, sal de la Bretaña, vino de Francia, y conservas de pescado de varios lugares.

La nave más importante dedicada al comercio de la época en el norte de Europa fue la Coca, nave que, por ese motivo, recibe a menudo el adjetivo de “anseática”, aunque su diseño, con algunas variantes, fue posteriormente adoptado en el Mediterráneo.

Guerras de la Liga Hanseática

Durante su existencia, la Liga Anseática tuvo varias guerras con algunas naciones del Báltico, conflictos en los que se recurrió al empleo de su poder naval. La primera de ellas ocurrió en 1361 al declarar la guerra a Dinamarca como represalia por la captura y ocupación de Visby, en la isla de Gotland. Al año siguiente, una flota bajo el mando de Wittemberg, fue derrotada por los daneses en las afueras de Helsingborg, por lo que los anseáticos buscaron negociar la paz.

Seis años después, en 1368, una flota anseática capturó las ciudades danesas de Copenhagen y Helsingos, forzando al rey danés Waldemar IV a abandonar Dinamarca. Esta guerra concluyó en 1370 con la victoria sobre Dinamarca, que fue forzada a pagar indemnizaciones, otorgar privilegios comerciales y otras concesiones, que contribuyeron al incremento del poder de la liga.

Otros conflictos en los que la Hansa tomó parte con sus naves fueron la Guerra entre la Liga y Dinamarca entre 1420 y 1435. En años posteriores, se producirían otros conflictos de nuevo con los daneses (1524 y 1535), así como con Suecia (1523).

2.2.2 La Alianza de los Cinco Puertos

En el siglo XIII, una asociación comercial denominada Alianza de los Cinco Puertos (The Confederation of Cinque Ports) se estableció a lo largo de la costa sureste de Inglaterra. Esta asociación estuvo originalmente formada por Hastings, Romney Hythe, Dover, Sandwich y posteriormente se agregaron Winchelsea y Centeno, todos ellos ubicados en los condados de Kent y Sussex.

Estas ciudades tuvieron privilegios comerciales tales como el derecho a importar mercancías sin pagar derechos arancelarios. A cambio, en tiempo de guerra, los puertos debían proveerle a la corona hombres y naves.

Los Cinco puertos tenían, además, el control del paso por las aguas del Canal de La Mancha, situación importante en la medida de que el rey de Inglaterra tenía posesiones en territorio francés sobre las costas del canal. Consecuentemente, el control por parte de la corona inglesa del canal sería de suma importancia, especialmente durante la Guerra de los Cien años, que ocurriría entre 1337 y 1453, enfrentando a Inglaterra contra Francia y Castilla.

2.3 El Mundo Marítimo en el Mediterráneo durante la Edad Media: El Imperio Bizantino, Las Ciudades Marítimas Italianas de Génova y Venecia y El Islam

2.3.1 El Imperio Bizantino

Mientras que en Occidente el Imperio Romano se diluía, en Oriente todavía se resistió, con más fortuna, el embate de los pueblos centroeuropeos.

Con su capital en Constantinopla, rebautizada ahora con el nombre de Bizancio, el reino que tomó el nombre de la capital abarcaba las antiguas provincias romanas en Egipto, Siria, Grecia, Asia Menor y Palestina.

Aunque se debilitó en los siglos III y IV, hacia el año 500 parece haber consolidado su situación, reconstruyendo sus fuerzas navales, logrando dominar el Mediterráneo Oriental.

Con Justiniano (527-565), el Imperio romano de Oriente se convierte en una gran potencia y recuperó grandes zonas del Mediterráneo occidental: las principales islas (Baleares, Córcega y Cerdeña, Sicilia, etc.), gran parte de Italia y de las antiguas provincias del norte de África, el sur de España.

Pero con la muerte del Emperador, comienza una larga y lenta decadencia resistiendo el empuje de sus enemigos, especialmente del Islam.

Desde el siglo XI, los musulmanes se convirtieron en una seria amenaza para los bizantinos, aunque sin conseguir suplantarlos y abriendo camino, sin quererlo, a los venecianos.

El final de Bizancio llegó con la caída definitiva de Constantinopla en 1453, seguida por la ocupación turca de Serbia, Bosnia y el resto de Grecia.

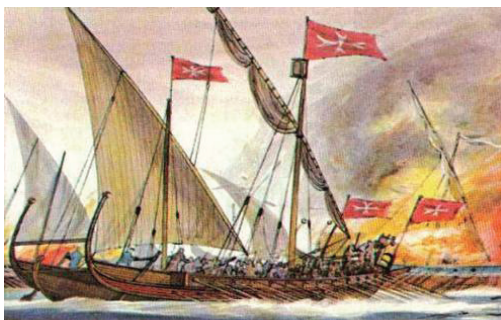
En definitiva, Bizancio sobrevivió en ocho siglos al Imperio romano de Occidente. Bizancio conservó, hasta su caída a manos del Islam, el papel que siempre había tenido de puerta comercial de Oriente, por su situación geográfica en el extremo oriental del Mare Nostrum.

Sin embargo, en los últimos siglos de su lenta decadencia, el dominio del comercio marítimo fue pasando a manos de árabes o de italianos, especialmente de los venecianos.

Las naves bizantinas

Sobre las embarcaciones mercantes bizantinas, la arqueología submarina ha permitido conocer que aparece un nuevo sistema de construcción naval que, al contrario del clásico “casco primero”, opta por construir primero un esqueleto y luego forrarlo, un sistema que llamamos “estructura primero”.

Tal vez este sistema era conocido mucho antes, pero no había sido documentado. En cuanto a los barcos de guerra, la Liburna es sustituida por el Dromón, una birreme que se supone adapta formas de ciertas embarcaciones de la desembocadura del río Po.



El Dromón era una nave ligera y veloz, con dos o tres palos, una eslora aproximada de unos 40 m y una manga de 7 m, desplazando unas 100 toneladas. Su propulsión estaba dada por dos filas de remos manejados por 100 hombres (algunos autores mencionan de 150 a 100); para navegaciones largas, llevaba dos o tres mástiles con velas latinas o triangulares.

En el centro y a popa, tenía torres en donde se ubicaban hasta 50 guerreros y llevaban armamento, conformado por balistas (especie de gigantescas ballestas manejadas por medios mecánicos) y catapultas.

Uno de los elementos más destacables de la marina de guerra bizantina es el uso del llamado “fuego griego” o también “fuego marino”, un arma inventada según la tradición por Calínico de Heliópolis que les permitió resistir en la mar el empuje musulmán.



Grabado bizantino que muestra un combate contra una nave musulmana a la que se le lanza el “fuego griego”

2.3.2 Génova y Venecia y su Rivalidad Mercantil

Desde el siglo III, estas dos ciudades fueron las dueñas de las rutas y del comercio con Oriente. Génova, situada sobre el mar Tirreno, dominó durante mucho tiempo en el tráfico con Occidente y los países musulmanes. Sus factorías, establecidas en lugares tan lejanos como Europa septentrional y Crimea en el Mar Negro, mostraban un considerable desarrollo. Por medio de ellas, los genoveses controlaban también el intercambio comercial con las tres rutas más importantes por donde llegaban los productos de Oriente hacia el Mediterráneo: la que llegaba al mar Negro por el sur de Rusia, los puertos del Oriente medio y los mercados de Alejandría, en Egipto.

Productos como la seda, especias, piedras preciosas, perfumes, tinturas, tejidos suntuosos, oro y muchos otros muy apreciados en la época eran transportados por los genoveses por vía marítima a los países de Europa, comerciando también con las pieles o maderas del norte del continente y los metales y lanas de Inglaterra.

A fines del siglo XIV, Génova entró en conflicto con su rival Venecia, con la que se disputaba el predominio del tráfico comercial en el Mediterráneo. El enfrentamiento entre estas dos naciones marítimas culminó a favor de Venecia, cuando en 1380, luego de 127 años de guerra, la flota genovesa fue derrotada en batalla por su similar veneciana.

Por su parte, Venecia, a través de la guerra o por medio de tratados, amplió sus posesiones hacia el interior del continente y sobre las costas del mar Adriático, logrando también establecer bases en Grecia y Oriente. Venecia, desde la época de la Cuarta Cruzada (1202-1204), liderada por el dux de Venecia, Enrique Dandolo, había servido como punto desde donde se organizó y atacó Constantinopla, luego de lo cual, Venecia consiguió el predominio del Mediterráneo Oriental.

En Italia, Venecia logró tener el control o influencia en las ciudades de Treviso, Verona, Papua, Bérgamo, Ravena y Brescia.

A principios del siglo XV, con una población urbana cercana a los 200.000 habitantes, Venecia se hallaba en su esplendor. Su marina mercante estaba constituida por más de tres mil embarcaciones y su armada poseía una poderosa escuadra de galeras, que contribuía al mantenimiento de su predominio marítimo en el Mediterráneo. De manera similar a lo que ocurría en el resto de ciudades italianas, ejércitos mercenarios, dirigidos por caudillos militares, denominados condottieros, habían reemplazado a las primitivas milicias de ciudadanos.



En 1379, los genoveses efectuaron un asedio por mar y tierra contra Chioggia, cerca de Venecia, en donde fueron derrotados por la flota veneciana al año siguiente (1380). En esta pintura del s. XVI, se puede apreciar una escena de dicha batalla, apreciándose también el aparejo con velas latinas de las naves venecianas.

Las Guerras entre Génova y Venecia

Como se mencionó anteriormente, entre Génova y Venecia, hubo una gran disputa por su predominio en el Mediterráneo, habiéndose producido varias guerras:

- Primera Guerra: entre 1253 y 1284.
- Segunda Guerra: entre 1293 y 1299.
- Tercera Guerra: entre 1350 y 1355.
- Cuarta Guerra: entre 1378 y 1381.

Fue en la última guerra, en la que luego de una campaña marítima y terrestre de seis meses, la flota veneciana, al mando de Andrea Contarini, derrotó a la marina genovesa contra en la Batalla de Chioggia, en cercanías de Venecia en el año 1380.

Con la firma de la Paz de Turín, se consolidó la supremacía y el predominio comercial en el Mediterráneo que pasó a manos de Venecia.

Las Cruzadas

Las Cruzadas se iniciaron por iniciativa del Papa Urbano II, luego del avance y conquista de Bizancio por parte de los musulmanes en su camino hacia el Medio Oriente.

En este conflicto, el estrecho del Bósforo, de 17 millas de ancho y que comunica el Mar Negro con el de Mármara y el Mediterráneo, jugaría un papel importante, puesto que es paso obligado entre Europa y el Asia Menor.

Los cruzados fueron transportados por buques mercantes italianos, que usualmente partían desde Génova y Venecia. El movimiento de soldados provenientes de diversas partes de Europa producido con las Cruzadas traería consigo un intercambio cultural, que sería uno de los factores que llevó al Renacimiento y al surgimiento de las ciudades-estado de Venecia y otras de Italia.



Rutas seguidas por las Cruzadas

Rutas seguidas por los ejércitos cruzados desde Europa hacia el Medio Oriente, por vía marítima y terrestre.

En el 637, el segundo califa, Omar, conquistó Jerusalén. Luego, desde 1099, y durante casi 100 años, la zona estuvo dominada por diferentes reinos cruzados hasta su conquista en 1187 por Saladino; luego es controlada por los turcos mamelucos entre 1250 y 1516. La zona pasó finalmente a formar parte del Imperio otomano, como provincia de Palestina.

Las Cruzadas y el desarrollo de la construcción de naves

La transferencia de nuevas técnicas en construcción naval entre el Mediterráneo y el resto de Europa no sólo fue posible por el comercio sino también por la guerra, y las Cruzadas en particular.

Las Cruzadas se iniciaron por iniciativa del Papa Urbano II en 1095, y líderes inspiradores como Robert de Normandía y Robert II de Flandes se encargaron de movilizar a los primeros ejércitos hacia Tierra Santa.

En total, se llevaron a cabo ocho cruzadas entre 1147 y 1270, de las que la más exitosa fue la Tercera Cruzada, iniciada después de que el líder de Sarraceno Saladino capturó Jerusalén en 1187. Esta cruzada fue efectuada por el emperador del romano Federico Barbarossa, Ricardo I de Inglaterra, y Felipe Augusto de Francia.

Lo cierto es que las Cruzadas dieron un nuevo uso a las naves y propiciaron el crecimiento de ciertos puertos mediterráneos. Se usaron puertos como Marsella, Génova y Venecia como bases donde las tropas provenientes de Europa Occidental se congregaron.

En aquellos puertos, se emplearon también las naves locales para complementar aquéllas traídas del norte: por ejemplo en 1268 Luis IX de Francia encargó una flota de naves de dos cubiertas con aparejo latino de los constructores de buques venecianos.

En los siglos XII y XIII, en los que las tácticas militares giraban en torno a los caballeros montados, el transporte de la caballería a bordo de naves era de vital importancia. Los Normandos ya habían transportado en 1066 a su caballería en improvisadas naves de transporte para invadir Inglaterra, y este tipo de nave era común en las guerras entre sicilianos y bizantinos.

Sin embargo, las Cruzadas demandaron naves más grandes para transportar a los caballeros, a sus ejércitos y a sus acémilas. Algunas naves tenían una rampa abajo que un caballero podría montar directamente hacia ella.

Los cruzados fueron innovadores también, puesto que recientes estudios indican que, durante la Tercera Cruzada, al parecer, sus naves incorporaron el timón en el codaste, en vez de los timones con forma de remos laterales (esto hacia fines del s. XVII), y se cree que los navegantes pudieron haber usado los compases.

Las Peregrinaciones a la Tierra Santa

Muchas personas en la época medieval esperaban efectuar una peregrinación a Tierra Santa, con lo que se creó una gran demanda de espacio en las naves, ruta similar a la que se desplazaban las naves de los cruzados.

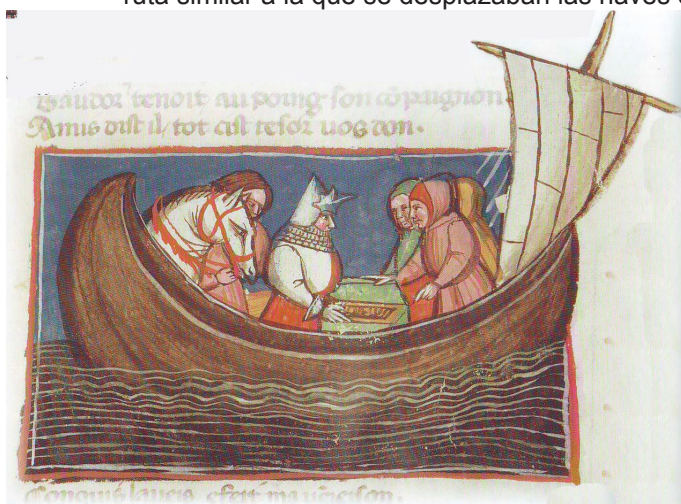


Ilustración del s. XIV, que muestra a un caballero y sus sirvientes en viaje hacia Palestina. La 3ª Cruzada fue el primer momento en el que naves provenientes del norte de Europa ingresaron al Mediterráneo en grandes cantidades.

2.3.3 El Islam: Su Aparición y su Influencia en El Mediterráneo

En la península de Arabia, se gestó, desde el siglo VII, un importante movimiento que amenazó a toda Europa: la invasión islámica.

Origen del islamismo

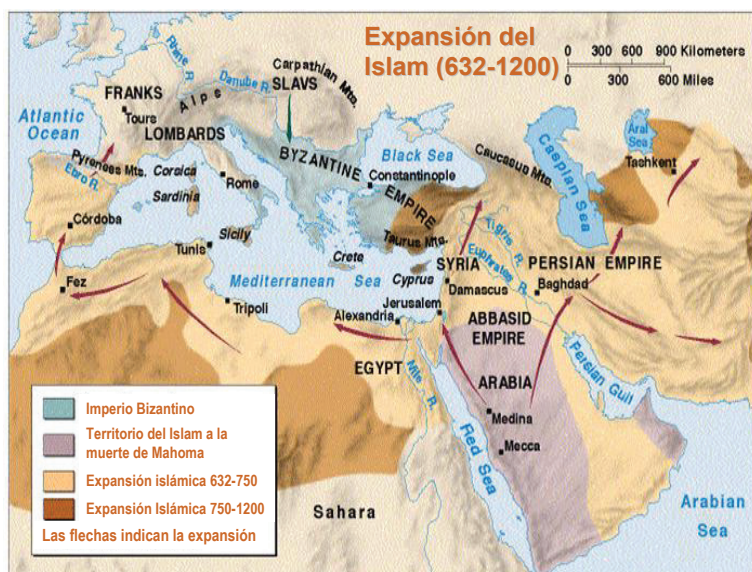
El origen del islam (“resignación”) está en la doctrina de Mahoma, el más importante profeta musulmán que, en el año 610 de nuestra era, comenzó a predicar una nueva fe: Alá mismo reveló a los árabes su voluntad.

En el 622 —año 1 de la era musulmana— se produjo la “Hégira” (el profeta huyó de La Meca a Medina, ambas ciudades santas), pero ocho años después volvió; así, comenzó el proceso de unificación del pueblo árabe. El islam unificó a los habitantes de Arabia, el norte de África, Egipto, Siria y Palestina.

La religión musulmana se basa en el Corán, libro sagrado que contiene la palabra que Alá traspasó a Mahoma, en una recopilación hecha por sus discípulos. Dentro de la doctrina contenida en el Corán, se establece que debe realizarse la “guerra santa” contra los infieles, por lo que en prosecución de este mandato se realizó la expansión musulmana desde el siglo VII.

La navegación en el islam

En lo que respecta a la navegación, el islam jugó un importante papel en su desarrollo desde muy temprano. Ello se debió a que los pueblos islámicos ocuparon en el Mar Rojo el lugar que habían tenido antes los romanos y se apoderaron también de aquel tramo en la ruta de las especias, así como de otras rutas en el Golfo Pérsico y en la costa este africana.

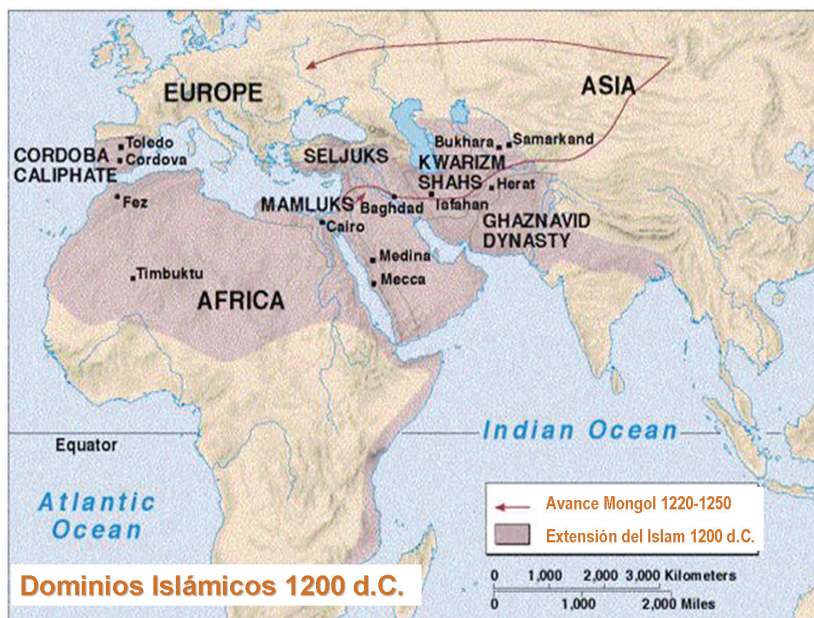


La expansión del Islam

Tras diez años de la muerte de Mahoma, los musulmanes ocuparon Egipto, Palestina y Siria, que pertenecían al Imperio Bizantino. Luego ocuparon Persia. Su sometimiento no fue cruel, respetaron las costumbres y motivaron a la adopción del islam.

Sus ejércitos luego se expandieron por el Norte de África; en el 711 al mando de Tariq, cruzaron el Estrecho de Gibraltar ocupando España. También llegaron hasta Cerdeña y Sicilia, así como a las Islas Baleares.

El islam penetró con fuerza en Europa y sobrepasó los Pirineos hasta su derrota en la Batalla de Potiers, Francia, en el año 732 a manos de Carlos Martel, hito que marca el límite de la influencia árabe en el continente europeo. Durante aquella época, el islam logró una gran expansión, desde Hispania hasta el río Indo.



Entre los siglos XI y XII llegó hasta el norte de la India, en donde se fundó el sultanato de Delhi y, en los siglos XIII y XIV, su influencia se extendió hasta Sumatra, Java, Malasia y Filipinas en el Pacífico.

Un hecho de trascendencia por las consecuencias que trajo consigo fue la conquista de Egipto por los árabes en el 641, puesto que cerró a los europeos la ruta comercial marítima con el Extremo Oriente, la que no sería recuperada hasta la llegada de los portugueses a la India en 1498 navegando por el sur del continente africano.

Como poder naval, su primera acción data del 648, cuando el gobernador musulmán de Siria construyó una poderosa flota con la idea de presionar a los bizantinos, pero no se puede hablar de los musulmanes como de una potencia marítima.

Aportes científicos y culturales

Desde el punto de vista científico y cultural, los musulmanes introdujeron en Europa diversos inventos de China e India y aportaron los conocimientos de sus estudios en ciencias puras como el sistema decimal, el cero, el álgebra, así como contribuyeron a difundir el uso del papel, la brújula, la pólvora, etc. Asimismo, desarrollaron la navegación astronómica, así como la confección y empleo de portulanos y cartas náuticas, especialmente del Mediterráneo.

Sus comerciantes marinos llevaron a Europa cultivos como el limón, azafrán, la morera, la palmera, la caña de azúcar, el arroz, las especias, etc.

La mayor influencia puede observarse en España (donde dominaron entre 711 y 1492) con aportes en el idioma, arquitectura, costumbres, comidas, etc.

Los reinos musulmanes eran denominados califatos, cuyos gobernantes eran los Califas.

Los primeros califatos tuvieron por capital Medina, pero a partir del año 661 la familia de los Omeyas trasladó la capital a Damasco (en Siria).

A mediados del siglo VIII la unidad del califato se desmembró en dos: el califato de Oriente (capital Bagdad, en Mesopotamia) y el de Occidente (capital Córdoba, en España).

El islam y las rutas comerciales con el Océano Índico y el Asia

La lucha en el mar del islam contra la cristiandad fue inevitable, y en el mar se dio a través de una guerra en la que las acciones de corso o puramente piráticas tendrán una gran importancia.

Los musulmanes dominaron la parte sur y oriental del Mediterráneo y controlaron el Mar Rojo, el Golfo Pérsico y el Océano Índico.

En el siglo VII, se realizaron los primeros viajes directos entre el Golfo Pérsico y puertos chinos, a bordo de naves propias y persas.

Desde el siglo IX establecieron un tráfico regular entre China y las costas del África oriental. Hacia el Este, llevaban oro, esclavos, marfil, sal y productos procedentes de Europa; hacia el Oeste, llevaban seda, alfombras, perlas, vidrio, y también trigo, canela, clavo, etc.

En Cantón (Khanfu para los árabes), había una importante colonia de musulmanes. A raíz de una matanza de extranjeros en el 879, los árabes abandonaron dicho lugar casi en su totalidad. Pese a los incidentes que debieron de ser frecuentes, los musulmanes dominaron el tráfico en el Océano Índico durante siglos.

Sus naves unían los puertos del África oriental con los de Arabia, Persia y la India, en un flujo que estaba totalmente supeditado a la estacionalidad de los Monzones, unos vientos regulares que soplan del Suroeste entre abril y octubre, y del Noroeste entre octubre y abril. Esta regularidad permitía viajes redondos, de ida y vuelta en los dos sentidos.

Los puertos del Golfo Pérsico eran los más importantes entonces (por ejemplo, Siraf, en Irán o Suhar, en Omán).

A partir del siglo XIII, con la islamización de los pueblos de la costa Este africana, el centro de interés del comercio marítimo árabe se desplazó hacia el Mar Rojo.

Los árabes y la ruta de las especias

Otra zona de interés para los árabes era la ruta de las especias. Frecuentaron las costas de Java, Birmania, Malasia, etc., intercambiando caballos, oro, sal y esclavos por madera, arroz, algodón o elefantes, entre otras cosas.

Llevaron también su religión, hoy bien asentada en la zona de la que fueron desalojados casi totalmente por los portugueses en el siglo XVI.

