

# EL ALMIRANTE BONIFAZ, ENTRE LA HISTORIA Y LA LEYENDA

Juan RODRÍGUEZ GARAT  
Almirante (retirado)

## Introducción

El pasado año cumplió 800 años la catedral de Burgos. Construida en piedra por iniciativa de Fernando III el Santo y sometida a los cuidados de los burgaleses, la catedral se mantiene joven y hermosa, orgulloso símbolo de nuestra cultura y de nuestra historia. Por desgracia, la catedral de Burgos es solo una excepción. No todas las obras de los hombres sufren un destino parecido. Algunas de las hazañas más valiosas de la historia de España, que también tienen sus raíces en la ciudad, apenas permanecen en la memoria colectiva de los españoles.

Quizá la más notable de las gestas cuyo origen está relacionado con Burgos y sus gentes sea la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo, «la cosa que dio cima a las otras cosas todas que este rey don Fernando hizo» en palabras textuales de la *Primera crónica general*, fuente común de todos los historiadores de la época, mandada redactar por Alfonso X el Sabio y continuada durante el reinado de Sancho IV.

Con ocasión de ese centenario de la catedral, y siendo director del Instituto de Historia y Cultura Naval, tuve la oportunidad de visitar en esta ciudad una pequeña pero interesante exposición llamada «Burgos, legua cero del viaje de Magallanes-Elcano», con un subtítulo tan evocador como el de «Una historia de reyes, mercaderes y océanos