Los árabes y la navegación

En el campo de las ciencias náuticas, los árabes destacaron en la elaboración de cartas náuticas, desarrollando este arte, en especial las que graficaban el Mediterráneo, el Mar Rojo, el Mar de Omán y el Golfo Pérsico.

Lo cierto es que la aportación de la cartografía islámica fue valiosa en la realización de los grandes descubrimientos geográficos que tienen lugar a partir del siglo XV.

Posiblemente, sin ese legado, hubiera sido muy difícil emprender las grandes navegaciones oceánicas y, por tanto, el descubrimiento del continente americano.

Los árabes y la pólvora

La pólvora, mezcla de carbón, salitre y azufre, fue inventada por los chinos, que la utilizaban para confeccionar fuegos artificiales y cohetes. Los árabes perfeccionaron este invento con posterioridad, y, dándole más fuerza explosiva, la utilizaron para impulsar proyectiles.

En el siglo XII, los musulmanes llevaron a España artillería que lanzaba proyectiles impulsados por pólvora.

A comienzos del siglo XIV, ya había cañones en Italia, Francia e Inglaterra, que pronto serían instalados en las naves de guerra.

Las embarcaciones árabes: El Dhow

Los europeos han dado el nombre de Dhow para referirse a las embarcaciones tradicionales árabes, aunque, en realidad, no exista ninguna nave con ese nombre.

Podemos aceptar el nombre de Dhow como genérico para simplificar, y decir que se trata de la típica navegación árabe, conocida con cierto detalle al menos desde el siglo VI d. C.

El Dhow se caracteriza por su velamen triangular y casco de poco calado; lo más común es que cuente con un sólo mástil. El aporte más importante del Dhow a la



navegación ha sido su velamen triangular, el cual le permitía navegar sin remos independientemente de la dirección del viento, a diferencia de las embarcaciones con velas rectangulares existentes hasta entonces, que requerían de contar con viento en popa para prescindir de los remeros.

No se sabe con precisión cuando aparecieron; sin embargo, todo parece indicar que su aparición está ligada a la del islam y, por sus cualidades marineras y su bajo costo de construcción, el Dhow permitió a los árabes propagar su nueva fe por casi toda la cuenca del Océano Índico, desde el Norte de Mozambique hasta Indonesia, pasando por Pakistán, partes de la India, Birmania (Myanmar) y Tailandia, Malasia e incluso el sur de las Filipinas, especialmente Mindanao.

El Dhow se utilizó principalmente como buque de carga; esta fue de tipos muy variados, desde grano y pescado hasta esclavos y minerales.

A diferencia de Occidente cuyas naves se hallaban en constante evolución, los pueblos musulmanes mantuvieron al Dhow sin mayores cambios.

Hasta la fecha, los dhows siguen manteniendo las mismas características que aquellos de los siglos VII y VIII, con la excepción que en la actualidad algunos poseen un motor auxiliar.

Es muy probable que el Dhow haya influenciado en la construcción de las galeras venecianas y de las carabelas, ya que éstas adoptaron velámenes mixtos (triangulares, rectangulares y trapezoidales) que permitieron navegaciones de altura y adentrarse cada vez más en los océanos.

2.4 Evolución de Las Naves Durante la Baja Edad Media

Durante la Baja Edad Media, las naves a vela evolucionaron hasta convertirse en verdaderas naves oceánicas. Uno de los principales factores influyentes en su evolución fue el creciente comercio marítimo europeo del siglo XIII, que demandó mayor espacio a bordo para la carga, lo que produjo buques de mayor manga dotados de aparejo. Estas naves evolucionaron a partir de las naves vikingas y de las diversas naves mediterráneas.

Modificaciones en el casco

Estructuras colocadas sobre la proa y la popa, castillos y alcázares, se integraron luego al casco de las naves; así, surgieron nuevos tipos de naves propulsadas a vela y que prescindían de los remos, lo que dio por resultado la Coca en el Norte de Europa y la Carabela y la Coca Mediterránea.

Aparejo y Velamen

El desplazamiento promedio de aquellas naves se hallaba entre las 100 y 300 toneladas, y las naves a vela de mayor tamaño llegarían a portar hasta cuatro palos, generalmente dotados de velas cuadradas.

Sistema de Gobierno

Durante el curso del siglo XIII, la pala de timón fijada al codaste y controlada por una caña reemplazó al antiguo sistema de timones laterales ubicados en ambas aletas o a veces en una de ellas.

Ayudas a la Navegación

Tres elementos de importancia capital para la navegación debido a que posibilitaron efectuar navegaciones largas y alejadas de las costas fueron los siguientes:

- El compás magnético,
- El astrolabio y
- Las primeras cartas náuticas.

Ellos desempeñarían un papel fundamental en los futuros viajes de exploración y descubrimientos iniciados a fines del siglo XV y que continuarían posteriormente. Su desarrollo se explica en el siguiente capítulo.

2.4.1 Las Naves a Vela de la Baja Edad Media

La Coca

La Coca se hizo conocida a través de referencias literarias; de la iconografía medieval y durante el siglo XX gracias a un modelo de la Coca de Mataró, que existía en la ermita de San Simón de Mataró (Barcelona), se pudo saber más acerca de este tipo de nave.

La Coca fue al mismo tiempo un velero destinado a usos militares y mercantes cuyo empleo se difunde en el norte de Europa en el siglo XII. Tenía el casco de forma alargada recordando a los barcos normandos. Se caracterizaba, además, por la presencia de dos construcciones situadas a popa y proa semejando castillos. Estas construcciones darían lugar, con el tiempo, al alcázar de popa y al castillo de proa.

Como en esta época la función entre nave mercante y de guerra no estaba muy diferenciada, los castillos, a veces ricamente ornamentados con escudos, hacían la función de defensa de los barcos atacados o como plataformas desde las que lanzarse al abordaje en caso de actuar ofensivamente.

Hasta finales del siglo XIII, la coca estuvo dotada, como regla general, de un sólo mástil que aparejaba una vela cuadrada. En el siglo XIV, la Coca aparejaba hasta cuatro mástiles y fue el tipo de buque predominante hasta la aparición de la Carraca.

El timón inicialmente era de tipo nórdico, es decir, con dos gruesos remos que hacían las veces de timón y situados en la popa a ambos lados del castillo. Fue a finales del siglo XIII cuando apareció el timón suspendido en el centro de la popa y gobernado por una caña. Esta innovación hizo desaparecer la forma alargada de la popa que adoptó el diseño cuadrado típico de los veleros hasta el siglo XVIII. Obviamente, las innovaciones militares, como la artillería, fueron adoptadas en las cocas que llegaron a portar hasta 10 bombardas.

Un hecho importante que ha permitido conocer en detalle a estas embarcaciones ha sido el hallazgo de los restos de una Coca encontrada en 1962, durante los trabajos de dragado del río Weser, en Bremen, casi completa, datada hacia el 1380.

Aunque parece tratarse de una embarcación que se perdió antes de ser acabada totalmente, resultaba un ejemplar único que permitió estudiar a fondo aquella embarcación casi mítica.

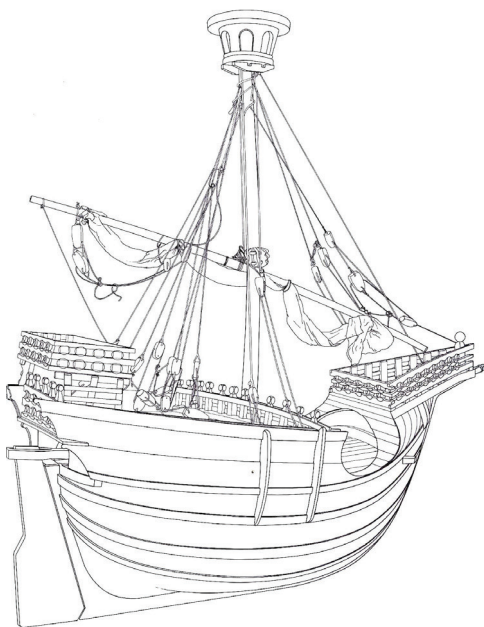
Aparte del descubrimiento de la Coca de Bremen, con anterioridad se conocían otros ejemplares de naves medioevales, desde un antecedente directo (el barco sueco de Kalmar, del siglo XIII, con sólo 11 m de eslora) o la pequeña coca del siglo XIV hallada en 1976 en Vejby (Dinamarca) hasta el barco de Kolding (Dinamarca), descubierto en 1943 y todavía no excavado, que ha sido identificado ahora como una Coca.

No se debe olvidar que la Coca no fue el único tipo de embarcación medieval en el norte de Europa.

Existe documentación sobre otras tipologías, desde pervivencias de viejos barcos vikingos (el barco del siglo XIII de Kyholin es casi un Knarr) hasta el buque del siglo XV hallado en Dantzig y que no ha sido identificado, aunque se trata de un tipo desconocido de nave diferente de la Coca.



En esta imagen, proveniente del manuscrito francés de 1307 titulado "Livres des Merveilles", se muestra a dos cocas francesas transportando pasajeros y soldados.



Representación gráfica de la Coca de Mataró; el original se encuentra, desde el año 1929, en el Museo Prins Hendrik de Rotterdam (Países Bajos), cuyo diseño corresponde a las naves que surcaban el Mediterráneo.

2.4.2 La Invención de la Pólvora y la Artillería

La invención de pólvora transformó la naturaleza de guerra. La pólvora tuvo sus orígenes en China, donde era fabricada mezclando azufre, salitre y carbón; la emplearon inicialmente para fuegos artificiales.

Alrededor del siglo XI, los chinos de la Dinastía Song empezaron a usar pólvora en cañas de bambú a manera de armas de fuego de proyección. Posteriormente, con mejoras, ellos reemplazaron el bambú por bronce, e hicieron a esta arma de fuego más fiable y poderosa.

Durante las guerras contra los mongoles, los chinos usaron cañones en grandes cantidades, y luego, sus enemigos también los fabricaron, mejorando la calidad de las mismos al hacerlos más efectivos.

Cabe señalar que con anterioridad de la introducción del cañón como arma de guerra, la palabra “artillería” se usaba para designar a todas aquellas máquinas balísticas que lanzaban proyectiles (especialmente aquellas empleadas para sitiar fortificaciones), las que progresivamente irían desapareciendo conforme se perfeccionaban las armas de fuego. Después del descubrimiento de la pólvora y su empleo en armas de guerra, la palabra “artillería” se empezó a utilizar para designar a los diversos tubos de hierro y bronce usados para lanzar proyectiles mediante pólvora.

El nombre dado a las armas de fuego fue cañón, derivado del latín canna, que significa tubo o caña y se conoce que su uso data del siglo XIII.

Al parecer, los musulmanes fueron los primeros que emplearon los cañones en Europa, pero es versión ampliamente difundida que el primero en dar noticia de la existencia de la pólvora fue el navegante Marco Polo.

La Artillería Naval

A la fecha, no se conocen datos históricos que permitan conocer el empleo de la artillería naval antes del siglo XIV; pero, en lo que refiere a la primera acción conocida en la que se empleó este nuevo tipo de arma a bordo de una nave, se remonta al año 1359, cuando los catalanes efectuaron dos disparos desde una nave fondeada en el puerto de Barcelona contra naves castellanas al mando del rey Pedro I de Castilla (conocido como Pedro el cruel), durante las guerras entre aquel reino y Aragón.

Otra de las primeras menciones de su empleo corresponde a la Batalla de La Rochelle, que enfrentó a ingleses contra franceses y castellanos, donde estos últimos, al mando de Gil Ambrosio Bocanegra, usaron cañones logrando derrotar a la escuadra inglesa del almirante conde de Pembroke, que fue hecho prisionero junto con setenta caballeros principales.

El prototipo de las primeras piezas de artillería fue la bombardarda o lombarda, nombre de origen francés, cuya primera descripción conocida fue hecha por el historiador italiano Andrea Reduggio a mediados del siglo XV. La lombarda, en sus orígenes, fue una pieza artillera de tiro rasante, concebida inicialmente para la demolición de murallas y tenía un alcance efectivo comprendido entre los 250 y 400 metros.

Con el propósito de mantener fijas las piezas, evitando el movimiento a consecuencia del retroceso al disparar y para que no se hallaran directamente colocadas sobre las cubiertas de las naves, se les diseñó un soporte denominado juste, ajuste o cureña.

En un principio, estos cañones navales eran pequeños y sus proyectiles pesaban entre 20 y 40 libras, estando fundamentalmente destinados contra los tripulantes de la nave enemiga. Estos cañones formaban parte de las armas usualmente empleadas a bordo, tales como arcos y flechas, ballestas, picas, sables, espadas y lanzas.

En adición a la lombarda o bombardarda, existió también la denominada lombardeta, que era una versión de menor calibre que la lombarda, reducida en tamaño para facilitar su transporte.

Entre los siglos XV y XVI se fabricaron diversas variantes de la lombarda en función a su empleo, las que adoptaron distintos nombres. Tenemos a la bombardarda trabuquera, mortero o pedrero, que era una bombardarda más corta y de gran calibre, empleada para tiro curvo o indirecto contra plazas fuertes; otro tipo era la pasavolante, bombardas de mediano calibre que fue empleada frecuentemente a bordo.

En España, era normal que los buques llevaran cañones desde fines de la Edad Media, pero la artillería a bordo no formaba parte integrante del equipamiento de la nave, puesto que se situaba a bordo para un viaje específico y se retiraba cuando la nave llegaba a puerto.

Al iniciarse el siglo XVI, se continuaba empleando las lombardas o bombardas, que seguían montándose sobre un grueso madero que impedía el retroceso del arma al dispararse.

Posteriormente, con el fin de lograr una mayor simplicidad en la maniobra, aparecieron piezas con muñones, que permitían variar la elevación y mejorar la puntería y el alcance.

La primera pieza artillera en emplear muñones fue el falconete, arma de pequeño calibre que descansaba sobre una horquilla. Su caña iba provista de unos muñones que se introducían en la horquilla antes mencionada, la que

a su vez se instalaba sobre las regala o falcas de los buques, hallándose allí probablemente el origen de su nombre. Disparaban dados de hierro emplomado o balas de plomo.

El falconete fue el arma de mayor difusión luego de la introducción de la artillería a bordo, y al igual que todos los tipos mencionados, podían ser usados tanto embarcados como en tierra.

Pero, en el siglo XVI, apareció el cañón naval claramente diferenciado del usado en tierra, y ello debido a que su montaje fue adaptado a cureñas de uso naval. Los pedreros y falconetes también llamados cañones de borda giratorios reunían como característica principal su poco peso, en relación con el proyectil que podían disparar.

En cuanto a su fabricación, como las ánimas de los primeros cañones eran imperfectas, sus constructores producían artillería con tubos excéntricos, y una holgura que tenía en cuenta que una bala de cañón podía no entrar bien en el tubo. Por este motivo, la artillería era imprecisa y no era probable que diera en el blanco más allá de un corto alcance.

La fabricación de los cañones en una sola pieza se logró en Alemania en 1480, cuando se fundieron las primeras piezas de hierro en un solo bloque, bajo el sistema de avancarga.

En el siglo XVI, cuando apareció la artillería de bronce o la de hierro colado, se empezó a clasificarla de acuerdo con el peso del proyectil (en libras) y con la longitud de la caña (en calibres).

Cañones de uso naval fabricados bajo esta nueva técnica, por ejemplo, eran la culebrina que disparaba proyectiles de 18 a 40 libras; las medias culebrinas que disparaban proyectiles de 8 a 18 libras y los sacres, que disparaban proyectiles de 5 a 18 libras. Este tipo de artillería sería la que se emplearía a bordo de las galeras cristianas durante la Batalla de Lepanto.

Ubicación de la artillería a bordo

Los primeros cañones en ser instalados a bordo eran colocados usualmente en la proa del buque, por lo que la puntería debía ser efectuada maniobrando con la nave. Posteriormente, a fines del siglo XV, la artillería era distribuida de acuerdo con el peso de la pieza: las de menor calibre eran instaladas en las superestructuras de proa y popa, y en las bordas iban las que empleaban horquillas.

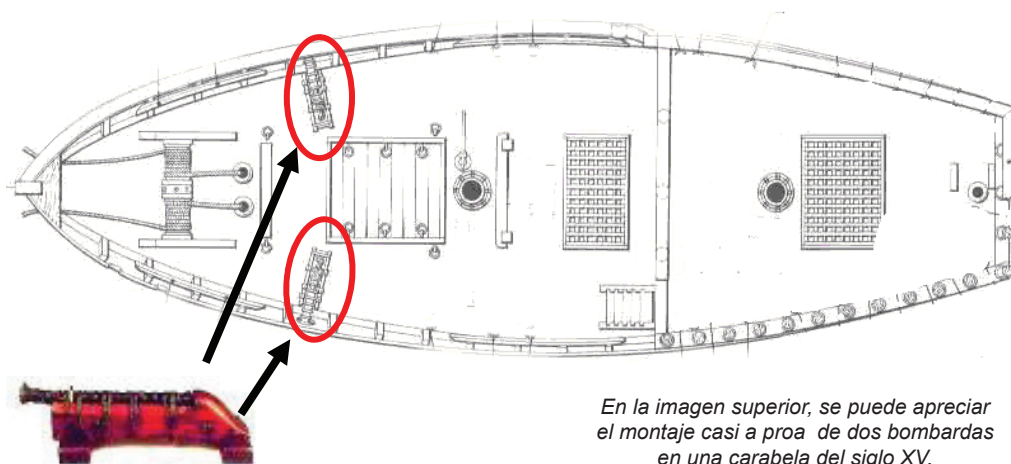
Pero el principal problema que trajeron consigo los cañones era el hecho de representar un incremento en los pesos altos, lo que atentaba contra la estabilidad de las naves que los portaban. Si inicialmente fueron montados a

bordo sobre los castillos, en consideración a lo indicado, luego se les instalaría sobre la cubierta principal, apuntando hacia ambas bandas, en una ubicación conocida como “artillería dispuesta en batería”. Con el paso de los años, los buques de guerra incrementarían la cantidad de cañones que portaban a bordo, por lo que se llegarían a construir, hacia fines del siglo XVIII, buques de hasta cuatro cubiertas artilladas, en las que los cañones de mayor calibre se hallaban instalados sobre las cubiertas inferiores, y los de menor calibre en las cubiertas superiores, a fin de no afectar la estabilidad de la nave.

Un invento importante que permitió la instalación de cañones en cubiertas inferiores fue el sistema de portas laterales en ambas bandas, atribuido al francés Décharges en 1501, lo que evitaba el ingreso de agua por dichos lugares y contribuía a la estanqueidad del buque.

Influencia del cañón en la guerra naval

La generalización del empleo de cañones a bordo de los buques de guerra y su perfeccionamiento causó una revolución en lo referente a las tácticas en combate empleadas desde la Antigüedad. Pronto, la maniobra de embestir al enemigo resultó ser de poca utilidad ante la posibilidad de dañarlo con la artillería propia; sin embargo, el abordaje persistiría por un buen tiempo.



En la imagen superior, se puede apreciar el montaje casi a proa de dos bombardas en una carabela del siglo XV.

2.5 La Guerra Naval en la Baja Edad Media

Las naves de guerra desempeñaron un papel importante durante el medioevo. En adición a su función de enfrentarse a naves enemigas, fueron empleadas para el transporte de tropa, caballos y pertrechos militares. Adicionalmente, naves de guerra efectuaban incursiones para atacar puntos de interés en costas enemigas o para atacar a buques mercantes del enemigo.

En esta época, la idea en combate no era la de hundir a las naves enemigas, sino, más bien, la de capturarlas a través del abordaje. Por ello, los espolones montados a la usanza antigua sobre la línea de flotación irán desapareciendo progresivamente en las naves de guerra, llegando al siglo VII, en el que ya no existirán a bordo.

2.5.1 La Guerra Naval en el Norte de Europa durante la Baja Edad Media

A diferencia de lo que ocurrió en el Mediterráneo, las naves de guerra predominantes hacia fines de la Edad Media en el Norte de Europa se hallaban propulsadas a vela; ello se debía a factores tales como la capacidad para navegar en aguas distantes y movidas, así como los costos de reconstrucción y mantenimiento de naves de uso exclusivamente bélico.

La guerra naval fue poco frecuente en el norte de Europa medieval, y las batallas que se dieron, generalmente, eran muy similares a las que ocurrían en tierra. Los buques estaban armados con arqueros, que atacaban a sus oponentes con arcos y flechas, y los soldados que abordaban las naves enemigas se enfrentaban a los enemigos en una lucha cuerpo a cuerpo.

El buque de guerra empleado mayormente en esta zona fue la coca, nave mercante que era acondicionada para uso militar, agregándole una cofa en el palo mayor, destinada para lanceros y arqueros, puesto que, desde allí, podían lograr disparos más certeros.

Otro agregado a bordo de estas naves para el combate era la colocación de plataformas a proa y popa a manera de castillos, los que, con el transcurrir de los años, fueron incorporados al diseño de ellas, puesto que, además de servir para albergar a los soldados durante la batalla, servían para dar habitabilidad a las dotaciones en tiempos de paz.

La Guerra de los Cien Años (1337-1453)

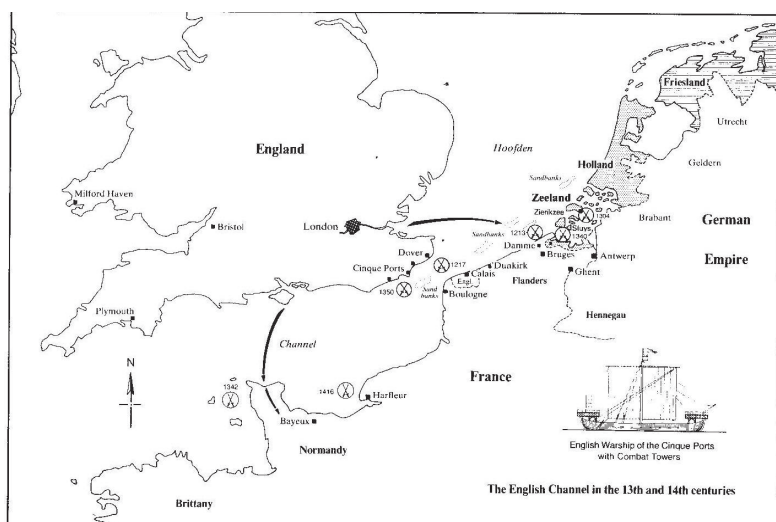
El conflicto entre Inglaterra y Francia, conocido como la Guerra de los Cien años, dominó la historia política y militar de la Europa de la Baja Edad Media. El enfrentamiento se dio principalmente como consecuencia del problema dinástico creado por las aspiraciones de Eduardo III, rey de Inglaterra y nieto de Felipe IV de Francia, al trono de esta última nación, donde se producían problemas de sucesión, y la corona era reclamada por Felipe de Valois, que ascendió al trono con el nombre de Felipe IV. Este nuevo rey francés ocupó la Guyena, región bajo control inglés, la que proporcionaba importantes materias primas para la economía inglesa. A estas razones, se sumó la creciente rivalidad económica de franceses e ingleses en Flandes, cuya creciente industria textil se hallaba vinculada a la producción lanera inglesa.

La guerra empezó en 1337 y continuó hasta 1453, y, si bien la mayor parte de las acciones se dieron en tierra, el empleo de naves jugó un papel importante,

en tanto la flota inglesa efectuó la tarea de transportar y desembarcar en territorio francés a cientos de soldados y caballería durante una centuria. En ese contexto, las naves inglesas proveyeron el convoyado de las naves de transporte y libraron algunas batallas en el mar. Dentro de las acciones navales de mayor importancia, se produjeron varias batallas e incursiones sobre costas enemigas.

La nave principalmente empleada por los ingleses fue la coca, mientras que los franceses utilizaron mayormente galeras construidas en Italia y tripuladas mayormente por genoveses. Los castellanos proporcionaron también galeras y otras embarcaciones para auxiliar a los franceses.

Las naves inglesas, generalmente, eran escogidas entre las de mejores características oceánicas, y sus tripulaciones eran pagadas por la corona. También se debe mencionar que las naves mayormente empleadas provenían de la confederación de los Cinco Puertos, que, a cambio, obtenían excepciones al pago de algunos tributos a la corona inglesa. El arreglo con la corona contemplaba la provisión de 57 naves para un servicio de 50 días anualmente. Por ejemplo, la flota empleada entre 1299 y 1300 incluía 50 naves. En aquella época, la corona tenía poca necesidad de construir naves específicamente destinadas para la guerra, dado que las naves mercantes existentes, representadas por las cocas, podían ser adecuadas para uso militar mediante algunos trabajos de carpintería. Generalmente, se les agregaba castillos a popa y popa a fin de ser utilizados como plataformas para la lucha; y en la medida que la forma de hacer la guerra en tierra difería muy poco en el mar, no existía mucho problema para adaptar las naves para la guerra.



Principales acciones navales durante la Guerra de los Cien Años

Dentro de las primeras acciones navales en esta guerra, en 1338 ocurrió una incursión de la flota francesa conformada por galeras rentadas a los genoveses, que capturó a dos naves inglesas. Al año siguiente, mientras que la flota inglesa actuaba contra la costa de Flandes, naves francesas atacaron los puertos ingleses de Hastings, Plymouth y Bristol. En ese mismo año, una flota inglesa conformada por naves de la confederación de los Cinco Puertos a órdenes de Robert Morley derrotó a una escuadra francesa en las afueras de Dover, persiguiendo a las naves enemigas que lograron escapar hasta Boloña.

La Batalla de Sluys (24 junio 1340)

Continuando con la guerra, el 24 de junio de 1340, se produjo una importante batalla naval frente a la costa del Flandes, conocida como la Batalla de Sluys, en circunstancias en que los ingleses iniciaron un ataque sorpresivo contra una flota franco-genovesa que se alistaba para incursionar sobre costas enemigas. La acción ocurrida ha sido conocida gracias a las crónicas del francés Jean Froissart, quien detalla la forma como se produjo este evento.

La flota francesa se hallaba conformada por 202 naves a vela divididas en dos escuadrones a órdenes del Almirante Quieret, 6 galeras a órdenes del genovés Barbanegra, y 22 barcasas. Ante la noticia de una posible incursión inglesa, estos buques que se hallaban al ancla fueron encadenados juntos conformando tres líneas a lo largo de un estrecho canal en Sluys, en cercanías de Brujas. Esta disposición defensiva le restaba libertad de movimiento a la flota francesa. Por su parte, la inglesa, al mando del rey Eduardo III embarcado a bordo de una coca, se hallaba conformada por alrededor de 260 naves y, para el ataque, inició su aproximación ubicándose a barlovento de los franceses, gracias a lo cual pudo explotar su movilidad, imponiéndose al enemigo e infringiéndole una aplastante derrota, en la que miles fueron muertos.

Como consecuencia de esta batalla, los ingleses obtuvieron el dominio del Canal de la Mancha, lo que, sumado a la complicidad de algunos nobles franceses como Godofredo d'Harcourt, les permitió desembarcar e invadir Normandía al mando del propio rey Eduardo III, con un ejército de 40.000 hombres.

Luego, en 1346, los ingleses, empleando arqueros y armas de fuego, se impusieron a la caballería francesa en la Batalla de Crecy, que permitió la posterior caída de la plaza fuerte de Calais.

La siguiente acción naval de importancia fue la Batalla de Guernsey, ocurrida en 1342, en la que 33 naves genovesas al servicio de Francia atacaron a buques ingleses que llevaban refuerzos a Bretaña, y lograron capturar a algunos de ellos. Cinco años después, en 1347, los ingleses, tras bloquear con su flota durante un año Calais en la costa francesa, lograron su captura.

Otra acción importante se produjo el 29 de agosto de 1349, en circunstancias en que un convoy de 40 naves mercantes españolas armadas, navegando en el canal de la Mancha en inmediaciones de Dungeness y Hastings, fue interceptado por la flota inglesa, la cual, luego de un duro combate, capturó cerca de 20 de las naves del convoy, incluida la nave insignia enemiga.



Batalla de Sluys. Ilustración de La Crónica de Jean Froissart (s. XIV), sobre la guerra de los Cien años. (Paris, Bibliothèque Nationale) Esta batalla fue el primer gran enfrentamiento entre ingleses y franceses y se produjo en 1340, en ella participaron el Príncipe negro y el genovés Barbanegra, personajes que lucharán posteriormente en Castilla durante la Reconquista, pagados por los reyes que los contrataron. Ambos eran, en realidad, mercenarios, aunque la literatura haya disfrazado con un aire de romanticismo la vida de ambos personajes.

La Batalla de La Rochelle (22-23 junio 1372)

En el año 1360, la guerra aparentemente llegó a su fin por medio del Tratado de Bretigny, mediante la cual, los ingleses consolidaron su posesión de la Guitana y Calais, renunciando a las pretensiones sobre el trono de Francia. Sin embargo, nueve años después, el rey francés Carlos V reanudó las hostilidades contra los ingleses que aun permanecían en territorio francés, pero, en esta oportunidad, contaba con el apoyo de Enrique II de Castilla, quien puso a su disposición su armada.

Como parte de la estrategia contra los ingleses, Carlos V planeó asediar a las fuerzas inglesas que bloqueaban La Rochelle, lugar de posición estratégica para el control del Ducado de Guyena, en poder de los anglosajones. Entonces, prosiguiendo su plan, entre el 22 y 23 de junio de 1372, en momentos en que los ingleses enviaban refuerzos al mando de John Hastings, Conde de Pembroke, la flota inglesa fue atacada sorpresivamente por una flota franco-castellana bajo el mando de Ambrosio Bocanegra.

En el enfrentamiento que se produjo, conocido como Batalla de La Rochelle, el primer día de combate fue indeciso, pero, al día siguiente, los ingleses fueron

totalmente derrotados; Pembroke fue capturado y su flota fue completamente destruida. Cabe señalar que esta batalla fue uno de los primeros enfrentamientos en el mar en el que se emplearon cañones, probablemente lombardas del lado castellano.

Como consecuencia de esta batalla, los franceses, apoyados por fuerzas castellanas, lograron reconquistar La Rochelle, luego de dos meses de asedio. En el largo plazo, la recuperación de La Rochelle significó para los ingleses la pérdida de una plaza estratégica en la Guyena francesa. Cabe señalar que esta fue la primera batalla naval en la que se empleó la artillería a bordo de las naves castellanas.



Grabado del cronista francés Jean Froissart, mostrando naves combatiendo durante la Batalla de La Rochelle. (Paris, Bibliothèque Nationale).

Por su parte, para los castellanos, la derrota inglesa significó su ascenso a la categoría de potencia naval en el Atlántico, permitiendo a sus naves mercantes incrementar el comercio castellano hacia Flandes.

La fase final de la guerra

En 1396, el ahora rey de Francia Carlos VI delegó su poder a una regencia ejercida por miembros de la nobleza debido a una enfermedad mental. Luego, se produjeron rebeliones populares e intrigas contra la corona francesa por parte del Duque de Borgoña, Juan Sin Miedo, quien apoyado por una parte de la nobleza feudal se unió a Enrique V de Inglaterra, el cual invadió Francia en 1415, y derrotó a los franceses en la Batalla de Azincourt.

En 1420, finalmente Carlos VI aceptó su derrota, reconociendo el derecho de ser sucedido por Enrique V a su muerte, hecho ratificado por el matrimonio de este último con la princesa catalina, hija del rey francés.

Sin embargo, en 1422 murieron Enrique V y Carlos VI, sin que el heredero inglés Enrique VI pudiera sucederlo en el trono de Francia, puesto que los franceses desconocieron los derechos del último a gobernarlos.

Ante ello, los ingleses de nuevo invadieron territorio francés, sitiando la ciudad de Orleans. Allí surgió la figura de Juana de Arco, joven campesina que, actuando bajo un mandato divino que manifestaba haber recibido, lideró los ejércitos reales, logrando romper el sitio de Orleans. Luego, Carlos VII ganó apoyo popular, siendo coronado como rey de los franceses. A pesar de haber sido capturada y ejecutada por los borgoñeses aliados de Inglaterra, la guerra continuó de manera exitosa para Francia, y en 1453 los ingleses fueron expulsados de territorio francés, a excepción de Calais.

En 1475, ambas naciones firmaron un tratado de paz, mediante el cual los ingleses renunciaban a sus pretensiones en Francia, conservando el puerto de Calais, que retuvieron hasta el siglo siguiente.

2.5.2 La Guerra Naval en el Mediterráneo al Final de la Baja Edad Media y a Principios de la Edad Moderna

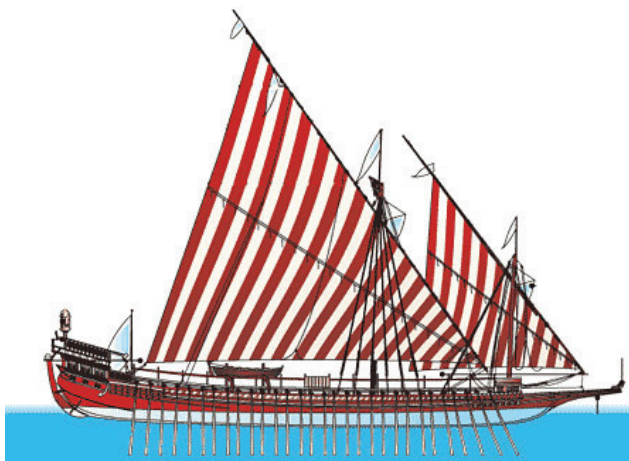
En el Mediterráneo, la nave de guerra por excelencia hacia fines del medioevo continuó siendo la galera, puesto que en combate resultaba ser más maniobrable que las naves a vela y su uso estuvo ampliamente difundido en las ciudades-estado italianas durante y luego de las cruzadas. Aparte de las armas usualmente portadas en las galeras, la de mayor empleo a bordo de este tipo de naves fue la ballesta, que, con algunas variantes, usualmente lanzaba piedras, recipientes con sustancias nocivas y, por supuesto, flechas.

Las Naves de Guerra del Mediterráneo

La Galera

La galera fue el buque de guerra del Mediterráneo, y las galeras existentes en el siglo XVI eran una evolución de la liburnia romana y del dromón bizantino, aunque con marcadas diferencias por la esbeltez de sus líneas, su escaso calado. Al igual que las galeras del mundo antiguo, se hallaban propulsadas por remos, pero, a diferencia de aquellas, contaban con aparejo de velas latinas llevando a bordo dos o tres mástiles.

En promedio, poseían una eslora alrededor de los 40 metros; llevaban 120 bogas y 170 tripulantes en total.



Galera Real de don Juan de Austria empleada en la Batalla de Lepanto

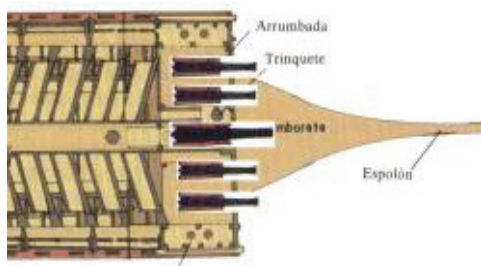
Las galeras construidas en el siglo XVI se clasificaban por su tamaño: así tenemos a la galera real, que era la de mayor tamaño, con 31 bancos de remeros, destinada al almirante de la flota; a la patrona o de fanal, con 29 bancos de remeros, destinada a los jefes de división; y finalmente a la ordinaria o sutil, la de mayor uso, con 26 bancos de remeros.

En combate, los bogas podían lograr una velocidad de 4 nudos a un régimen de 24 paladas por minuto, ritmo capaz de ser mantenido aproximadamente durante dos horas; y en caso de ser necesario aumentar la velocidad, con 28 paladas por minuto se podía alcanzar hasta unos 7 u 8 nudos, pero por solo 25 minutos. Navegando a remo y vela con vientos favorables y mar calmo, se podían lograr hasta 12 nudos.

Como armamento, una galera ordinaria llevaba normalmente una culebrina en proa sobre la crujía y, a cada banda de ésta, una media culebrina y un sacre a cada extremo. Estas piezas se hallaban fijadas sobre ajustes de madera,

apuntándose en dirección con el rumbo de la nave. Adicionalmente, sobre las falcas se colocaban las horquillas para los mosquetes y a proa se instalaban también pedreros y mosquetes.

Por otro lado, sobre el castillo de proa, aparte de hallarse montada la artillería, se ubicaba a la tropa que abordaba la nave enemiga a través del espolón elevado con que contaban las galeras, que servía como puente de asalto.



En la figura, se puede apreciar el montaje típico de las piezas de artillería a bordo de una galera mediterránea del s. XV: sobre la arrumbada uno de 36 libras; a cada banda dos de 8 libras y en cada extremo dos de seis libras.

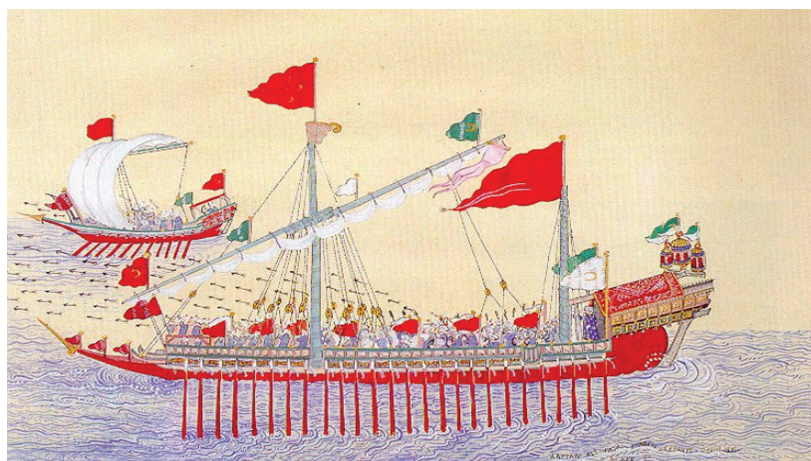


Imagen de la galera turca La Sultana, nave insignia de Ali Pachá, durante la Batalla de Lepanto.

La Galeaza

A mediados del siglo XVI, en Venecia fue ideada una nave de mayor calado, francobordo y capacidad artillera que la galera. El resultado fue la galeaza, que fue un intento en adaptar a la galera a los tiempos de la artillería y con capacidad para efectuar navegaciones de altura. En un principio, este tipo de nave fue dotada de un aparejo latino de tres palos, pero, posteriormente, se le dotó de aparejo redondo, contando con palos machos y masteleros, más un palo triple en el mesana. Por ello, surgió la galeaza que era una especie de fragata artillada dotada de remos.

A diferencia de la galera, la galeaza era más pesada y robusta, con dos castillos a proa y popa, así como una cubierta por encima de la destinada a los remeros, en donde montaban sus cañones que asomaban por orificios practicados en las bordas, las cuales sobresalían del casco para permitir la colocación de la artillería. El número de cañones montados a bordo usualmente era entre 30 a 40 por banda, doce en el castillo de proa, ocho en el de popa y uno de menor calibre entre cada dos filas de remos.

Este tipo de nave dejó de construirse a principios del siglo XVIII. Durante la Batalla de Lepanto, las galeazas fueron las naves más grandes de la Liga Santa, y en la expedición de la Armada Invencible contra Inglaterra, los españoles contaron con 25 naves de este tipo.

Cabe señalar que su uso no estuvo limitado al Mediterráneo, puesto que los ingleses, y otras armadas en el Báltico, también las emplearían, pero cederían paso ante las naves propulsadas a vela, que con sus aparejos mejorados demostraron ser más eficientes y maniobrables en combate.



Galeaza veneciana del s. XVI. Estas naves se hallaban propulsadas por remos y velas, usualmente montando hasta 3 mástiles. Las de mayor tamaño poseían una eslora de 50 metros. Su dotación estaba conformada por 300 bogas y 700 tripulantes en total, hallándose fuertemente artilladas en proa, popa y las bandas.

La Galeota

La galeota era una galera de menor tamaño, que contaba para su propulsión con 16 a 20 remos por banda, con un solo hombre en cada remo, así como dos mástiles con aparejo latino.

En cuanto al casco, no contaba con arrumbada a proa; debido a su escaso calado y poco desplazamiento, podía navegar en aguas poco profundas y alcanzar una mayor velocidad que una galera.

Por su mayor maniobrabilidad y velocidad, era empleada como aviso y en acciones de corso. Se hallaba menos artillada que la galera.

La Fusta

La fusta empleada en los siglos XV y XVI era una nave propulsada a remo, de menor tamaño que la galeota; tenía dos remos por banco y tres palos de velas latinas; era abierta, es decir, no contaba con cubierta ni espacio destinado para la bodega. Montaba solamente una pieza artillera y era especialmente usada para el corso e incursiones, siendo más rápida y maniobrable que la galeota.

2.6 La Batalla de Lepanto y el Final de la Expansión Islámica

Si bien es cierto que el conflicto entre el Imperio Otomano y la Santa Liga se dio bien entrado el siglo XVI, la principal batalla ocurrida que fue la de Lepanto puso punto final a un modo de hacer la guerra en el mar heredado desde tiempos antiguos y continuados durante la Edad Media, mediante el empleo de naves propulsadas a remo.



2.6.1 Antecedentes: la amenaza Otomana

En el s. XV, el Imperio Otomano se convirtió en una de las potencias de la época, puesto que inició su expansión hacia Europa central. Posteriormente conquistó Grecia y el estrecho de Dardanelos; luego, asedió y conquistó la capital del Imperio Bizantino, Constantinopla en 1453. Posteriormente, iniciaría su marcha hacia el norte, llegando hasta las puertas de Viena. Con todas estas acciones, consolidó su posición en el Mediterráneo Oriental, constituyéndose en una amenaza para el comercio en el Mediterráneo Occidental.

2.6.2 Los turcos en el Mediterráneo

Desde mediados del siglo XIV, los otomanos se expandieron hacia el Asia Menor y llegaron a los Dardanelos; conquistaron parte del archipiélago griego, Siria, Egipto y los pueblos ribereños de los estados mahometanos del norte de África, y se convirtieron en una peligrosa amenaza para las naciones cristianas del Mediterráneo.

La captura de Constantinopla en 1453 constituyó un avance importante en su acción conquistadora, la que llegaría a su máximo esplendor expansivo con Solimán el Magnífico (1520-1566).

La cristiandad se vio amenazada por el afán de conquista del islam. Por otro lado, la acción de los piratas berberiscos en el Mediterráneo occidental contribuyó a incrementar dicha amenaza.

En 1526, después de la Batalla de Mohacs, los turcos se apoderaron de Hungría y fortalecieron su poder naval con el objeto de dominar las costas occidentales de Europa. El Papado, interesado en evitar el avance musulmán, inició esfuerzos para conformar una alianza cristiana. Sin embargo, ello no pudo ser posible debido a que las repúblicas de Venecia y Génova mantenían relaciones comerciales con los turcos, así como Francia, que rivalizaba con los Austria españoles, nación que mantuvo alianzas con los otomanos.

Solimán logró apoderarse de Belgrado y acercarse a Viena. Carlos V debió enfrentar el peligro musulmán, para lo cual contó con la valiosa ayuda del marino genovés Andrea Doria, quien infligió duros golpes a los berberiscos y corsarios turcos.

Las expediciones realizadas con anterioridad en tiempos de los Reyes Católicos, así como las conquistas y vasallaje de las regiones de Túnez y Argel, no habían sido suficientes para terminar con los piratas. Las escuadras musulmanas dominaron las riberas africanas, al tiempo que se constituyeron en una grave amenaza para las costas españolas y los dominios de Carlos V en el sur de Italia.

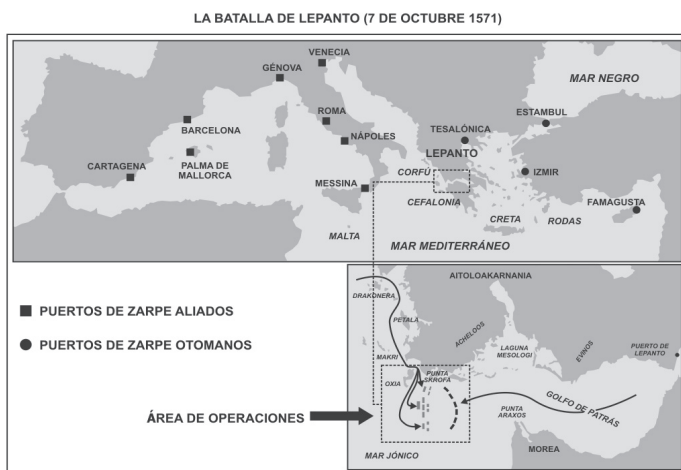
En 1538, el emperador organizó una Liga contra los turcos integrada conjuntamente por Venecia y el Papa. La armada, a cargo de Andrea Doria, enfrentó a los turcos sin éxito. Tres años después, en 1541, Carlos V, al frente de una nueva expedición, se dirigió hacia Argel, aunque su empresa terminó en el fracaso debido a una tormenta. El peligro musulmán, en consecuencia, siguió existente.

En 1565, una flota otomana intentó invadir la isla de Malta, pero fue rechazada exitosamente por sus defensores luego de una tenaz y heroica lucha.

Después de la muerte de Solimán el Magnífico en 1566, su sucesor, Selim II, buscó anexarse nuevamente la isla de Malta y también Chipre en adición a la de Rodas bajo poder turco de tiempo atrás. Finalmente, Chipre fue invadida entre 1570 y 1571 por fuerzas turcas que fueron desembarcadas por naves del marino Piali Pashá.



Imagen que muestra el intento de invasión de Malta por la flota otomana en 1565



La Batalla de Lepanto
(7 de octubre 1571)

2.6.3 La conformación de la Liga Santa

Ante el cada vez mayor peligro turco, España, durante el reinado de Felipe II, Venecia y el Papado bajo Pío V conformaron la denominada Liga Santa. El 27 de mayo de 1571, se firmó un pacto entre la Santa Sede, España y la República de Venecia.

Esta alianza buscó frenar el avance turco en el mar, mediante la búsqueda de una confrontación directa para derrotar a la flota turca en una batalla decisiva, la misma que se produciría en octubre de 1571 en aguas de Lepanto, en la entrada del golfo de Corinto.

Las fuerzas de la Liga Santa

De acuerdo con el pacto suscrito, cada una de las partes contribuyó con naves para la conformación de una flota para hacer frente a los turcos en el mar. El mando de la flota aliada recayó en don Juan de Austria, almirante que era hermano del rey español Felipe II. La flota cristiana logró reunir 202 galeras y 6 galeazas, sumando 1.215 cañones, 31,000 soldados, 12,000 marineros y 43,000 bogas.

Las fuerzas turcas

La flota turca, al mando de Alí Pachá, se concentró en el puerto de Lepanto, al fondo del Golfo de Corfú. Contaba con 271 buques, de los cuales 205 eran galeras, 66 galeotes con 750 cañones en total y 25.000 soldados, de los cuales sólo los jenízaros (unos 2.500) usaban arcabuz, 34.000 soldados, 13.000 marineros y 45.000 bogas; los demás tenían arcos y flechas.

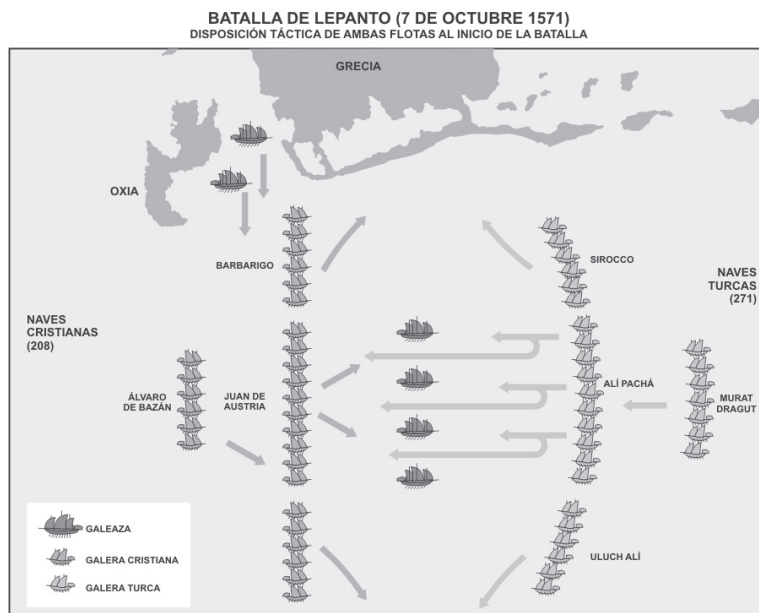
2.6.4 Los acontecimientos

La Armada de la Liga Santa se concentró en Mesina (sur de Italia). Luego, el 16 de setiembre se hizo a la mar. El 30 de setiembre, la Armada de la Liga Santa arribó a Gumenizas, sobre la costa de la actual Albania, para reabastecerse de agua, y continuó luego su travesía hacia Corfú, de donde partieron el 3 de octubre. Bordeó la extremidad meridional de Italia y, tras diez días de navegación, llegó al Golfo de Corfú. El 6, a pesar de los vientos poco propicios, la Armada partió hacia la boca del Golfo de Lepanto, pero durante la navegación cambiaron los vientos; de esta manera, se dirigieron en búsqueda de la escuadra enemiga.

Aproximadamente a las 07 de la mañana del día 7 de octubre, luego de dejar por popa las islas Cruzolares y tras pasar por el Canal de Oxia, la Armada de la Liga Santa avistó a la Escuadra turca.

Del lado turco, sus vigías informaron del movimiento de la flota española, que se dirigía con rumbo sur a lo largo de la costa. La de Alí Pachá levó anclas y se preparó para la batalla, a la espera de que las primeras naves españolas

rodearan el cabo que las separaba del golfo de Lepanto. Las 271 naves de la escuadra turca fueron ordenadas en una formación de media luna distribuidas en cuatro cuerpos: el ala derecha, con 55 galeras al mando de Mehmet Sirocco; el cuerpo de batalla, con 95 buques bajo órdenes directas de Alí Pachá; el ala izquierda, con 93 galeras y galeotas al mando de Uluch Alí; y un grupo de reserva, con 29 naves al mando de Murat Dragut.



Por su parte, las 208 naves de la Armada de la Liga Santa también fueron divididas en cuatro grupos: en la derecha, 53 galeras al mando de Barbarigo; al centro, bajo el mando de don Juan de Austria, 60 galeras; a Proa, 6 galeazas que tenían la misión de soportar el choque inicial y romper la línea de los turcos, más 6 galeras adicionales a la vanguardia y en la retaguardia, dispusieron como reserva 30 galeras al mando de Álvaro de Bazán.

Tan pronto como ambas armadas estuvieron frente a frente, adoptaron su orden de batalla y tomaron posiciones. Hacia media mañana se escuchó un cañonazo solitario, proveniente de la nave capitana turca. Era, según la costumbre de la época, el desafío de los turcos a la flota cristiana, cuya artillería contestó inmediatamente con los dos disparos que significaban la aceptación del reto.

Las galeazas cristianas, verdaderas fortalezas flotantes, ubicadas en primera línea, entraron en acción contra el centro y el ala derecha turcos. Su ataque sorprendió y llegó a causar inicialmente daños considerables. Pero una hábil maniobra turca de retroceso e infiltración permitió sortear la destrucción de las galeazas, y las galeras turcas lograron dejarlas atrás.

A eso de las 11 de la mañana, el ala izquierda cristiana, mandada por Barbarigo, concluyó su despliegue hacia el noreste para cerrar el paso a Scirocco. En tanto, el cuerpo central de Juan de Austria se dirigió hacia el ala de Alí Pachá. Entre tanto, el ala de Juan Andrea Doria se dirigió hacia el sureste para enfrentar a Uluch Alí. El grupo de Álvaro de Bazán, en la reserva, quedó en posición central, en la retaguardia, para reforzar en donde conviniera.

Continuando la batalla, hacia el mediodía, en el ala izquierda se combatió encarnizadamente. Allí, las galeras de Scirocco querían sobrepasar el ala cristiana, pero las naves de Barbarigo se opusieron a esta acción envolvente, siendo atacadas tenazmente las naves del musulmán, que logró hundir a 8 de sus naves antes de que el almirante Venero llegara en su auxilio con las reservas que había ocultado tras un promontorio. Con todo, algunas galeras turcas lograron su propósito y atacaron luego por la retaguardia. Las flechas vencían a los arcabuces por la fluidez del tiro. Pero después de reiterados abordajes, los turcos se fueron debilitando. La destrucción de la capitana turca provocó la huida del resto.

En el enfrentamiento entre las divisiones del centro de Alí Pachá y Juan de Austria, las naves de ambos resultaron chocando e iniciaron un feroz combate, que fue decidido a favor de las naves cristianas que fueron reforzadas por las naves de Álvaro de Bazán. Ello condujo a que finalmente el estandarte turco fuera capturado y arriado por los cristianos, lo que, sumado a la muerte de Alí Pashá, determinó la victoria de la Liga y el término de la batalla.

Finalmente, hacia las 16:00 hrs., la batalla concluyó. Del lado cristiano, se perdieron 15 galeras, con un saldo de unos 7.650 muertos y 7.784 heridos.

Por parte de los turcos, las pérdidas fueron aplastantes: les fueron hundidas 15 galeras y se les capturaron 190; tuvieron 30.000 muertos y 8.000 prisioneros, entre ellos, todos los jefes a excepción de Uluch Alí. Asimismo, 12.000 esclavos cristianos fueron liberados. Finalmente, de su flota, lograron salvarse tan sólo unos 50 buques.

2.6.5 Consecuencias de Lepanto

La Batalla de Lepanto significó para la armada turca una seria y definitiva derrota, que acabó con el poderío marítimo del Imperio Otomano y detuvo sus afanes expansionistas en el Mediterráneo.

La transformación de la guerra en el mar

La introducción de la artillería conllevaría que ocurriesen cambios en la forma de hacer la guerra en la mar, planteando la necesidad de idear nuevas tácticas y estrategias.

Por su parte, el desarrollo de naves propulsadas a vela permitió construir buques más grandes, prescindir de los remos y contar con una mayor capacidad para portar cañones. Estos desarrollos, así como el auge de las actividades marítimas y navales en el Atlántico, harían de Lepanto la última gran batalla en el Mediterráneo.



Batalla de Lepanto

CAPÍTULO 3

LA ERA DE LA PROPULSIÓN A VELA Y LOS DESCUBRIMIENTOS

Durante el siglo XV, en Europa va a suceder una serie de acontecimientos políticos y económicos, que unidos al proceso renacentista anunciarán la proximidad de una serie de cambios, que marcarán la transición de la Edad Media a un nuevo periodo histórico denominado Edad Moderna.

En este nuevo periodo histórico, se generará un nuevo orden político, social y económico, en el que paulatinamente irá decayendo el viejo sistema feudal a favor de la formación de fuertes monarquías y Estados nacionales, que conllevarán al surgimiento de las primeras potencias de orden mundial principalmente en el Oeste de Europa, en las cuales, el poder marítimo desempeñará un papel importante.

El Surgimiento de Europa Occidental

Una de las características de este periodo en el orden económico estará dado por el crecimiento de las ciudades, en donde se darán las condiciones para el crecimiento de la denominada clase burguesa o la clase media, compuesta por artesanos, comerciantes, y mercaderes. Ello llevará al desarrollo de sistemas de intercambio, banca, inversión y seguros, estimulando el aumento en el ingreso disponible, lo que, a su vez, originará una mayor demanda de alimentos y productos de otros continentes (especies). Todas estas actividades configurarán un nuevo sistema económico, el capitalismo, que gradualmente irá reemplazando al sistema feudal.

Ante la conquista de los musulmanes de los territorios del antiguo Imperio Bizantino, bajo control del Imperio Otomano desde 1453, la ruta hacia el Oriente quedó bloqueada, por lo que portugueses y españoles, quienes paulatinamente habrían de reemplazar a venecianos y genoveses en el dominio del mar, iniciaron la exploración para descubrir nuevas rutas. Este va a ser, en la práctica, el verdadero motivo para que se dé inicio a la denominada "Era de los Descubrimientos", periodo que, entre los siglos XV y XVI, llevará a Portugal y a España, en su afán de hallar una ruta hacia oriente, a descubrir y conquistar nuevos territorios y expandir la civilización europea.

El desarrollo y las características de las naves portuguesas y españolas los habilitaba para semejante empresa. En el siglo XV, los portugueses inventaron la carabela, embarcación

que incorporó un nuevo tipo de velamen que le permitió avanzar a favor y en contra de los vientos alisios. También España adoptó este tipo de nave. Sin embargo, quedaban por vencer otros grandes problemas: el peligro de largas travesías sin suficiente alimentación, las enfermedades y las fantásticas leyendas que atemorizaban a los tripulantes. Todos esos riesgos fueron asumidos por los navegantes peninsulares.

En adición a las naves, es importante mencionar que otros dos elementos vinculados a las ciencias náuticas desarrollados progresivamente en los siglos precedentes posibilitaron el hallazgo de nuevas rutas y territorios: los instrumentos de navegación y la cartografía.

3.1 El Desarrollo de las Ciencias Náuticas a Fines de la Edad Media y Principios de la Edad Moderna

Los instrumentos de navegación y la cartografía

Como ya se ha mencionado, los instrumentos de navegación y la cartografía fueron elementos claves que impulsaron el desarrollo de las ciencias náuticas y de las navegaciones largas y alejadas de las costas. La difusión de estos nuevos elementos se efectuó en épocas en las que el comercio marítimo en el Mediterráneo era dominado por ciudades italianas como Amalfi³, Venecia, Pisa y Génova. Éstas controlaban todo el tráfico de oriente que consistía principalmente en especias como la canela, pimienta, clavo de olor, así como metales preciosos. Dicha actividad comercial permitió también un intercambio de conocimiento con los árabes, quienes también desarrollaron las ciencias náuticas gracias a sus avanzados conocimientos en matemáticas.

Fueron estas florecientes ciudades las que divulgaron sus conocimientos hacia las demás naciones marítimas europeas. La experiencia acumulada a través de los siglos transcurridos, sumada a los nuevos instrumentos y ayudas a la navegación tales como la brújula, el portulano, las tablas astronómicas y el astrolabio, contribuyó de manera notable al desarrollo de las ciencias náuticas y a que los navegantes se aventuraran cada vez más lejos de las costas.

La brújula o compás magnético

Este instrumento es fundamental en la navegación; su finalidad es la de indicar en todo momento el rumbo del buque, representado por el ángulo que forma la línea popa-proa con el meridiano local. Se atribuye la invención de este instrumento a los chinos, pero la primera descripción conocida procede de Italia durante la I Cruzada (1187). Los compases usados en aquella época eran similares a los chinos del siglo XI y pueden haber sido importados por comerciantes árabes.

³ Se le atribuye al italiano Flavio Gioia, oriundo de la ciudad de Amalfi, un pueblo cercano a Nápoles, la mejora del compás magnético en el año 1309, la que consistió en colocar la rosa de los vientos encima de la aguja magnética (antes montada sobre ella), para de esta manera evitar los errores de paralaje al mirarla. (p.178)

Su empleo se dio progresivamente en Europa durante el siglo XIV, estando presente a bordo de las naves de Colón cuando aquel navegante se aventuró más allá del Atlántico en 1492.



Compás magnético de mediados del siglo XVI.

El desarrollo de la cartografía

La cartografía durante la Edad Media experimentó poco desarrollo y no fue sino hasta el siglo XIII que se considera el inicio de su verdadero desarrollo. La denominada carta náutica Pisana, elaborada a fines de siglo XVIII, es el documento más antiguo conocido en su tipo; a esa época, corresponde el atlas náutico de Torcello, elaborado por el veneciano Marín Sanudo, conformado por cinco cartas del Mediterráneo⁴.

Un desarrollo mayor logrará la cartografía, cuando su uso sea combinado con el del compás magnético, lo que ocurrirá durante el siglo XIV. En esta época, se empezará a elaborar cartas y portulanos considerando el norte magnético en su parte superior.



Mapamundi de Juan de la Cosa, año 1500.

⁴ P.205.

El astrolabio

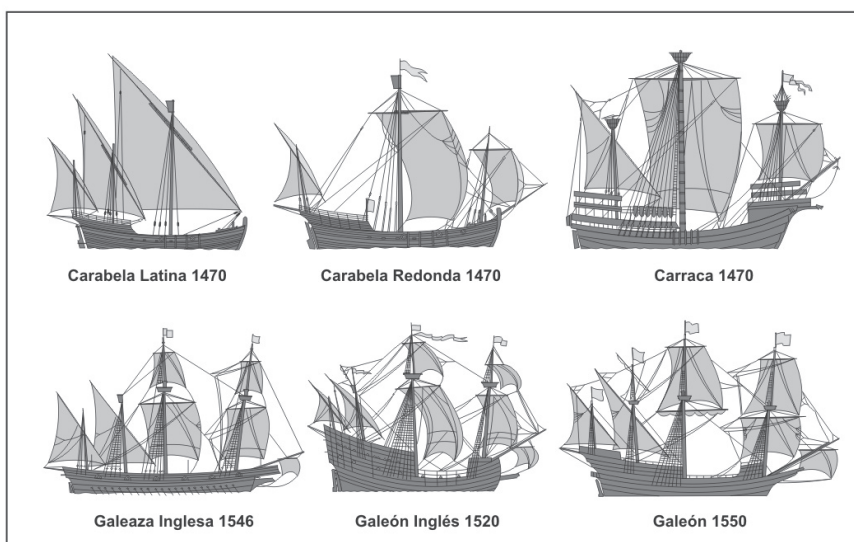
Aunque su invención es atribuida a Hiparco de Nicea hacia el año 150 a. C., el astrolabio fue un instrumento cuyo uso principal era obtener la altura de los astros sobre la bóveda celeste, para determinar la latitud del observador. Para el siglo VIII, su empleo se hallaba difundido en el mundo islámico y en Europa a partir del siglo XII.

Desde el siglo XVI hasta el XVIII, el astrolabio fue utilizado como el principal instrumento de navegación hasta la invención del sextante.



Astrolabio francés del siglo XIV

EVOLUCIÓN DE LAS NAVES S. XV - S. XVI



3.2 La Evolución de las Naves a Vela

3.2.1 La Carabela

La denominación carabela posiblemente derive de la voz cáрабо, de uso árábigo o karabo, término con el que se denominaba a las embarcaciones bizantinas. Aparentemente, la denominación no correspondía a un tipo determinado de embarcación, sino, más bien, a un término generalizado para nombrar a buques pequeños de no más de 100 toneladas dotados de aparejo latino, empleados por los árabes en el Mediterráneo dedicados usualmente al comercio. Su uso en aguas del Atlántico se produciría por su capacidad para navegar en altamar. Con respecto al término “carabela”, la primera mención conocida procede de un documento foral de Vila Nova de Gaia, Portugal en 1255. En aquel tiempo, la carabela era empleada como embarcación de pesca, con un desplazamiento alrededor de las 25 toneladas. Para el caso de España, las carabelas no serán mencionadas sino hasta el siglo XV, en la Crónica Real de Juan II.

La carabela era una nave de menor tamaño que la nao, con formas más afinadas, y más ligera, la que, gracias a su aparejo latino, poseía una gran capacidad de ceñir al viento, característica que le otorgaba una mayor maniobrabilidad y capacidad en navegaciones de altura con vientos provenientes de todas direcciones. La mayor diferencia con una nao, aparte de su aparejo, se hallaba en el hecho de contar con una menor relación eslora-manga, así como por no hallarse dotada de un castillo en proa como aquella. Lo cierto es que por su capacidad de navegar en ceñida al viento y, por su maniobrabilidad, la carabela resultó ser la embarcación más adecuada para las exploraciones que marineros portugueses y españoles iniciaron a mediados del siglo XV, en especial los primeros, puesto que con este tipo de nave pudieron vencer los vientos contrarios que usualmente había impedido a los navegantes de aquellos tiempos remontar las costas africanas más allá de la línea ecuatorial. Aunque era una nave empleada en aguas del Atlántico, poseía características muy mediterráneas, tales como un aparejo de vela latina y construcción bajo la técnica del armazón primero.

Al igual que las naves de otros tiempos, la carabela estuvo sujeta a mejoras en su diseño. A la carabela dotada de aparejo latino, denominada usualmente “carabela latina”, le surgió una variante, que fue la “carabela redonda”, que no era otra cosa que una carabela dotada de aparejo redondo, característica que le permitía una mayor eficiencia navegando con vientos largos y al través.

Lo importante de estas naves estriba en que fue a bordo de ellas que los primeros exploradores portugueses lograron aventurarse hacia el sur del África ecuatorial, gracias a su capacidad de navegar ceñiendo a los vientos predominantes en dichas latitudes, lo que les permitió alcanzar el Cabo de Buena Esperanza y de allí lograr descubrir una ruta hacia la India. De igual manera, fueron carabelas dos

de las tres naves de Colón que lo acompañaron en su viaje de descubrimiento de América, la Niña, una carabela latina, y la Pinta, una carabela redonda. Fue la carabela, entonces, un tipo de nave destinada a jugar un papel fundamental durante la Era de los Descubrimientos.

3.2.2 La Nao o Carraca

Las referencias más remotas de la nao o nave, o también denominada carraca, se han podido conocer a través de la Crónica de Alfonso XI de Castilla escrita en el año 1343.

Algunos autores creen que es posible que su diseño sea una derivación de las naves romanas de tipo redondo, mientras que otros plantean que fueron un desarrollo de la coca nórdica.

España y Portugal, en pleno período de expansión marítima, necesitaban un tipo de nave más robusta y grande para comerciar y proteger las rutas comerciales hacia Flandes y el Mediterráneo, y más adelante para atravesar el Atlántico. La coca resultó insuficiente para tales propósitos, por lo que se incorporaron modificaciones estructurales que dieron lugar a la nao o carraca.

A diferencia de la coca, la nao o carraca poseía un alcázar en popa y castillo en la proa elevados, que se hallaban incorporados al casco. Este tipo de embarcación se hallaba dotada, en un principio, por uno o dos palos con velas cuadradas, e incorporó, posteriormente, el aparejo latino en el palo de mesana. A mediados del siglo XV, aparecerán las naos de tres hasta cuatro palos. En cuanto al velamen, el trinquete y mayor aparejaban velas cuadradas, y el mesana (y contramesana, en caso de contar con un cuarto palo), una vela latina.

Normalmente, en el trinquete y en el mayor, se colocaban cofas, y en el mesana y contramesana, se hallaban gatas u medias entenas, en donde arcabuceros y ballesteros tenían su puesto de combate.

En cuanto al casco, su construcción era efectuada desde la quilla, empleando el sistema de estructura primero. En proa y popa, se hallaban superestructuras elevadas e incorporadas al casco, denominadas castillos. Como sistema de gobierno, empleaba el timón de codaste.

La nao o carraca era una nave destinada al comercio, pero, por su mayor capacidad de carga y solidez, se adaptaba convenientemente para ser artillada y empleada como buque de guerra cuando era requerido. En naos empleadas para la guerra, se incorporaban portañuelas o portanolas para uso de la artillería, que se hallaba compuesta por lombardas gruesas y otras piezas menores tales como falconetes y esmeriles, y de los últimos inventos bélicos de la época. En las superestructuras de proa y popa, detrás de las amuradas y batayolas, se apostaban como en las almenas de un castillo, los arqueros y ballesteros.

3.2.3 El Galeón

El galeón⁵ se originó en España alrededor de la primera mitad del XVI como buque destinado a la defensa; en los siguientes 150 años, fue el buque de guerra por excelencia.

Respecto a la nao o carraca, el galeón se diferenciaba por sus grandes proporciones. El espolón de las galeras había perdido sus funciones ofensivas y, ahora, sobreelevado en la proa, servía para apoyar el largo bauprés.

Las superestructuras del alcázar y del castillo seguían siendo altas, pero de menores proporciones que en la carraca y más estilizadas, especialmente en el castillo de proa.

Las baterías artilleras principales se localizaban en dos o tres puentes (cubiertas) bajo cubierta y, en el castillo y los alcazarillos, se ubicaban las piezas menores.

Un galeón de fines del siglo XVI desplazaba alrededor de las 700 toneladas, aunque se construyeron de hasta 1.000 toneladas, y su eslora era de unos 45 metros, la que se incrementaría progresivamente.

Su arboladura estaba compuesta por tres palos. En los galeones de mayor tamaño, existía un cuarto palo a popa llamado contramesana o buenaventura con una vela triangular cuyos cabos o escotas se fijaban en un asta horizontal que sobresalía por popa y se denominaba botolón.

La táctica artillera de los galeones consistía en disparar hacia los palos y aparejo de las naves enemigas, con el propósito de desarbolarlas e impedir su maniobra. Ya desde esta época, la mejor manera de ofender al enemigo era disparar con toda la artillería ubicada en las bandas, preferentemente buscando la proa o la popa del adversario, partes que eran las más vulnerables e indefensas.

Las técnicas constructivas de los galeones variaban según los países, pero, por regla general, Inglaterra estaba por detrás de españoles, franceses y holandeses.

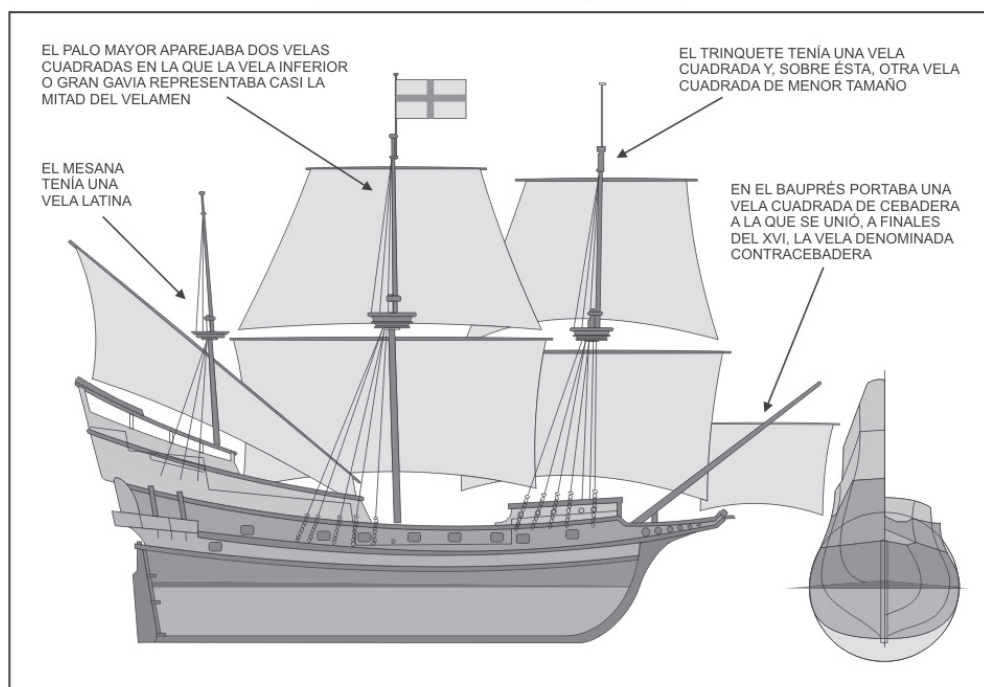
Los galeones españoles tenían sus diferencias con los contruidos en otros países. Por ejemplo, respecto a los contruidos en Inglaterra, los galeones eran diseñados específicamente como naves armadas para el ataque. Por tal motivo, los galeones que enfrentaron a la Armada Invencible y hostigaron el comercio marítimo español se caracterizaban por ser ligeros, de mediano o pequeño tamaño y casco de líneas finas, resultando ser naves rápidas y maniobrables, ideales para enfrentar al enemigo español con fuego artillero a distancia, en el que demostraron ser superiores, descartando en su uso, la táctica del abordaje.

⁵ En el siglo XII, se denominaba galeón a una galera pequeña y rápida que realizaba labores de exploración, nave con la cual no se le debe confundir.

Entre fines del siglo XVI y mediados del siguiente, el galeón se convirtió en la nave de guerra por excelencia de las potencias europeas, sin embargo, con el incremento de la artillería a bordo y con las mejoras en las técnicas constructivas, su diseño evolucionaría hacia los navíos de guerra.

La presencia del galeón en el tráfico comercial indiano durante los años iniciales de la colonia tuvo un papel fundamental, puesto que a bordo de este tipo de nave se movilizaron todos los recursos obtenidos en las Indias; se constituyó en una pieza fundamental de la economía y de la defensa de los intereses de la monarquía española, en su esfuerzo por mantenerse como la potencia hegemónica de su tiempo.

GALEÓN INGLÉS GOLDEN HIND



3.3 Los Descubrimientos Geográficos

Durante la Baja Edad Media, dos acontecimientos posibilitaron la exploración de costas asiáticas desde Occidente: las Cruzadas (siglos XI-XII) y las invasiones mogólicas (siglos XII-XIV). Más allá de su propósito, el movimiento humano producido durante las Cruzadas permitió instalar factorías a lo largo del Mediterráneo y el mar Negro. Eso favoreció el comercio, impulsado por Venecia y Génova, ciudades que lograron establecer dominios coloniales y que iniciaron la expansión de Europa a través de Asia y África.

En cuanto a las invasiones mogólicas, Gengis Khan formó un gran imperio que llegó hasta el río Dniéper (ampliado luego en sus sucesores hasta el Báltico y el Adriático), y sumió en el terror a los pueblos europeos adyacentes (Rusia, Polonia, Hungría). Diversos emisarios enviados por papas y reyes ante la corte del Gran Khan llevaron a Europa muchas noticias relacionadas con los usos y costumbres de los pueblos asiáticos, así como con la apertura de nuevas rutas de comunicación.

3.3.1 Las Exploraciones Portuguesas en Costas Africanas

En la primera mitad del siglo XV, en Portugal, el hijo del rey Juan I Enrique el Navegante (1415-1460) fue un personaje que dio impulso a las primeras exploraciones marítimas portuguesas. Establecido en Sagres, al extremo sudoeste de la Península Ibérica, reunió allí a experimentados astrónomos, geógrafos y navegantes, y creó una escuela náutica y un observatorio astronómico que alcanzaron gran fama.

Como resultado de ello, en 1418, marinos portugueses avistaron las islas de Puerto Santo y Madeira, lo que originó, a petición de Portugal ante el papado, obtener la concesión de que todas las tierras que se descubriesen y conquistasen a partir del cabo Bojador y hasta la India quedaran como posesiones de aquel país.

Posteriormente, en 1431, el navegante Gonzalo Velho redescubrió las islas Azores, que ya anteriormente habían sido exploradas por navegantes genoveses y árabes. A partir de entonces, los descubrimientos portugueses en costas africanas se incrementaron: en 1434, Gil Eanes llegó al cabo Bojador; dos años después, Nuño Tristaoal, cabo Blanco y en 1452, al golfo de Guinea.

Una bula emitida en 1442 por el papa Nicolás V otorgó al monarca portugués Alfonso V una autorización para someter y esclavizar a los infieles, fueran éstos paganos o mahometanos. En la práctica, esta autorización legalizó la trata de negros que los portugueses intensificaron en las costas africanas.

En 1460, se descubren las islas de Cabo Verde, lo que posibilitó el acceso a las regiones de Guinea y a la de los ríos Senegal y Gambia. La perseverancia portuguesa no decayó y los reconocimientos a lo largo de la costa africana continuaron incesantemente.

En 1465, se llegó a Sierra Leona, y en 1471, Ruy Sequeiro logró cruzar el ecuador. Años después, las naves portuguesas fueron las primeras en recorrer el río Congo. En 1488, Bartolomeu Dias llegó al extremo sur del continente africano, denominándolo Cabo Tormentoso, nombre que el rey portugués Juan II cambió por el de Buena Esperanza. Con este último descubrimiento,

la ruta hacia la India ya no se hallaba tan lejos de ser logrado, acontecimiento que concretaría otro navegante portugués, Vasco da Gama.

3.3.2 El hallazgo de la ruta hacia la India

Los constantes avances portugueses a lo largo de la costa africana alentaron también la idea de tomar al Islam por el oriente. Los descubrimientos de Bartolomeu Dias parecían despejar el camino hacia la India, empresa en la que los lusitanos empeñaron todos sus esfuerzos. En 1497, cuando ya había sido descubierta América, Vasco da Gama partió desde Portugal al frente de cuatro carabelas con intenciones de superar al cabo de Buena Esperanza. Su viaje se vio coronado por el éxito: logró sortear el peligroso cabo y, luego de realizar varias escalas en la costa oriental de África, arribó a Calicut en la India, sobre el mar Árabe, puerto que constituía el centro del comercio oriental dominado por los musulmanes.

Vasco da Gama, después de colmar las bodegas de sus barcos con productos de la región, regresó a Lisboa donde fue recibido con los más altos honores. Portugal se aseguraba así la explotación de una ruta cuyos beneficios económicos serían cuantiosos.

La segunda expedición hacia las Indias orientales fue realizada, en 1500, por Pedro Álvarez Cabral. Este marino partió de Lisboa hacia aquella zona, pero los fuertes vientos lo desviaron de su ruta rumbo al oeste, y así llegó hasta las costas de Brasil.

Algunos investigadores atribuyen carácter intencional a este desembarco, que el gobierno portugués presentó como “arribada forzosa” debido a los vientos. Sin embargo, pudo haber sido un intento de reconocer las regiones conseguidas por el Tratado de Tordesillas sin herir la susceptibilidad castellana.

Desde allí, retomó el itinerario de Vasco da Gama y llegó a la India, para luego regresar a Portugal con abundante cargamento.

Vasco da Gama realizó con igual éxito un nuevo viaje, pero la penetración portuguesa molestó a los musulmanes, quienes, a lo largo de varios siglos, habían dominado el comercio en la región, por lo que indispusieron a los portugueses con los nativos para lograr sacarlos del camino.

La afirmación de la influencia portuguesa en Oriente

El creciente enfrentamiento entre musulmanes y portugueses llevó a Portugal a consolidar los dominios territoriales en Oriente. Para ello, encaró una acción drástica: se equipó una poderosa flota al mando de Francisco de Almeida, a quien se le confirió el título de virrey de la India, cuya acción culminó con la instalación de varias factorías que tenían como centro a la ciudad de Calicut.

Alfonso de Albuquerque, quien reemplazó a Almeida, consolidó el dominio de las rutas comerciales. La influencia portuguesa se extendió entonces hacia Goa, Malaca, Socotora y Ormuz, lo cual facilitaba la penetración hacia el golfo Pérsico. Los más importantes centros comerciales quedaron así en manos portuguesas. El monopolio de los árabes había sido quebrado: una nueva potencia mercantil sentaba las bases de la penetración europea en las regiones orientales. Las relaciones con China y Japón se hicieron frecuentes y el imperio colonial portugués se extendió sin oposición desde el cabo Bojador hasta los mares de la Malasia. Lisboa se constituyó así en el centro obligado del tráfico mercantil de los productos orientales y punto de reunión de mercaderes europeos. El éxito portugués fue compartido por la rica burguesía europea, dueña del dinero, de los medios de distribución y de los mercados.

3.4 La Expansión Española

Diversas acontecimientos internos imposibilitaron el inicio de la expansión marítima española al mismo tiempo que lo hacía Portugal, principalmente por sus luchas contra la presencia musulmana en la península.

Luego de la unificación de los reinos de Aragón y Castilla, quedó aún pendiente la expulsión de los moros de Granada, que se constituyó en el último reducto de aquellos en tierras españolas. Para cuando esto ocurrió, simultáneamente, la corona española había decidido apoyar su más importante empresa de exploración, que fue la planteada por el genovés Cristóbal Colón.

Cristóbal Colón y el hallazgo de la ruta de la India por el poniente

Cristóbal Colón nació en Génova en 1451. Hijo de tejedores, aprendió el oficio de sus padres hasta que, siendo joven, se inició en la navegación de cabotaje. Posteriormente, realizó algunos viajes marítimos, que le brindaron los conocimientos y la experiencia necesarios como para intentar empresas de mayor envergadura, conociendo el Mediterráneo, el Egeo y los mares nórdicos.

Establecido en Portugal, se casó en Lisboa con Felipa Moñiz, hija de Bartolomé Perestrelo, navegante que había participado en el descubrimiento de las islas Madeira y Puerto Santo. Esta circunstancia lo vinculó con importantes marinos. Por otra parte, varios documentos de su suegro lo impulsaron a concebir su futura empresa. También en Portugal, Colón tuvo acceso a la correspondencia del astrónomo Pablo del Pozo Toscanelli. En la misma, se sostenía la posibilidad de llegar a la India navegando hacia el oeste.

En aquella época, obras importantes de geografía y astronomía como *Imago Mundi*, del cardenal de Ailly; *Historia rerum ubique gestarum*, del papa Pío II; y *Il Millone*, relatos de Marco Polo, permitieron a navegantes como Colón adquirir los últimos

conocimientos de las ciencias. De allí, es probable que formulara su trascendental idea de que, navegando hacia el poniente, podría llegarse a la India en un tiempo más o menos breve.

Con esa firme convicción, en el año 1484, Colón expuso su proyecto al rey Juan II de Portugal, a fin de obtener financiamiento para organizar una expedición. Sin embargo, el estudio de la propuesta de Colón fue demorado por parte del rey portugués; ello ocasionó que Colón desistiera del apoyo solicitado, por lo que abandonó Portugal para iniciar sus gestiones ante los reyes de España.

Colón en la corte española

Colón llegó a España en 1486. En el monasterio de La Rábida, conoció a los frailes Juan Pérez y Antonio Marchena, quienes lo recomendaron a funcionarios de la corte, instalada entonces en Córdoba. Luego, logró obtener una audiencia con los Reyes Católicos, quienes, después de recibirlo, sometieron su proyecto a estudio a una junta de eruditos. Sin embargo, aquellos no consideraron la propuesta como factible de ser realizada, por lo que fue rechazada. Por otra parte, los monarcas hispanos estaban empeñados en concluir con el problema musulmán. A su vez, Colón pensaba ofrecer su proyecto a los soberanos de Francia e Inglaterra, de quienes había recibido invitaciones. Fue entonces cuando dos miembros de la corte española intervinieron a favor de Colón, teniendo en consideración que su propuesta constituía una buena oportunidad para incrementar los dominios españoles.

Finalmente, tras nuevas gestiones, logró obtener la aprobación de los reyes, con quienes firmó el 17 de abril de 1492 la Capitulación de Santa Fe, mediante la que se otorgaba lo siguiente:

- La designación de Virrey y gobernador de los territorios descubiertos.
- Se le reconocía el título vitalicio de Almirante y el tratamiento de Don.
- Se le facultaba para intervenir con la octava parte de los gastos de las armadas.
- Recibiría un octavo de las ganancias y el diezmo de todo el tráfico comercial.

3.4.1 Descubrimiento de América y el encuentro de dos mundos

Con la aprobación de los Reyes Católicos, Colón se trasladó al puerto de Palos para organizar su armada. Asociado a los hermanos Pinzón y con la financiación de Santangel, equipó tres naves: la nao Santa María, en la que viajaría el Almirante; y las carabelas La Pinta, cuyo capitán sería Martín Alonso Pinzón, y La Niña, a cargo de Vicente Yáñez Pinzón.

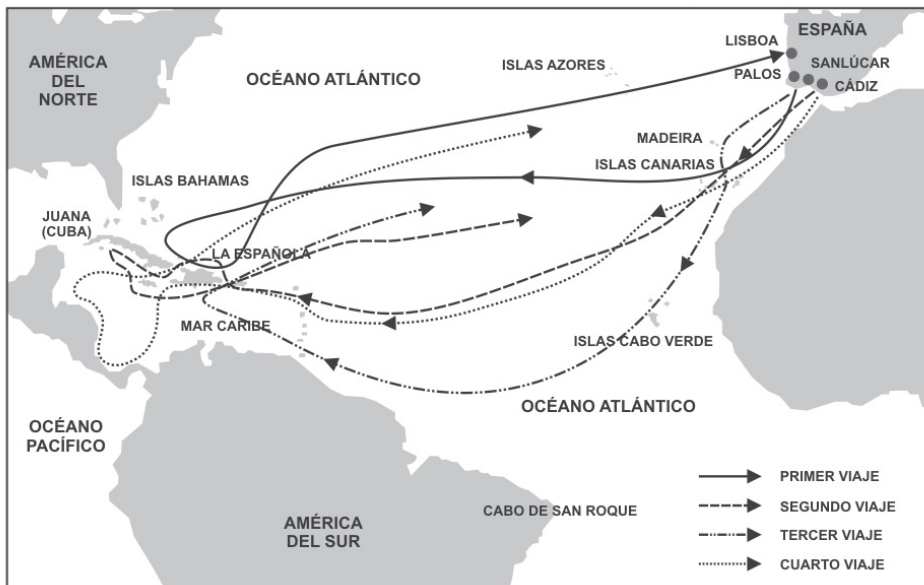
El número total de embarcados se aproximaba al centenar de hombres, y la expedición salió del puerto de Palos el 3 de agosto de 1492. Después de recalar en las Islas Canarias, siguió el itinerario trazado. Los tripulantes, fatigados por el largo viaje, estuvieron a punto de amotinarse.

Era costumbre de la época viajar con pájaros enjaulados, que en determinado momento se soltaban para luego seguir el rumbo señalado por su vuelo. Así lo hizo Colón, y en la madrugada del 12 de octubre un marinero de La Pinta dio la voz de “tierra”. Al despuntar el día, los españoles arribaron a una isla, que los indígenas llamaban Guanahaní y que el Almirante, al tomar posesión de ella, denominó San Salvador. Se trataba de una de las islas del archipiélago de Las Bahamas, posiblemente la que hoy se denomina Watling. Debido a que Colón estaba convencido de haber llegado a la India, llamó indios a los nativos de las islas descubiertas. Prosiguiendo su viaje, posteriormente avistó nuevas islas, denominando Juana a la actual Cuba, y Española a la isla de Haití. En esta última, naufragó la Santa María, y construyó con sus restos el fuerte de Navidad (25 de diciembre de 1492), en el que dejó una guarnición de unos 30 hombres, después de lo cual inició su retorno a España.

Tras una navegación accidentada, Colón arribó a las islas Azores y de allí se dirigió hacia Lisboa, en donde, al ser recibido por el rey Juan II, aquel le manifestó que las tierras que acababa de descubrir pertenecían a Portugal. Luego, Colón prosiguió su viaje a España, arribando al puerto de Palos con la Niña y con La Pinta el 15 de marzo de 1493.

Los Reyes Católicos recibieron a Colón en Barcelona con grandes honores. El descubridor se presentó ante los reyes acompañado de indígenas y de muestras de oro y plata y animales desconocidos para los europeos. A partir de entonces, las tierras descubiertas fueron denominadas Indias Occidentales.

VIAJES DE COLÓN Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA (1492-1502)



La disputa entre España y Portugal por las tierras descubiertas

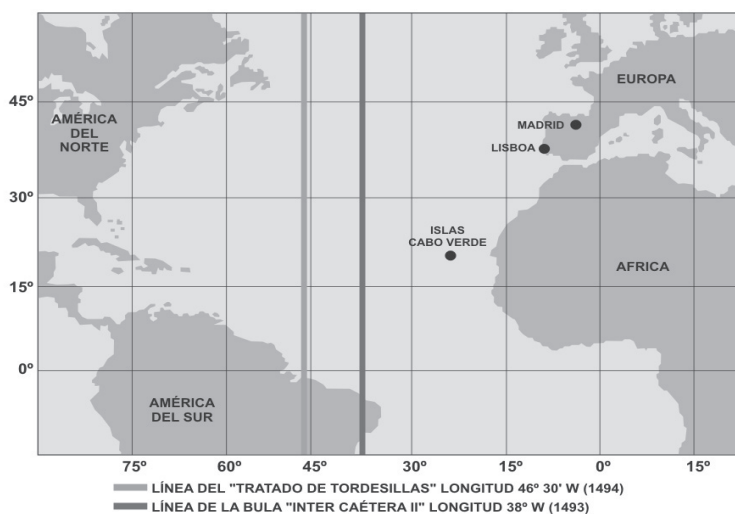
El descubrimiento de América hizo que España y Portugal entraran en disputa por las nuevas tierras. El rey portugués Juan II afirmaba que las tierras descubiertas por Colón le pertenecían; esta actitud obligó a los Reyes Católicos a plantear la cuestión ante la Santa Sede.

El papa Alejandro VI resolvió en mayo de 1493 la cuestión mediante la bula *Intercaetera*, que separaba las posesiones portuguesas y españolas con una línea divisoria trazada de norte a sur y que correría a 100 leguas al occidente de las islas Azores y de Cabo Verde, por la que las tierras que quedasen al oeste de dicha línea pertenecerían a España y las del este, a Portugal.

El Tratado de Tordesillas

A pesar de la decisión papal, Portugal no estuvo de acuerdo con ella, por lo que el tema se renegó directamente entre ambos Estados, llegando a un acuerdo los emisarios de ambas partes, luego de lo cual se suscribió el denominado Tratado de Tordesillas el 7 de junio de 1494. En dicho documento, se acordó el trazado de una línea meridiana de polo a polo, que pasaba a 370 leguas al occidente de las islas de Cabo Verde, estipulándose que los descubrimientos realizados o por realizarse al Este de dicha línea pertenecerían a Portugal, mientras que aquellos situados al Oeste, pertenecerían a España.

Por este tratado, Portugal pudo acceder a territorio americano, mientras que, por su parte, España pudo intervenir en África, tanto en la cuenca mediterránea como en la franja superior del litoral atlántico de dicho continente.



Nuevos viajes de Colón

Luego de concluir su primer viaje, Colón se abocó a organizar una nueva expedición, teniendo en mente efectuar nuevas exploraciones y descubrimientos, así como colonizar las nuevas tierras.

Segundo viaje

Habiendo recibido la aprobación e instrucciones reales para efectuar un nuevo viaje, el 25 de setiembre de 1493, Colón zarpó del puerto de Cádiz, encabezando una armada integrada por 17 naves y alrededor de 1.200 hombres, de diversa condición y oficio, entre ellos los propios tripulantes de las naves, hidalgos, clérigos, soldados, labradores y artesanos. Este grupo humano constituyó el primer grupo de pobladores que se instalaría en las nuevas tierras descubiertas. Luego de una escala en las islas Canarias, la armada castellana se dirigió a La Española para auxiliar a la guarnición del fuerte Navidad. En la madrugada del 3 de noviembre, la armada avistó una isla a la que se le denominó Dominica. De allí, se dirigió hacia el noroeste y luego al oeste, divisando varias islas, y llegó al fuerte Navidad, en donde halló que el contingente allí dejado había perecido a manos de los indios. Esta situación lo llevó a elegir otro lugar para establecerse, donde fundaron un asentamiento al que denominaron Isabela, en honor de la reina, en una gran isla que actualmente se halla en la República Dominicana.

Prosiguiendo con su navegación, Colón se dirigió hacia Cuba, y descubrió posteriormente Jamaica. Finalmente, Colón retornó a España el 11 de junio de 1497.

Tercer viaje

Con el objetivo de consolidar su dominio en las tierras colonizadas, descubrir tierra firme y contrarrestar la expedición encomendada por la corona de Portugal a Vasco da Gama, los Reyes Católicos enviaron una nueva expedición de seis naves al mando de Colón, la que se hizo a la mar desde San Lúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498.

De las seis naves, tres se dirigieron a La Española y las restantes, a órdenes de Colón, continuaron con las exploraciones. Sus naves recorrieron la isla Trinidad, cerca de Venezuela y el continente hasta la altura de la desembocadura del Orinoco; esta fue la primera ocasión en la que se divisaba tierra firme.

Luego de concluir su exploración en costas del continente, retornó a La Española, en donde los colonos se rebelaron ante su autoridad, debido a la actuación de su hermano Bartolomé, que había provocado serios enconos. Estas protestas, conocidas pronto en España, originaron el envío del comisionado Francisco de Bobadilla, quien llegó a Santo Domingo en agosto de 1500. Este funcionario dispuso la prisión del almirante y de su hermano para, luego de un proceso sumario, remitirlos a ambos a España. Aclarados los incidentes, sin embargo, Colón no fue restituido en su cargo de Virrey y Gobernador.

Cuarto viaje

Patrocinado nuevamente por los Reyes Católicos para no quedar en desventaja a las exploraciones que venían efectuando navegantes portugueses, y ante el interés de Colón por descubrir el ansiado paso hacia la India, se organizó la que sería su cuarta y última expedición. Para ello, se constituyó una flota de cuatro buques y 140 hombres, zarpando de Cádiz el 11 de mayo de 1502. Intentó desembarcar en La Española, pero su gobernador, Ovando, se lo prohibió y Colón, entonces, tuvo que seguir su derrotero. Descubrió luego la isla Martinico, para luego dirigirse hacia el litoral centroamericano, explorando desde Honduras hasta Panamá. Colón siempre estuvo convencido de que había arribado al continente asiático, y en esta oportunidad, debido al mal estado de sus naves, decidió dar término al viaje y retornar a España, lo que ocurrió en 1504. Luego de su llegada, en Sevilla tomó conocimiento de la muerte de quien consideraba su protectora y patrocinadora, la reina Isabel, por lo que iniciar nuevas empresas de exploración se harían difíciles de lograr.

El deceso de Colón se produjo dos años después, el 20 de mayo de 1506, cuando se hallaba en Valladolid.

Américo Vespucio y el nombre del nuevo continente

Nacido en Florencia en 1454, Américo Vespucio se dedicó al comercio como dependiente de la familia Médicis. Hacia 1492, se hallaba en Sevilla como agente comercial de sus señores, a la vez que mantenía relaciones con importantes marinos de la época, y obtuvo el cargo de piloto mayor.

Encontrándose en Sevilla, tuvo ocasión de conocer acerca de los descubrimientos efectuados por Colón, y posteriormente efectuaría dos viajes hacia el nuevo continente, el primero de ellos que formó parte de una expedición encargada por la corona española, y el segundo, a órdenes de Portugal.

En el primer viaje efectuado entre 1499 y 1500, acompañó a Alonso de Ojeda con el propósito de arribar a la India por el poniente. Al llegar a la zona tórrida, dentro del trópico de Capricornio, obtuvo importantes datos sobre esa región, sin hallar más riqueza que algodón y palo brasil.

El segundo viaje realizado entre 1501 y 1502 fue financiado por el rey portugués Manuel I. La intención era recorrer las tierras descubiertas por Cabral (Brasil), y llegar hasta las tierras australes. Vespucio determinó prolijamente el itinerario seguido y anotó las latitudes y longitudes recorridas así como las peculiaridades de las nuevas tierras, aunque advirtió que nada tenían que ver con el Asia.

Al regresar de este viaje, consiguió que un veronés tradujera una de sus cartas que tituló *Mundos Novus*, la cual alcanzó gran difusión. De esta manera, los eruditos de la época tomaron conocimiento de la existencia de un continente distinto al Asia. Posteriormente, varios editores franceses dieron a conocer la noticia mediante el tratado y atlas del cartógrafo alemán Martin Waldseemüller

titulado *Cosmographiae Introductio* publicado en 1507, en el cual, se sugería que el nombre que se le debía dar al nuevo continente debía ser el de América. De esta manera, se impuso el nombre de América a la tierra meridional descubierta por Vespucio. Este nombre alcanzó fama en seguida, pero los españoles no lo aceptaron y siguieron denominándola, hasta principios del siglo XIX, Indias occidentales.

3.4.2 La búsqueda de un paso interoceánico y el descubrimiento del Estrecho de Magallanes

Luego del descubrimiento del nuevo continente, los exploradores se esforzaron en el empeño de hallar una ruta hacia el océano Índico a través de un paso interoceánico. El primer navegante en intentarlo fue Juan Díaz de Solís, quien, entre 1515 y 1516, recorrió el litoral brasileño y penetró luego en el estuario del actual río de La Plata que ya había sido anteriormente explorado por los portugueses. Solís desembarcó en la costa Este, pero fue muerto por los indígenas sin encontrar el paso deseado.

Posteriormente, el navegante portugués Hernando de Magallanes estuvo al frente de una expedición española para el mismo fin, recorriendo parte de la ruta seguida por Solís, para luego dirigirse hacia el sur del continente. El 1° de noviembre de 1520, descubrió el paso que denominó de Todos los Santos (hoy estrecho de Magallanes). Después de atravesarlo, llegó a un archipiélago, que denominó Filipinas, donde murió a manos de los indígenas. Los sobrevivientes de su expedición regresaron en la nave La Victoria, al mando de Sebastián Elcano, y arribaron al punto de partida completando así la primera vuelta al mundo.

3.4.3 El descubrimiento del Mar del Sur

En las exploraciones que efectuaron en la región de Centroamérica y el norte de Sudamérica por Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa, se distinguió Vasco Núñez de Balboa, un capitán nacido en Extremadura, quien llegó a constituirse en uno de los jefes españoles más connotados. Balboa, a través de los indios, se enteró de las versiones que aseguraban que, detrás de las montañas, se extendía un extenso mar que conducía a un reino de fabulosas riquezas. Balboa, entonces, al frente de un pequeño grupo de hombres, atravesó a pie el istmo de Panamá y descubrió el océano Pacífico en setiembre de 1513, al que denominó Mar del Sur.

Balboa informó a España la noticia de su hallazgo, pero las ambiciones de otros conquistadores españoles que conspiraron contra el descubridor lograron desacreditarlo ante las autoridades españolas, y consiguieron nombrar como gobernador a Pedrarias Dávila, quien apresó a Balboa, sometiéndolo a un proceso por traición, luego de lo cual fue ejecutado en la plaza de Acla, en la actual Panamá el 15 de enero de 1615.

La importancia del hallazgo de Balboa fue trascendental, puesto que confirmó la sospecha de que entre Europa y el Asia se extendía un continente y que, por

lo tanto, las tierras descubiertas por Colón conformaban un nuevo mundo y que no pertenecían a la India. Ello llevó a iniciar la búsqueda de un paso hacia el mar descubierto por Balboa, por lo que, de allí en adelante, el esfuerzo de los exploradores se centraría en ese objetivo.

3.5 Principales descubrimientos y exploraciones efectuados por navegantes europeos entre 1497 y 1584

Los descubrimientos portugueses que permitieron hallar una nueva ruta hacia la India y el descubrimiento español de un nuevo continente fueron el motor para la realización de nuevas expediciones que lograron explorar y hallar cada vez más tierras para ambas coronas, empresa a la que pronto se sumaron navegantes enviados por Inglaterra y Francia. A continuación, se efectúa un listado de las más importantes en orden cronológico:

Descubrimientos y Exploraciones Geográficas

Años	Expedición	Descubrimiento
1497	Juan Caboto	Veneciano al servicio del rey Enrique VIII de Inglaterra. En 1497 llegó a América del Norte y exploró Terranova y El Labrador. Al año siguiente, realizó otro viaje en el que parece haber llegado a la región limítrofe de los actuales Estados Unidos de América y Canadá.
1498	Vasco da Gama	Navegante portugués que partió de Lisboa en julio de 1497 con la intención de bordear la costa africana, pasar el cabo de Buena Esperanza, en busca de la India. Logró su objetivo, convirtiéndose en el descubridor de una nueva ruta hacia el Oriente, llegando hasta Calicut, en la India
1500	Pedro Álvarez Cabral	Enviado por la corona portuguesa, llegó a costas del Brasil al desviarse de su ruta en un viaje hacia la India, tomando posesión de las tierras en nombre de Portugal.
1499-1500	Alonso de Ojeda	Navegante y conquistador español, recorrió las costas de Guyana, Venezuela, Trinidad y Tobago, Curaçao, Aruba y Colombia. Ojeda, en su expedición, estuvo acompañado por los navegantes y cartógrafos Juan de la Cosa y Américo Vespucio. En sus dos primeros viajes, dio el nombre Venezuela a la tierra firme en donde se hallaba el río Orinoco, ingresando al golfo de Paria.

1499-1500	Vicente Yáñez Pinzón	Llegó hasta el cabo de San Agustín en costas del Brasil y posteriormente descubrió la boca del Amazonas. La gran extensión de las costas que exploró le hizo pensar que había llegado a la India. El viaje fue accidentado y hubo varios naufragios.
1500-1502	Rodrigo de Bastidas	Capituló para descubrir tierras que no hubiesen sido visitadas anteriormente. Exploró el continente americano hasta la región de Cumaná. Comerció ventajosamente con los indígenas. Visitó el puerto de Cartagena y el golfo de Darién en toda su extensión. El punto final de su viaje fue Nombre de Dios (Panamá), aunque pasó también por Jamaica y La Española. A pesar de algunos naufragios, obtuvo importantes riquezas.
1513	Vasco Núñez de Balboa	Explorador y conquistador español que en setiembre de 1513 descubrió y exploró el océano Pacífico, bautizándolo como Mar del Sur.
1524	Juan Verrazzano	Navegante y explorador florentino. Fue enviado por Francisco I de Francia a explorar las costas atlánticas de América del Norte. Fue el primero en llegar al litoral del Canadá, en busca de un paso por el noreste hacia la India. En 1524 llegó a la bahía de Nueva York, navegando en costas de los actuales estados de Carolina del Norte, Nueva Escocia, y descubrió el río Hudson. En 1527 inició una expedición hacia el Brasil, y murió un año después.
1534-1542	Jacques Cartier	Cartier fue el primer explorador francés en América del Norte, y fue enviado allí cumpliendo misiones encomendadas por Francisco I de Francia. Remontó el río San Lorenzo y exploró las tierras canadienses de las que tomó posesión en nombre de su rey (1534-1535). Sobre la base de una aldea india que Cartier llamó Mont Royal, se fundó posteriormente la ciudad de Montreal.
1584	Walter Raleigh	Nombrado almirante por la reina Isabel de Inglaterra, realizó varias expediciones a América del Norte fundando la colonia de Virginia del Norte. En 1595 visitó la región del Orinoco.

3.6 Los Descubrimientos y sus Consecuencias

3.6.1 Consecuencias económicas

El descubrimiento de América y de la nueva ruta marítima a la India abrió enormes perspectivas para el ulterior desarrollo económico europeo. Valiosos productos —algunos de ellos desconocidos— ingresaron en gran cantidad a los mercados de Europa: la papa, el cacao, el maíz, el tomate, el tabaco, las especias y las esencias perfumadas fueron algunas de las mercancías que modificaron la dieta y los gustos de los europeos.

La abundancia de metales preciosos incrementó el naciente capitalismo y apuntaló a la burguesía dueña de los medios de producción y de cambio; asimismo, originó el surgimiento del mercantilismo, que fomentó el atesoramiento de metales preciosos para colmar la necesidad de los medios de pago. Europa se constituyó así en el centro económico del mundo, puesto que las colonias producían materias primas para sus potencias.

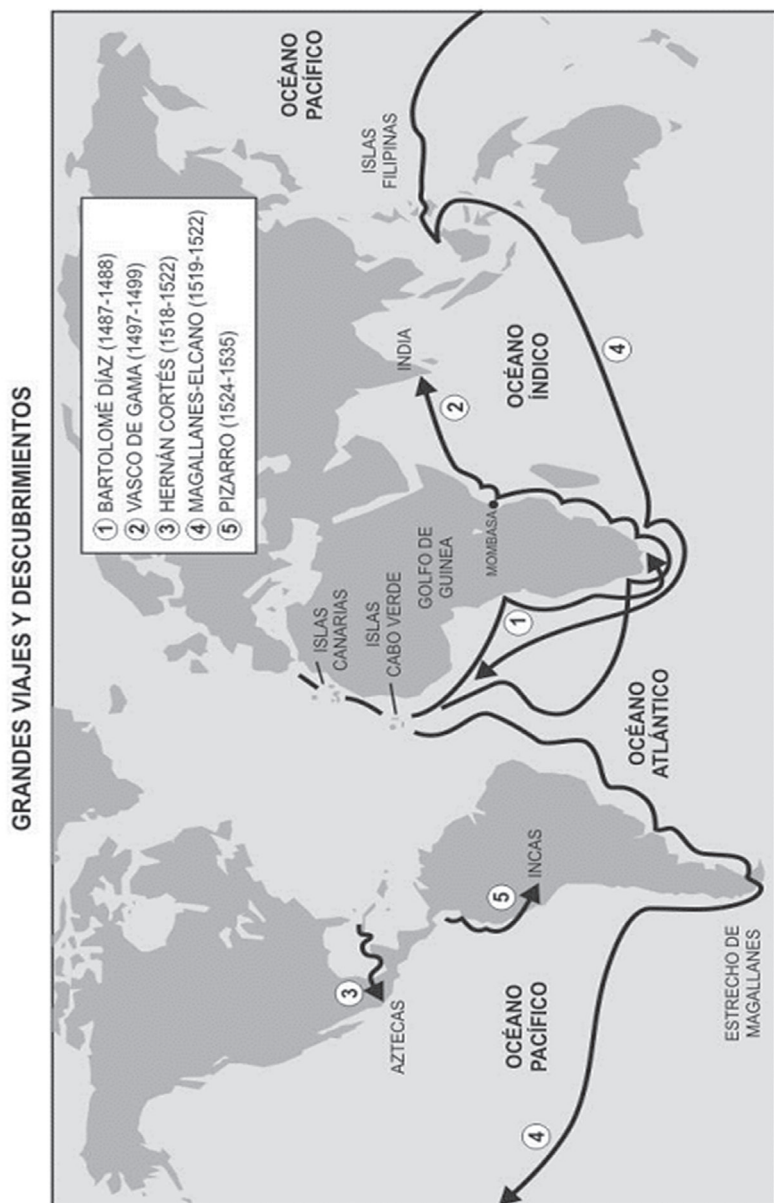
Las primeras consecuencias de los descubrimientos fueron el rápido desarrollo del comercio y de la industria. Por otra parte, se produjo una verdadera revolución en los precios, pues la aparición de una enorme cantidad de metales preciosos extraídos en las nuevas posesiones con el trabajo mal remunerado o esclavizado de la población aborígen determinó el abaratamiento de estos metales y un alza en el precio de las mercancías. Los primeros en sufrir este impacto fueron aquellos que percibían un salario: obreros, aprendices y peones. Al ascenso de la burguesía se opuso la creciente pobreza de las clases más bajas.

3.6.2 Consecuencias políticas

El desplazamiento del comercio desde el Mediterráneo hacia el Atlántico produjo el surgimiento de nuevas potencias en el Atlántico, tales como Portugal, España en un primer momento, seguidas por las Provincias Unidas holandesas, Francia e Inglaterra después, en desmedro de las antiguas potencias marítimas europeas del Mediterráneo y del Báltico, como lo fueron Venecia, Génova y la Liga Hanseática. Por la vastedad de las tierras que quedaron bajo su dominio, España se convirtió en la primera potencia mundial de la época.

La expansión colonialista surgida de la exploración y conquista de nuevos territorios en América, África y Asia marcó el nacimiento de una política de carácter imperialista por parte de las principales potencias europeas, que buscaron controlar las rutas marítimas y mantener sus dominios en ultramar, desde donde obtenían ingentes recursos tales como materias primas y metales preciosos. Esa búsqueda de predominio y hegemonía será motivo de incesantes luchas y disputas hasta entrado el siglo XX.

Las grandes monarquías de la época rivalizaban entre sí, y muchas veces la guerra era el resultado final de ese enfrentamiento. El dinero siempre era necesario y las encargadas de suministrarlo fueron las grandes casas bancarias. Los soberanos deudores tenían que pagar enormes intereses a mercaderes y banqueros para compensar los riesgos de sus empresas bélicas y políticas. Esta situación contribuyó a consolidar el ascenso político de la alta burguesía.



CAPÍTULO 4

LA GUERRA NAVAL EN LA EDAD MODERNA

4.1 La Guerra entre España e Inglaterra: La Campaña de la Armada Invencible (1587-1588)

Los reinados de Felipe II (1556-1598) e Isabel de Inglaterra (1558-1603) presentan una coincidencia en cuanto al tiempo en que ejercieron sus respectivos mandatos. Ambos fueron monarcas enérgicos, que trataron de imponer, por todos los medios posibles, su dominio a los demás países de Europa. Buques ingleses, por ejemplo, practicaban el contrabando en las costas americanas, mientras que sus corsarios atacaban las flotas españolas.

Luego de la muerte de María Tudor en noviembre de 1558, que implicó la asunción de su media hermana Isabel Tudor, decidida por consolidar el anglicanismo en Inglaterra, las relaciones con España se fueron deteriorando progresivamente. La pérdida de Calais para Inglaterra y su devolución a Francia, así como la entrega por parte de este último del Flandes a España mediante el tratado de Cateau-Cambresis de 1559, alertó a los ingleses acerca de la consolidación de la influencia española en el ámbito continental. Sin embargo, Inglaterra tenía motivos para mantener buenas relaciones con Felipe II, puesto que requería el comercio con los Países Bajos y con España, así como el apoyo militar en caso de que los franceses decidieran intervenir directamente a favor de los derechos sucesorios de María Estuardo. Esta situación iría cambiando, puesto que María Estuardo, que por su catolicismo gozaba de la simpatía de la corona hispana, fue hecha presa en Inglaterra y los tercios españoles al mando del Duque de Alba se afianzaron en el Flandes, al otro lado del Canal de la Mancha. Ello conllevaría a ver la presencia tan cercana de los españoles como una potencial amenaza a territorio inglés, mientras que los españoles temían que Isabel prestara apoyo a los rebeldes holandeses.

Sin embargo, la década de 1580 trajo consigo un aumento de la influencia del poder español y el temor inglés ante una posible invasión hispana, puesta de manifiesto en hechos como la anexión de Portugal en abril de 1581, la victoria en las islas Azores y los progresos militares del Duque de Alba en los Países Bajos. A estos acontecimientos se sumó el apoyo encubierto español a las conspiraciones contra Isabel en apoyo de la facción católica favorable a María Tudor, el embargo decretado por Felipe II a bienes y naves inglesas en mayo de 1585, lo que determinó que Isabel I decidiera apoyar a los rebeldes holandeses y el envío de una expedición naval a cargo de Francis Drake, la que atacó y saqueó los puertos de Vigo y Bayona en España, así como Santo Domingo y Cartagena en el Caribe.

En este contexto de creciente hostilidad mutua, en febrero de 1586, fue ejecutada María Estuardo y dos meses después Drake incursionó nuevamente sobre las Indias, hechos que decidieron a Felipe II a planear una invasión a Inglaterra.

4.1.1 El plan para invadir Inglaterra

Para llevar a cabo la invasión a Inglaterra, se preparó un plan, que consistió en reunir en Lisboa a 130 buques que transportarían al ejército español a través del Canal de la Mancha, efectuando una escala en Flandes para embarcar tropas de refuerzo de los Países Bajos españoles a órdenes de Alejandro Farnesio, Duque de Parma. Luego, esta fuerza se dirigiría hacia las costas de Kent, en donde desembarcarían al ejército, e iniciaría la invasión en territorio inglés. Una vez derrotadas las fuerzas inglesas, el objetivo era forzar a Isabel a firmar la paz para, con ello, contrarrestar el predominio inglés.

Con respecto a la armada enemiga, se debía evitar cualquier enfrentamiento directo hasta después de haber embarcado a las tropas de los Países Bajos. Al momento de efectuar el tránsito por el Canal y durante el desembarco, las naves de la Armada tenían como misión proteger las naves propias y destruir la flota inglesa en caso necesario.

4.1.2 Los preparativos y la incursión de Drake contra Cádiz

La tarea de organizar la expedición invasora fue encomendada por Felipe II al almirante Álvaro de Bazán. Conociendo que los españoles alistaban fuerzas para ir a la guerra contra su territorio, los ingleses prepararon un ataque sorpresivo al puerto de Cádiz, en donde se hallaba parte de la armada española.

El ataque se efectuó con 6 buques de guerra y 17 mercantes armados a órdenes del marino inglés Francis Drake, y se inició el 29 de abril de 1587. A lo largo de tres días, Drake destruyó la mayor parte de los buques españoles, incluyendo seis naves de más de 1.000 toneladas. Una vez logrado su objetivo, Drake navegó hacia las islas Azores atacando a las naves mercantes españolas, para retornar a Inglaterra luego de tres meses de campaña.

Como resultado, los españoles tuvieron que posponer sus planes de invasión para el año siguiente, puesto que debían reconstituir sus fuerzas.

4.1.3 La expedición hacia Inglaterra

Con las fuerzas casi listas, en febrero de 1588, los españoles hubieron de lamentar la muerte de Álvaro de Bazán, por lo que el mando de la expedición recayó en Alonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina Sidonia, personaje de nula experiencia naval.

Dentro del planeamiento de la expedición, los españoles tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

Teniendo en mente el éxito de Lepanto en 1571, la doctrina empleada para el combate fue la correspondiente a la de la época de las galeras, por lo que se embarcó considerable tropa a bordo para efectuar el abordaje, y ello en desmedro del empleo de la artillería, la que poseía menor alcance que la inglesa.

Por el motivo antes señalado, las instrucciones españolas indicaban para la batalla abarloarse y engancharse a los buques enemigos y, luego de abordarlos, iniciar la lucha cuerpo a cuerpo

Estas consideraciones y la doctrina española contrastaban con la empleada por los ingleses, puesto que estos últimos, ante la escasez de soldados, confiaron en el mayor alcance y eficiencia de su artillería, por lo que sus naves tenían instrucciones de entablar combate a la mayor distancia posible, a fin de evitar el abordaje por parte de los españoles. A ello se sumaría el hecho de contar con naves más ligeras y maniobrables que las españolas.

4.1.4 El zarpe de la Armada Invencible

Finalmente, la Armada española zarpó de Lisboa el 14 de mayo de 1588, con una fuerza conformada por 130 buques, la mitad de ellos de transporte y el resto de guerra con 22 galeones y 26 galeazas, transportando a 8.766 marineros, 22.700 soldados y 1.000 nobles voluntarios con el fin de sumar un total de 30.000 efectivos con las tropas del Duque de Parma. El 19 de junio, la Armada enfrentó una tormenta en inmediaciones de La Coruña, por lo que se vio obligada a refugiarse en dicho puerto para efectuar arreglos. El 22 de julio, la Armada zarpó de La Coruña, con rumbo a Flandes, a fin de recoger el resto de efectivos de su ejército invasor.

Las fuerzas enfrentadas

Flota inglesa

- 34 navíos de guerra
- 163 buques mercantes armados
- 2.000 cañones
- 20,000 hombres

Ventajas:

- Mayor alcance y precisión artillera
- Naves más maniobrables
- Liderazgo del Comandante de la Flota

Armada española

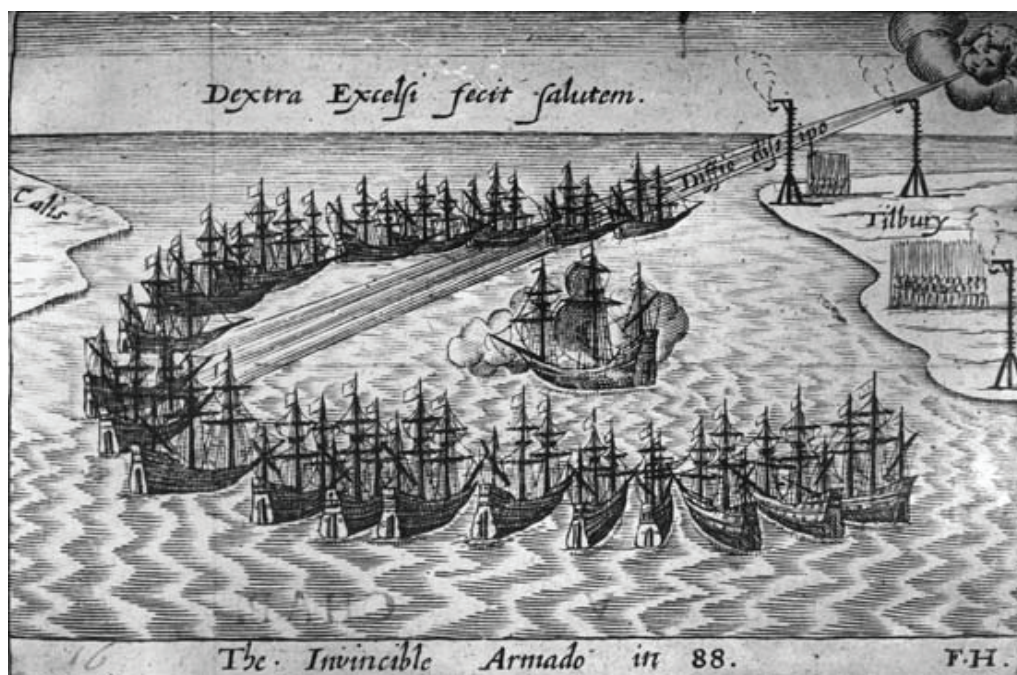
- 63 buques de guerra, entre galeones, galeras, galeazas y urcas
- 68 buques más pequeños, entre naos, carabelas, zabras, pinazas y pataches
- 2.400 cañones
- 27,000 hombres

Ventajas:

- Mayor peso de los proyectiles por cañón
- Mayor peso total de la andanada
- El personal de infantería

LA CAMPAÑA DE LA ARMADA INVENCIBLE



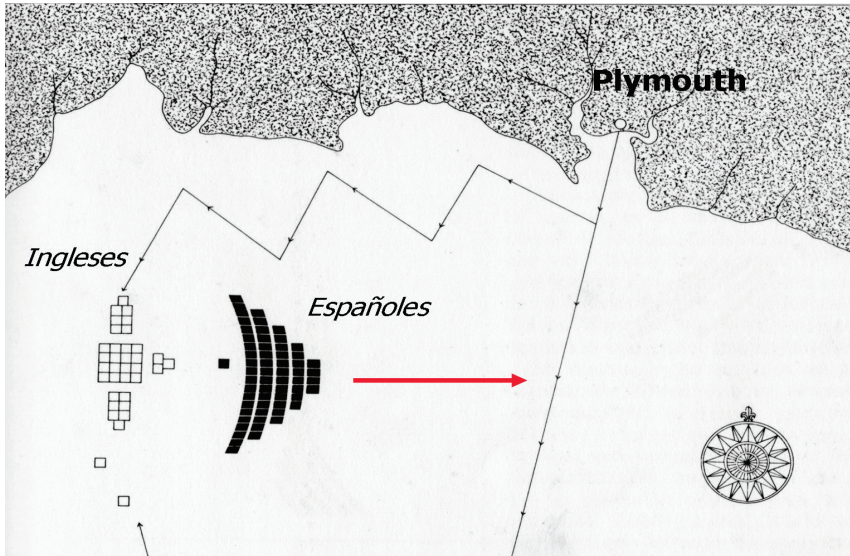


4.1.5 El cruce de la Armada Invencible por el Canal de la Mancha y acontecimientos posteriores

Advertidos de la proximidad de la Armada Invencible, a partir del 29 de julio, los ingleses estuvieron al tanto permanentemente de los movimientos enemigos; para ello, se había establecido un sistema de alerta con faros a lo largo de la costa inglesa. Tan pronto como se tuvo noticia del ingreso de la Armada al Canal de la Mancha, la flota inglesa zarpó de Plymouth para interceptar a la Armada. El 31 de julio, la Armada española, navegando en formación circular, navegó frente a Plymouth, donde la flota de Howard esperaba la oportunidad de dejar pasar a la fuerza enemiga, a fin de colocarse luego a popa de ella, en una posición favorable.

Habiendo avanzado la Armada más hacia el Este en su camino hacia el Flandes, el 1º de agosto, la flota inglesa con el Almirante Howard en el mando y con el apoyo de los marinos ingleses Drake, Hawkins y Frobisher se situó por detrás de las naves españolas en una posición a barlovento, con lo que obtendría la ventaja deseada frente al adversario, puesto que, favorecido por el viento, podría maniobrar e iniciar una acción artillera en el momento que deseara, sin que los españoles pudieran revertir fácilmente dicha situación. Con el enemigo inglés a popa, se inició una persecución, en la que los ingleses tuvieron cuidado de no acercarse mucho, conociendo que los españoles se hallaban preparados

para el abordaje. En ese sentido, los ingleses aprovecharon la movilidad de sus naves y el mayor alcance de sus piezas artilleras.



Disposición de la flota inglesa y de la Armada Invencible durante el cruce del canal de la Mancha

Continuando la persecución, los ingleses se reabastecieron de munición el 2 de agosto y el día 6, luego de transcurrida una semana desde el primer encuentro con la Armada, no habían logrado detener a sus enemigos. Sin embargo, la flota inglesa, menos numerosa pero mejor artillada, obligó a la Armada Invencible a refugiarse en Calais el día 6 de agosto para reabastecerse.

Allí, los españoles no pudieron llevar a cabo el embarque de sus ejércitos, puesto que, en la noche del 7, los ingleses efectuaron un ataque con brulotes, por lo que las naves españolas tuvieron que cortar amarras para eludir el incendio.

La Armada española inició su escape en cercanías de la costa de Gravelines, y luego Drake lanzó un enérgico ataque, por lo que los españoles se vieron forzados a acercarse a las costas holandesas, desde donde fueron atacados con artillería terrestre. Hasta el momento, la Armada española había perdido unas 20 naves y 5.000 hombres como consecuencia del enfrentamiento con la flota inglesa en el Canal y por el ataque en Calais.

Considerando que le resultaba imposible conseguir resguardarse en un puerto seguro en costas holandesas por la hostilidad de sus habitantes y no pudiendo efectuar el embarque del ejército del Duque de Parma, Medina Sidonia comprendió que su expedición había fracasado, y decidió retornar a España navegando alrededor de Gran Bretaña. Sin embargo, la peor parte para los

españoles estaba aún por venir, puesto que, en su ruta de retorno, se encontraron con una tormenta que les hizo perder a casi la mitad de las naves restantes.

Finalmente, habiendo perdido alrededor de la mitad de su flota (65 naves), la derrotada Armada Invencible retornó con sólo 10.000 hombres a España, entre el 22 de setiembre y el 14 de octubre de 1588.

Se debe mencionar que esta victoria de los ingleses no fue alcanzada solamente por su armada, puesto que a su favor jugó el apoyo holandés en tierra y el erróneo diseño de la estrategia española, que obvió neutralizar a las fuerzas inglesas y alcanzar el control del mar antes de iniciar sus operaciones contra territorio inglés. Por otro lado, la cercanía de los ingleses a sus puertos, les dio ventaja para reabastecerse, mientras que los españoles no pudieron hacerlo conforme lo habían planeado.

Consecuencias

La derrota española determinó el comienzo de la supremacía marítima española, para dar lugar progresivamente a la inglesa. España y su imperio empiezan un periodo de declive prolongado. Inglaterra queda en libertad para establecer colonias extranjeras y en América. Cabe señalar que esta no fue una derrota ni definitiva ni aplastante para los españoles, puesto que, durante los siguientes quince años, Inglaterra y España continuaron disputándose la supremacía en los mares: Drake atacó Lisboa en 1589, él mismo fue derrotado en 1595 al atacar Panamá; por su parte, entre 1596 y 1597, fuerzas españolas expedicionaron y fracasaron en un nuevo intento de invadir Inglaterra. Finalmente, la paz fue firmada entre ambas naciones en 1604.

En el campo de la guerra naval, de aquí en adelante, las batallas en el mar ya no serían decididas por el combate directo y cercano para luego abordar las naves enemigas como en la época de las galeras, sino a través de la artillería.



4.2 Las Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674)

Las Guerras anglo-holandesas surgieron fundamentalmente como consecuencia de la competencia comercial marítima entre Inglaterra y las Provincias Unidas de los Países Bajos. Estas guerras se dieron en tres periodos casi sucesivos: la Primera, entre 1652 y 1654; la Segunda, entre 1665 y 1667; la Tercera, entre 1672 y 1674. La importancia de las mismas radica en la influencia que tuvieron en el campo político y económico del mundo de la época así como por las innovaciones que trajeron consigo en la guerra naval. Con respecto a esto último, sería en el transcurso de la segunda guerra, en la que por primera vez se empleó la línea de batalla como disposición táctica, estableciéndose las bases para el desarrollo de la estrategia y táctica inherentes a las doctrinas modernas de la guerra naval.

Los antecedentes que ocasionaron el enfrentamiento entre Gran Bretaña y los Países Bajos los podemos hallar en la rivalidad que surgió entre ambas potencias marítimas en lo referente al transporte y comercio marítimo, así como a la disputa por la explotación de recursos pesqueros (pesca de arenque) en el Atlántico Norte, y la caza de ballenas.

Estas disputas por el control de los mares llevarían a ambas potencias a emitir normas que sentarían lo que en el futuro sería el derecho internacional marítimo: los holandeses, interesados en desarrollar su comercio marítimo y disputarle a Inglaterra su lugar en los mares, defendían la teoría propuesta por Hugo Grocio en 1609 en su breve tratado publicado bajo el título de “*Mare liberium*”, en el que afirmaba que el mar no era propiedad de nadie, sino territorio internacional, que todas las naciones eran libres de aprovechar sus recursos, propugnando asimismo el libre tránsito y comercio en los mares del mundo; mientras que en Inglaterra en oposición a las ideas holandesas, constituyó una base jurídica opuesta al librecambismo de las Provincias Unidas: la del “*Mare clausum*”, propuesta por John Selden el 1635, mediante la cual se establecía que los recursos marítimos mediante el uso común pueden llegar a escasear y, por lo tanto, el mar era susceptible de tener propietario y que el rey de Inglaterra lo era de las aguas que rodeaban las islas británicas.

También se produjeron actos de soberanía como la prohibición a los extranjeros de pescar en las aguas circundantes a las islas británicas, decretada por Carlos I en 1636 y renovada por Cromwell en 1652.

Dentro de las causas directas, la de mayor relevancia fue la promulgación de la denominada “Acta de Navegación” de 1651, la que estableció que el transporte de todas las mercaderías procedentes de Inglaterra o destinadas a esta debía hacerse únicamente en naves inglesas. Esta norma fue dada expresamente para limitar la fuerte competencia holandesa en las rutas comerciales en donde los británicos se hallaban presentes. Previo a la promulgación de dicha norma, los Estados Generales de las Provincias Unidas habían rechazado una propuesta de Cromwell para establecer una alianza y un gran Consejo Común que reuniera en Londres a los estados protestantes,

y ante la presión de las compañías de comerciantes, el Parlamento inglés aprobó la primera Acta de Navegación.

Esta acta era una clara afrenta al poder marítimo de las Provincias Unidas, y tanto los comerciantes holandeses como los de Zelanda se percataron de ello. Las Provincias Unidas enviaron embajadores a Inglaterra para tratar que el gobierno inglés cambiase de opinión, buscando restablecer las condiciones de comercio fijadas en la Magnus Intercursus, acuerdo comercial suscrito por varias potencias en 1496. Sin embargo, los ingleses endurecieron su postura, exigiendo que se les reconociera el dominio del mar en torno a las islas británicas, y que los buques holandeses arriasen sus velas y su pabellón en señal de reconocimiento cuando se encontraran con buques ingleses en dichas aguas.

4.2.1 La Primera Guerra (1652-1654)

El fracaso para llegar a una solución diplomática condujo a ambas naciones a enviar sus buques de guerra al mar, sin mediar una declaratoria de guerra. Los holandeses se negaron a reconocer los reclamos ingleses de su soberanía de los mares, provocando el primer enfrentamiento frente a Dover el 19 de mayo de 1652, cuando 42 buques holandeses comandados por Marteen van Tromp se enfrentaron a 19 buques ingleses al mando del general Robert Blake, los que ocasionaron la pérdida de dos naves a los holandeses gracias a su superioridad artillera.

Blake se hizo a la mar nuevamente a principios de junio para atacar al comercio marítimo holandés, navegando hacia las islas Shetland para interceptar un convoy holandés proveniente de las indias orientales y una flota pesquera de arenque.

Tromp zarpó para enfrentar a Blake, pero una tormenta ocurrida el 25 de julio evitó el encuentro; los ingleses sufrieron algunos daños, pero los holandeses perdieron a 16 de sus buques lo que sumado a las inclemencias del tiempo redujo las fuerzas holandesas a 34 naves.

Mientras tanto, De Ruyter navegó por el Canal de la Mancha con 20 buques de guerra y 4 brulotes para proteger a un convoy de un escuadrón inglés comandado por Sir George Ayscue, el que intentó mediante un ataque romper la formación de escolta de De Ruyter. Ello dio lugar a un confuso enfrentamiento el 16 de agosto, que enfrentó a unos 40 buques por lado. Ambos se atribuyeron la victoria, aunque fue De Ruyter quien cumplió con su objetivo al llevar el convoy a su destino.

Debido a una acusación de índole política, Tromp fue destituido del mando de la flota, y fue reemplazado por Witte de With, quien se unió a De Ruyter en la misión de proteger los convoyes que se dirigían hacia los Países Bajos. Sin

embargo, la flota holandesa con unos 60 buques no pudo evitar enfrentarse a los 68 buques ingleses que al mando de Blake protegían la boca del Támesis en Kentish Knock, y se produjo una batalla allí el 28 de setiembre. En este enfrentamiento, los ingleses se vieron favorecidos por su posición a Barlovento que los colocó en la retaguardia de la flota holandesa, la que una vez más fue obligada a retirarse por la superioridad artillera inglesa.

La victoria favoreció a Blake, y generó en el Consejo de Estado inglés la sensación de que no volvería a haber enfrentamientos hasta después del invierno. Esto los motivó a despachar una fuerza al Mediterráneo para disputar el control de esas aguas a una flota holandesa al mando de Jan van Galen.

Como consecuencia de la derrota en Kentish Knock, Tromp fue rehabilitado en el mando de la flota holandesa, y se hizo a la mar con 80 buques a fin de buscar un enfrentamiento con los ingleses, el que se produjo el 10 de diciembre en Dungeness. En esta batalla, la flota inglesa conformada por 42 buques al mando de Blake fue derrotada y obligada a retirarse, asegurando de esta manera el control temporal del Canal de la Mancha a los holandeses y el paso de sus buques mercantes. Por otro lado, esto trajo consigo el desabastecimiento de carbón a Londres y grandes pérdidas al comercio inglés.

Como reacción, los ingleses organizaron rápidamente un contraataque, el mismo que se produjo el 25 de diciembre en las afueras de Portland, dándose inicio a la llamada Batalla de los Tres Días. Tromp logró proteger a los ciento cincuenta mercantes que estaba escoltando, pero perdió en ese esfuerzo a varios de sus buques. En esta ocasión, ambas fuerzas se habían organizado en divisiones.

Ello tuvo como resultado la derrota de Tromp en la batalla de Portland ocurrida entre el 18 y 20 de febrero de 1653. En esta batalla, los holandeses lograron escapar hábilmente luego de dos días de persecución; la mejor capacidad artillera inglesa decidió la acción, pero ello trajo consigo que los ingleses formularan las instrucciones de combate que se constituyeron en doctrina táctica fundamental de combate en la época de la vela.

Estas reformas contribuyeron a la victoria inglesa del 2 y 3 de junio de 1653, conocida como la Batalla de Gabbard, en la que los holandeses fueron derrotados luego de serles hundidos 8 buques y capturados otros 11 de un total de 100, mientras que los ingleses no perdieron ninguno. A pesar de ello, Tromp se hizo a la mar de nuevo para romper el bloqueo impuesto tras sus derrotas anteriores por los británicos, pero murió derrotado el 31 de julio en Batalla de Scheveningen.

Con la llegada de Oliver Cronwell al poder inglés, pronto se iniciaron las negociaciones con los holandeses, puesto que él era opuesto a la guerra y estaba interesado en su pronta conclusión. Por su parte, los holandeses,

habiendo sufrido una disminución de su flota mercante, estaban dispuestos a llegar a un acuerdo; de esta manera, llegaron al final de la guerra el 5 de abril de 1564 con el tratado de Westminster.

Esta guerra marcó un cambio y una nueva era en la guerra naval, puesto que por primera vez se estrenó una doctrina propia e inherente al empleo de buques artillados.

La nueva doctrina formalizada a través de las instrucciones de combate otorgó un adecuado comando y control centralizado para las naves de una flota. En lo que respecta al desempeño de ambos contendores de lado holandés, quedaron demostradas las habilidades marineras de su gente de mar; sin embargo, sus buques, al ser de menor tamaño que los ingleses, se vieron superados por la mejor capacidad artillera de estos últimos. Las acciones de flota se caracterizaron en un primer momento por ser meras refriegas, pero, al finalizar esta primera guerra empleando las instrucciones de batalla, ambas flotas adoptaron la formación táctica de línea de batalla.

4.2.2 La Segunda Guerra (1665 - 1667)

En 1662, dos años después de la muerte de Cromwell, se restauró la monarquía en Inglaterra, ascendiendo al trono Carlos II, quien inició una política absolutista y de expansión colonial.

Entre tanto, se produjo una rápida recuperación financiera de las Provincias Unidas, continuando su expansión colonial, reforzando su presencia en la India y en el sudeste asiático. Ello originó un conflicto de intereses comerciales con Inglaterra en la medida que la influencia holandesa negaba el acceso a las compañías inglesas, en algunas de las cuales, se hallaban miembros de la nobleza, quienes ejercieron presión sobre el rey Carlos II para reanudar las hostilidades con las Provincias Unidas.

Entonces, los ingleses iniciaron una serie de acciones hostiles contra factorías holandesas dedicadas al tráfico de esclavos en la costa africana. Una de dichas acciones fue deliberadamente perpetrada en 1663 por Sir Robert Holmes, quien atacó el fuerte holandés en Goree ubicado en la costa oeste de África. Al año siguiente, fuerzas británicas y colonos de Nueva Inglaterra capturaron Nueva Ámsterdam en agosto, anexándose dicho lugar con el nombre de Nueva York.

Luego, como respuesta, el escuadrón mediterráneo de De Ruyter conformado por 23 buques recapturó Goree el 24 de octubre del mismo año, y navegó posteriormente hacia el Caribe; capturó varios buques ingleses para finalmente retornar a Holanda en agosto de 1665.

Todas estas acciones en su mayoría se habían realizado sin existir una declaratoria de guerra formal, la que llegaría a producirse el 14 de marzo de 1665. Como producto de ello, los ingleses consiguieron una alianza con el Obispo de Munster, quien envió a sus tropas a invadir los Países Bajos, acción que fue rechazada por los holandeses contando con el apoyo de Francia que le declaró la guerra a Inglaterra en enero de 1666. A la causa holandesa luego se uniría Suecia en febrero del mismo año y Branderburgo, situación que forzó a Munster a abandonar su apoyo a los ingleses.

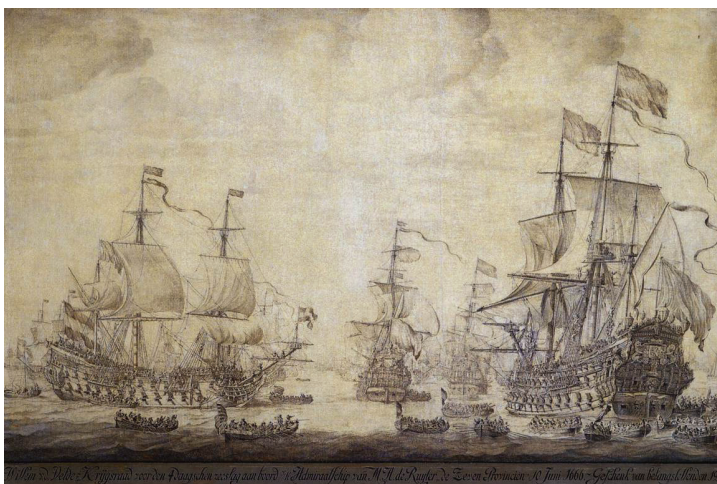
Mientras estas alianzas ocurrían, en el campo naval, el alistamiento de la flota inglesa decayó notablemente y sus mandos fueron reemplazados por miembros de la nobleza, lo que retrasó sus preparativos para combatir al enemigo holandés. Esta guerra que duró dos años y cuatro meses se caracterizó por desarrollarse netamente en el mar, enfrentando a ambos contrincantes en acciones de flota; se produjeron tres grandes batallas, la de Lowestoft, la Batalla de los Cuatro Días y la Batalla de St. James.

La primera de ellas se produjo el 3 de junio de 1665 en Lowestoft frente a Norfolk, la que enfrentó a la flota inglesa con 109 buques al mando de Jaime, Duque de York y a la flota holandesa con 103 buques al mando de Jacob Van Wassenaar, conde de Obdam. Durante el enfrentamiento, los ingleses efectuaron dos cambios de rumbo hacia el enemigo, el primero para poner un escuadrón a la máxima distancia de tiro de los cañones y el segundo para atraer a los buques holandeses al rango de tiro de los cañones de menor alcance; con estas maniobras, lograron decidir la victoria a su favor. Como resultado, los holandeses perdieron 17 buques y unos 4.000 hombres, entre ellos al propio Wassenaar, mientras que del lado inglés hubo de lamentarse la pérdida de 2 buques y unos 800 hombres.

Luego de esta batalla, se produjeron enfrentamientos menores entre fuerzas inglesas y holandesas en el Báltico, como consecuencia de haber incursionado una flota al mando de Edgard Montagu, conde de Sándwich contra un convoy holandés conformado por 70 naves que se hallaba en el puerto noruego de Bergen. Allí los ingleses intentaron capturar en agosto de 1665 a las naves holandesas, pero, gracias a la intervención de De Ruyter, el enemigo pudo ser rechazado, aunque le fueron capturadas 10 naves durante una tormenta que se presentó en la travesía hacia Holanda.

Con posterioridad a estos hechos, los holandeses buscaron la participación francesa en el mar, planeando reunir ambas fuerzas en la costa de Flandes. Por tal motivo y como medida preventiva, los ingleses elaboraron un plan para atacar a la flota holandesa, en el cual se consideraba dividir a sus fuerzas en tres divisiones, en las que una de ellas, con 20 buques al mando del príncipe Rupert, fue destinada a interceptar a las naves francesas al Sur del Canal Inglés, mientras que la vigilancia del estrecho de Dover quedó a cargo de 30 naves al mando de Edgard Montagu, dejando a George Monck duque de Albermarle con

54 buques para hacer frente al grueso de la flota holandesa. La división que efectuaron los ingleses en su flota fue totalmente contraproducente, puesto que la fuerza que al mando de Monck se enfrentó al enemigo lo hizo en inferioridad de condiciones el 1º de junio en la llamada Batalla de los Cuatro Días. En dicha batalla, pese a que la división del príncipe Rupert acudió en auxilio de Monck, los ingleses fueron derrotados por los holandeses; perdieron 17 buques, 5.000 hombres muertos y 3.000 prisioneros. Por su parte, los holandeses perdieron 6 buques y 2.000 hombres muertos.



La Batalla de los Cuatro Días

Tras esta derrota, los ingleses se refugiaron en el Támesis hacia donde De Ruyter efectuó una audaz incursión entre el 25 y 26 de julio, luego de la cual se produjo la Batalla del día de St. James los días 4 y 5 de agosto. En esta tercera batalla, se enfrentaron 89 naves inglesas al mando de Monck y el príncipe Rupert a 88 holandesas al mando de De Ruyter, Tromp y Evertsen. Los ingleses, favorecidos por las condiciones meteorológicas, lograron poner en aprietos a la flota holandesa, la que gracias a la hábil conducción de De Ruyter logró salvarse de un desastre, perdiendo tan solo 2 naves, pero con 1.000 bajas entre sus tripulantes. Como resultado de esta acción, los ingleses retomaron el control del Canal Inglés, y el 8 de agosto, un escuadrón al mando de Sir Robert Holmes navegó hacia las afueras de Texel, efectuando un ataque con brulotes incendiarios contra las naves mercantes holandesas que se hallaban en el estuario del Vlie, y logró destruir 150 naves mercantes.

Sin embargo, a pesar del éxito obtenido en sus dos últimas acciones, los ingleses se vieron en dificultades económicas como consecuencia del incendio y la peste ocurridos en Londres, lo que llevó al rey Carlos II a proponer negociaciones de paz a los holandeses con intermediación francesa a partir de marzo de 1667; sin embargo, el gran pensionario de las Provincias Unidas, Jan de Witt, dispuso que su flota al efectuara una incursión por el Támesis y el Medway, la que se realizó

entre el 19 y 23 de junio. Los holandeses, al mando de De Ruyter, conforme a lo planeado, penetraron con 24 navíos 20 naves menores y 15 brulotes en el Támesis y luego en el Medway, y lograron incendiar la base naval y astillero de Chatham entre el 22 y el 23 de junio; destruyeron 13 buques ingleses y capturaron a otros 2, entre ellos al buque insignia, el Royal Charles.

Esta acción ha constituido la mayor derrota inglesa sufrida en toda la historia; generó un gran pánico en la población londinense que se hallaba seriamente afectada por la plaga e incendio ocurridos el año anterior.

Finalmente, ambas partes continuaron las negociaciones para acabar con la guerra, y lograron un acuerdo de paz con la firma del Tratado de Breda el 31 de julio de 1667.

Como resultado, los holandeses lograron concesiones para comerciar con Inglaterra, mantuvieron sus posesiones en África y obtuvieron en Sudamérica el territorio de Surinam, mientras que los ingleses tomaron posesión definitiva de Nueva York y sus pretensiones de soberanía absoluta sobre el Canal Inglés no prosperaron.

En el campo naval, en las batallas ocurridas en la segunda guerra, se demostró la validez de la línea de batalla como formación táctica más adecuada para el combate, así como la importancia de dotar de mayor artillería a los buques, situación que fue apreciada especialmente por los holandeses, quienes reconocieron la necesidad de revisar su doctrina y dotar a su flota de buques de mayor tamaño y capacidad artillera.

4.2.3 La Tercera Guerra (1672 - 1674)

A pesar del tratado de paz de Breda, por parte de los ingleses persistió el deseo de desplazar a las Provincias Unidas como potencia marítima. Con tal propósito, Carlos II suscribió un tratado secreto con Luis XIV en contra de las Provincias Unidas en 1670. Por su lado, Francia había empezado a desarrollar una política expansionista invadiendo los Países Bajos españoles en 1667, y la intensión de Luis XIV era la de romper la dependencia que tenía su comercio exterior de los puertos y naves holandeses, para efectuarlo a través de Amberes. Entonces, con el objetivo coincidente de disminuir el poderío marítimo holandés, los aliados elaboraron un plan para atacar las Provincias Unidas por tierra y mar, pero esto fue conocido por De Witt, quien como medida preventiva dispuso un ataque sorpresivo a la flota inglesa, el mismo que por descoordinaciones internas nunca se llevó a cabo. Lo cierto es que los ingleses iniciaron las hostilidades cuando atacaron un convoy holandés el 12 de marzo de 1672, seguido por el ataque de un ejército francés de 130.000 soldados, que días después inició su marcha hacia territorio holandés con la intención de invadirlo. La guerra se inició con las declaratorias de Inglaterra y Francia a las Provincias Unidas el 19 y el 27 de marzo, respectivamente.

Mientras los franceses invadían los Países Bajos por tierra, el 7 de junio, la flota holandesa con 75 buques al mando de De Ruyter atacó y sorprendió a una flota combinada anglo-francesa conformada por 98 buques que se hallaba concentrada en la entrada del Támesis con planes de iniciar una invasión por mar en costas holandesas.

En el enfrentamiento que se produjo conocido como Batalla de Solebay, los ingleses que se hallaban al mando de Jaime, Duque de York, perdieron 4 buques y 2.500 hombres; mientras que los holandeses perdieron 2 buques y 2.000 hombres. Con esta batalla, De Ruyter frustró los planes anglo-franceses de invadir Holanda.

En el teatro de operaciones terrestres, a fin de impedir el avance francés, que había logrado penetrar en las provincias de Overijssel, Drenthe y Gelderland, la provincia de Holanda fue inundada, y dado que la situación aparentaba ser desfavorable, se produjo una revolución liderada por los partidarios de la casa de Orange, que trajo consigo la caída del gobierno republicano y el asesinato del gran pensionario Jan De Witt, su hermano, y de otros miembros del partido republicano. Como consecuencia de ello, Guillermo III de Orange fue nombrado estatúder de las Provincias Unidas en julio de 1672.

El esfuerzo holandés logró paralizar el avance francés sobre su territorio, por lo que el Parlamento inglés aprobó fondos para intentar otra invasión por vía marítima a las Provincias Unidas. Para tal propósito, una nueva flota combinada anglo-francesa fue reunida en Great Yarmouth, pero la campaña fue abandonada tras ser derrotada sucesivamente en la primera y segunda batallas de Schoneveldt (7 y 14 de junio de 1673) y en la Batalla de Texel en cercanías de la villa holandesa de Kijkduin, el 21 de agosto del mismo año.

Luego de estas derrotas y ante la fracasada campaña terrestre francesa, el Parlamento y la opinión pública inglesa demandaron a Carlos II a negociar la paz con los holandeses, la que finalmente llegó el 9 de febrero de 1674 con el tratado de Westminster, pero la guerra con Francia proseguiría por tres años más.

Consecuencias

Las guerras anglo-holandesas fueron una lucha por la supremacía en el mar de dos potencias marítimas. La primera guerra se centró fundamentalmente en contra de los convoyes holandeses. La segunda guerra tuvo énfasis en el enfrentamiento de ambas flotas por el control del mar. La tercera guerra introdujo operaciones combinadas en mar y en tierra.

Estas disputas trajeron consigo el desarrollo de la táctica de flota (instrucciones de batalla), la que llegó a un alto grado de sofisticación, en especial del lado británico.

En lo que se refiere al empleo de naves de guerra, este conflicto trajo consigo la estandarización de los buques de guerra y su clasificación de acuerdo con la cantidad de cañones y cubiertas.

El empleo de brulotes quedaría limitado en contra de buques fondeados en puerto, nunca más durante una batalla con naves navegando.

4.3 Evolución de las Naves de Guerra: Del Galeón al Buque de Línea (Navío de Línea)

Desde fines del siglo XVI, el diseño de las naves de guerra inició una evolución que estuvo influenciada básicamente por el interés de dotarlas de mayor artillería. Los constructores navales empezaron a diseñar buques poderosamente armados; con ello, se incrementó la cantidad de cañones, con lo que se introdujo una tercera cubierta de batería, como, por ejemplo, lograron los ingleses con el Prince Royal de 1610, diseñado por el maestro Phineas Pett. Este buque se hallaba dotado de 55 cañones al ser construido, pero en 1641, al ser modificado, se le instalaron 70 cañones. Su eslora era de 35 metros en la quilla, una manga de 13, 3 m y un calado de 5,5 m.

Ya para aquel entonces, a los buques de su tipo se les denominaba navíos, y en la medida que la artillería era incrementada a bordo, se demandó, a su vez, el aumento de la eslora, el desplazamiento y, por ende, el dotar a esas naves de un aparejo de mayor tamaño. Los palos, usualmente en número de tres, se hallaban conformados por los palos machos, por masteleros y mastelerillos.

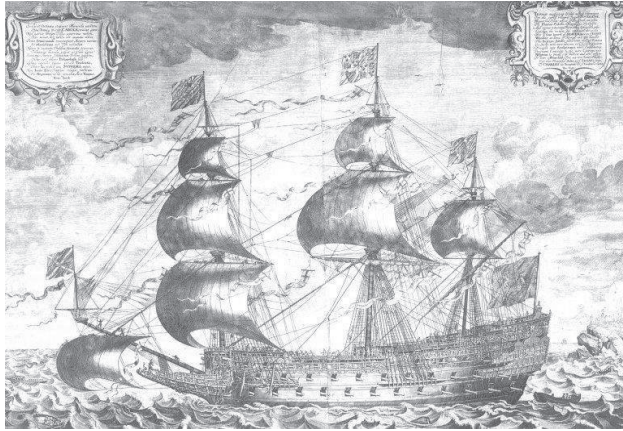
Al desarrollarse el aparejo de las naves al máximo, se demandó la presencia de mayor cantidad de marinería para maniobrar el velamen, y el incremento de artillería también trajo consigo la necesidad de contar con una mayor cantidad de artilleros.

Progresivamente, los castillos en proa y popa fueron eliminados, e incorporados al casco de proa a popa en una misma cubierta.

Continuando con las mejoras, durante el reinado de Carlos I en Inglaterra, se construyó el Sovereign of the Seas, con tres puentes o cubiertas de batería, botado al mar en octubre de 1637. Al momento de ser concluido, se hallaba dotado de 90 cañones; su eslora era de 39 m en la quilla, una manga de 14,2 m, un calado de 5,9 m y un desplazamiento de 1522 toneladas. Este buque, al igual que otras naves similares, participaría en las guerras anglo-holandesas, siendo reconstruido en 1660 y en 1665, ocasiones en las que el armamento aumentó hasta los 100 cañones.

Por su parte, los franceses también hicieron lo suyo, y un ejemplar representante de la nueva tendencia en construcción de naves de guerra fue el navío La Couronne, de 72 cañones y 1000 toneladas de desplazamiento, construido en 1638, en tiempos de Luis XIV.

Estos avances experimentados en el diseño de buques de guerra en el transcurso del siglo XVII se vieron influenciados notablemente durante las guerras anglo-holandesas,

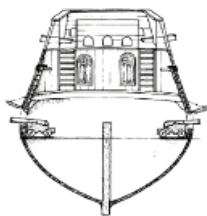


Navío inglés Sovereign of the Seas, buque de diseño avanzado para su época, al incorporar 100 cañones montados en tres cubiertas, anticipándose a diseños posteriores.

puesto que, una vez adoptada la disposición táctica de formar las naves para la batalla “en columna” o en “línea de batalla” durante la segunda guerra, hizo necesario aun más el incremento del número de cañones a bordo.

El combate en el mar, de allí en adelante, se efectuaría en acciones de flota, en las que a bordo se requería que la artillería fuese instalada dispuesta apuntando hacia ambas bandas “en batería”, con el propósito de concentrar el tiro contra las naves enemigas (o disparo en andanada).

Disposición de la artillería a bordo



- La artillería fue instalada sobre cureñas móviles.
- La artillería fue colocada en cubiertas destinadas específicamente, denominadas cubiertas de batería, en disposición para disparar hacia ambas bandas.
- Debido a que la relación eslora-manga aumenta, resulta más conveniente colocar los cañones en las bandas, en vez de proa y popa.

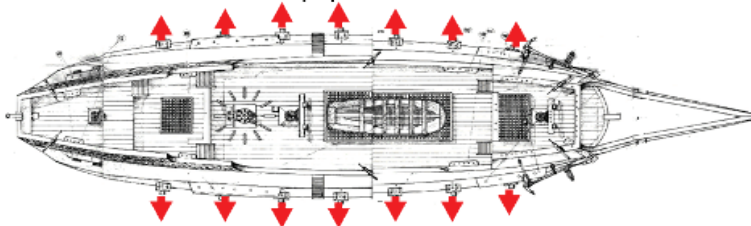
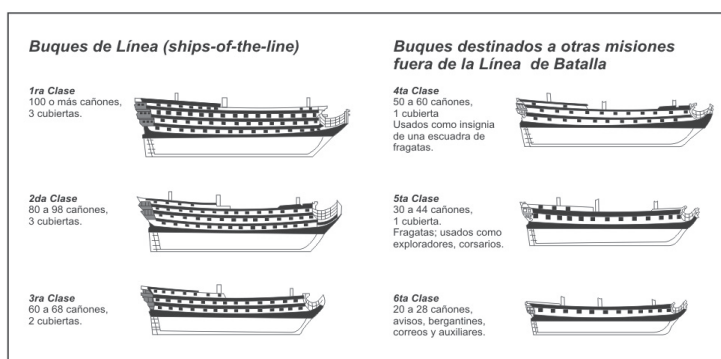


Gráfico que muestra la forma en la que la artillería era instalada a bordo

4.3.1 Clasificación de los buques de guerra a partir del siglo XVII

La introducción de nuevos tipos de buques del tipo navío y su empleo destinado a integrar una formación en línea de batalla, así como el empleo de otro tipo de buques para misiones complementarias y auxiliares a la flota, trajo consigo la idea de establecer una clasificación de las mismas en un principio, en relación con la cantidad de tripulantes que requerían. La primera clasificación de este tipo fue elaborada por los ingleses en el año 1604, en la que se consideraban cuatro clases: buques reales, grandes buques, buques medianos y buques pequeños.



Cuadro que muestra la clasificación de los buques de guerra, de acuerdo con la cantidad de cañones que portaban.

Posteriormente, en 1626, durante el reinado de Carlos I (1625-1649), este ordenamiento fue modificado a cuatro categorías, las que luego fueron denominadas clases, quedando divididas todas las naves de guerra en un total de seis clases, las tres primeras, para naves aptas para combatir en una batalla, y las tres últimas, para naves de menor tamaño y auxiliares. Cabe señalar que esta clasificación era aún efectuada en función a la cantidad de tripulación que dotaba a las naves, pero se consideraba como elemento secundario la cantidad de cañones que montaban a bordo.

En 1660, la clasificación fue revisada, pasándose a considerar las clases en función al número de cañones que embarcaba cada clase de buque. Luego, en 1677 fue adoptada como norma inamovible por la Real Armada inglesa, en tanto permitía conocer y calcular la cantidad de personal requerido por cada clase de buque, facilitando las labores administrativas. De acuerdo con esta clasificación, se consideraron a las tres primeras clases de buques como “capacitados” para integrar una línea de batalla, mientras que los tres restantes, destinados a otras funciones, tales como exploración, empleo como corsarios y ataque a las líneas de comunicaciones enemigas, avisos, escolta de convoyes y otras misiones auxiliares.

Cuadro resumen de la clasificación de los buques de Guerra en función al número de cañones

Buques de Línea (*ships-of-the-line*):

Clase	Cañones	Cubiertas	Dotación	Notas
1a. Clase	100 a más	3	850 a 875 hombres	Eran los buques insignia de la flota. Debido a su alto costo (unas 100.000 libras), menos de una docena de estos navíos estaba de servicio a la vez.
2a. Clase	80 a 98	3	700 a 750 hombres	Eran apenas un poco más pequeños que los de primera clase. Uno de sus defectos —que por lo general compartía con los navíos de línea— era que sus portañolas inferiores no se podían abrir con mal tiempo.
3a. Clase	64 a 80	2	500 a 650 hombres	Eran los más numerosos en las flotas. De las 175 naves más importantes de la Armada Real en 1805, en tiempos de Trafalgar, 147 eran de tercera clase.

Buques destinados a otras misiones fuera de la Línea de Batalla:

Clase	cañones	cubiertas	Dotación	Notas
4ª Clase	50 a 60	2 ó 1	320 a 420 Hombres	Por su tamaño, resultaban baratos de construir y de mantener por su mediana dotación. Su papel era de buque insignia de una escuadra de fragatas (cruceros) en ultramar.
5ª Clase	30 a 44	1	200 a 300 hombres	Eran clasificados también como fragatas, empleados como exploradores, para escoltar convoyes, como corsarios.
6ª Clase	20 a 28	1	140 a 200 hombres	Corbetas, bergantines y balandros. Eran empleados como avisos, mensajeros (correo), escolta y otras funciones auxiliares.

4.4 Evolución de la Maniobra y la Táctica en la Guerra Naval en la Época del Navío de Línea

A principios del XVII, sobre la base de las batallas experimentadas desde mediados del siglo anterior, había quedado claro que la formación en media luna no era tácticamente de utilidad (recuérdese la rígida formación que adoptó la Armada española durante su cruce por el Canal de la Mancha y que no le permitió maniobrar y hacer uso de su superioridad sobre los ingleses), puesto que la mejor manera de sacar el máximo provecho a la artillería de a bordo, montada dispuesta en batería apuntando hacia ambas bandas, era navegando en formación en columna o en línea de batalla.

La idea del abordaje como principal objetivo y medio para ganar una batalla era cosa del pasado, gracias al empleo de la artillería, que permitía entablar combate a una mayor distancia, así como que más se requirieran los hombres a bordo para maniobrar los aparejos, y operar la artillería. El abordaje, por último, era utilizado para la captura de un enemigo ya vencido.

Por otro lado, resultaba más conveniente navegar en escuadras, donde la que navegaba del lado de barlovento tendría el viento a favor; y para efectos de efectuar evoluciones debidamente coordinadas, las formaciones, que a veces llegaban a medir varias millas por la cantidad de naves que involucraban, eran divididas en tres escuadras: Vanguardia, Centro y Retaguardia.

4.4.1 La Creación de una Doctrina Táctica para el Combate: Las *Instrucciones de Batalla* inglesas

Durante la primera guerra Anglo-Holandesa (1652-1653), conflicto en que las operaciones estuvieron centradas contra los convoyes holandeses, las formaciones de las naves durante la travesía eran meras aglomeraciones, lo cual, durante el combate, no permitía un adecuado comando y control del almirante a cargo de la flota con respecto a sus naves; esto traía consigo el incremento de daños y pérdidas una vez finalizada la contienda.

Apreciada esta situación por los comandantes ingleses Robert Blake, Richard Deane y George Monck, éstos elaboraron, en 1653 luego de la Batalla de Portland, un código de 21 señales tácticas, en el que se establecía la formación de las naves en columna o línea de batalla, como la formación estándar, e imponía una forma de disciplina táctica a la flota, como formación básica para el combate.

Debido a la disposición de la artillería a bordo “en batería” que proyectaba el tiro hacia el través, la columna constituía el modo más práctico de desatar cooperativamente el poder de fuego, maniobrando las naves de manera ordenada, eslabonada y de manera simultánea.

Los resultados que se lograban alcanzar con estas instrucciones y la disposición táctica eran cuatro:

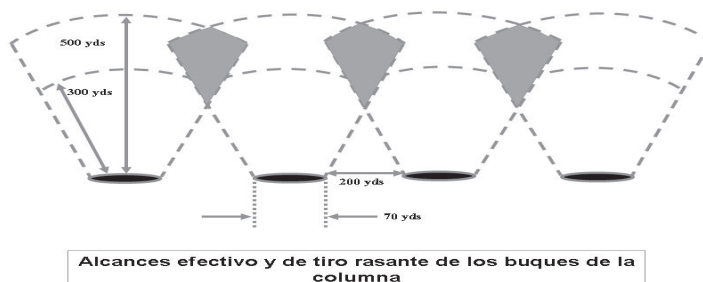
- Control de cada columna por parte del almirante, mediante el empleo de las señales establecidas en las Instrucciones, que permitían un rápido entendimiento de la maniobra ordenada;
- Evitar las interferencias mutuas (fricción) como consecuencia del humo o la confusión surgida durante el combate (melée o refriega);
- Eliminación de los desertores, advertido con severos castigos mediante el artículo 7º de las Instrucciones de combate;
- La división de la columna en un mínimo de tres columnas comandadas, vanguardia, centro y retaguardia, con la finalidad de proyectar bajo control al combate a todos los buques en la menor cantidad de tiempo, evitando desperdiciar el volumen de fuego.

Otro de los resultados apreciados en aplicación de las Instrucciones de Batalla durante el combate era el que la columna cerrada permitía la concentración de fuego sobre el enemigo; ello, a su vez, trajo consigo el aumento del volumen de fuego, logrado tanto por la rapidez de los artilleros como por la cercanía de un buque a otro.

Siendo la concentración de fuego sobre el enemigo una forma de decidir con más rapidez el resultado de un combate, surgió la posibilidad de incrementar el volumen de fuego de cada buque apilando verticalmente los cañones, por lo que buques de dos o más cubiertas resultaban ser los idóneos. Como consecuencia de ello, las armadas buscaron construir buques con mayor capacidad artillera y número de cubiertas para satisfacer el nuevo requerimiento.

Ya en este tiempo, quedaba claro que el resultado de un combate ya no podía ser definido por el abordaje o por el efecto de hundir a la nave enemiga, sino, más bien, por ponerla fuera de combate anulando su capacidad de disparar y propulsar, resquebrajando la moral y voluntad de lucha de sus dotaciones. El combate, entonces, era decidido por la velocidad de fuego, precisión y penetración de las armas.

En el libro *Táctica de Flota* de Wayne P. Hughes, el autor nos presenta un interesante dibujo, en el que se explica gráficamente los alcances efectivo y de tiro rasante que se podían obtener mediante el empleo de una columna o línea de batalla, que permitía el aprovechamiento máximo de la artillería embarcada a bordo de los navíos de la época, el mismo que se reproduce a continuación:



*Alcances efectivo y de tiro rasante de los buques de la columna
(reproducido de Hughes, Wayne P., Táctica de Flota, p.35.)*

4.4.2 Modificaciones a las *Instrucciones de Batalla*

Sobre la base de las experiencias que se iban obteniendo en combate, las instrucciones de batalla fueron posteriormente modificadas, y en 1673, Jaime, Duque de York, publicó sus Instrucciones de Navegación y de Batalla, que se constituyó en el primer texto completo de tácticas para la flota, en el que se establecían 26 instrucciones de navegación y táctica. En él, daba un especial énfasis en la importancia de mantener la formación en línea de batalla.

Posteriormente, en 1691, el Almirante Edgard Russell publicó unas nuevas Instrucciones de Navegación y Batalla, en las que se incorporaban experiencias propias y de los holandeses. Este nuevo documento fue la base fundamental para las tácticas inglesas hasta 1783. Estas instrucciones establecían ideas como la concentración del tiro y el mantenimiento del control de la flota. Nuevamente se daba énfasis en que el principal elemento de la táctica británica era el mantenimiento de la línea de batalla, manteniéndose como norma que sus naves debían siempre buscar y ganar una posición a barlovento durante la batalla, con el propósito de concentrar el esfuerzo inicial en la vanguardia enemiga.

Sin embargo, se debe mencionar que el apego al pie de la letra de las instrucciones de batalla, luego adoptadas por otras marinas, trajo consigo la desventaja de que se convirtieran en dogma, negando cualquier flexibilidad de acción a un comandante en la presencia del enemigo, no permitiendo a los comandantes la iniciativa de actuar de manera distinta a la establecida en situaciones no previstas en las instrucciones, o simplemente por no considerar las condiciones locales de tiempo y viento. Con ello, los comandantes no pudieron desarrollar su creatividad, dejando de lado la posibilidad de efectuar maniobras como la concentración del fuego sobre la retaguardia enemiga, el corte de línea o la maniobra de duplicar al enemigo.

Tenemos como ejemplo que la adhesión rígida a tal doctrina táctica podía tener

efectos nefastos, como ocurriría en el desastre de la flota británica del Almirante Byng en las afueras de Menorca en 1756, que ocasionó la pérdida para los británicos de la base de Forte Mahon, así como la desastrosa acción de la flota británica en las afueras de la Bahía de Chesapeake en 1781, que conllevó la pérdida de las colonias americanas.

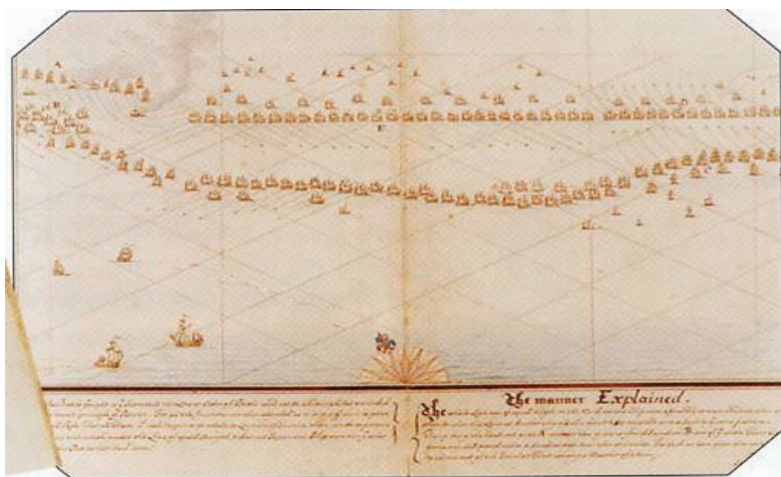


Imagen del libro de "Instrucciones Permanentes de Batalla" de 1653

4.4.3 Tipos de maniobras con la flota y ventajas

La maniobra (posición) a barlovento

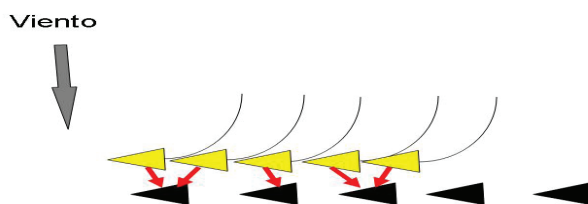
- Se posee la iniciativa de determinar el tiempo y la distancia para establecer batalla con la flota enemiga.
- El humo de la artillería se disipaba rápidamente.
- La desventaja residía en que la hilera inferior de cañones del costado atacante era a menudo barrida por las olas y resultaba inutilizable.

La maniobra (posición) a sotavento

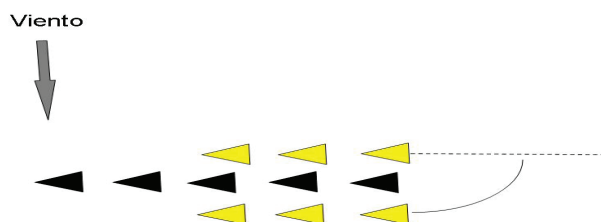
- Otorga la posibilidad de decidir cuándo apartarse de la flota enemiga.
- Los cañones, más elevados sobre la quilla, se mantenían apartados del mar y podían seguir en acción.

4.4.4 Tácticas de refriega

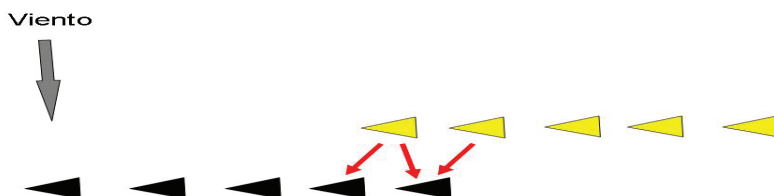
Las tácticas de refriega eran una serie de maniobras que los comandantes de una flota podían adoptar, de acuerdo con cómo se presentaran las condiciones durante el inicio del combate. La idea de la aplicación de las mismas era explotar al máximo la sorpresa, ganándole la iniciativa al adversario. A continuación, se explican gráficamente las mismas.



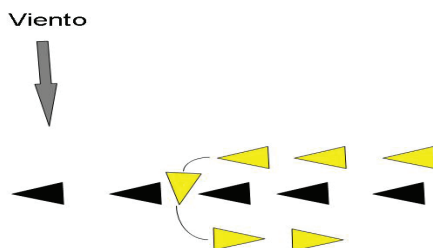
Concentrar el tiro.



Duplicar, atacando por ambas bandas simultáneamente.



Atacar por la retaguardia, aprovechando mayor velocidad desde barlovento para destruir más rápidamente a la columna enemiga. La vanguardia del enemigo tardará en maniobrar para auxiliar a su retaguardia.



Romper o cortar la línea enemiga, concentrando el volumen de fuego sobre el centro o la retaguardia enemiga. La vanguardia enemiga estará incapacitada de auxiliar al resto de su columna.

Algunas consideraciones para el empleo de las naves en batalla

La flota con mayor habilidad artillera podía obtener la ventaja, por lo que era necesario el entrenamiento de la marinería para disparar las armas rápidamente y con precisión.

Únicamente los buques fuertemente artillados eran capaces de permanecer en formación en columna durante la batalla, por lo que se requería naves con más de 80 cañones. De allí que a partir de los buques de 3º clase, se hallaban habilitados para formar parte de una línea de batalla. Asimismo, por tal motivo, las naves más pequeñas (fragatas, corbetas, avisos, balandras y otros auxiliares) fueron relegadas para misiones de patrullaje, reconocimiento, asedio y ataques contra los buques mercantes enemigos (incursión contra las rutas de comercio enemigas).

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre Vio, Carlos. Historia naval mundial. Universidad Marítima de Chile. Viña del Mar, 1997. T.1.

Anglim, Simon y otros. Técnicas bélicas del mundo antiguo, 3000 a. C.-500 d.C. Libsa, Madrid, 2007.

Bennett, Matthew y otros. Técnicas bélicas del mundo medieval, 500 a. C.-1500 d.C. Libsa, Madrid, 2007.

Dudszus, Alfred y Henriot Ernest. Dictionary of Ship Types. Conway Maritime Press. Londres, 1986.

Gardiner, Robert (ed.). The Age of the Galley. Conway's History of the Ship. Conway Maritime Press. Londres, 1995.

Gardiner, Robert (ed.). Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship, 1000-1650. Conway's History of the Ship. Conway Maritime Press. Londres, 1994.

Gardiner, Robert (ed.). The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840, Conway's History of the Ship. Conway Maritime Press. Londres, 1992.

Hughes, Wayne P. Táctica de flota y del combate costero. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 2002.

Ireland, Bernard. Barcos de Guerra. De la vela a la era nuclear. Noguer, Barcelona, 1978.

Martínez Hidalgo, José (ed.). Enciclopedia General del Mar. Garriga. Barcelona, 1982. 3ª ed. Vol. 8

Pemsel, Helmut. A History of War at Sea. 3ª ed. Naval Institute Press. Annapolis, Maryland, 1979.

Savant, Jean. Historia Mundial de la Marina. Continente. Madrid, 1965.

Woodman, Richard. The History of the Ship. Conway Maritime Press. Londres, 2002.

Este libro se imprimió en los talleres gráficos de
CONTIPAPER S.A.C.
Situado en: Jr. General Varela N° 433 Breña • Lima 05
R.U.C. 20508843764
Diciembre, 2014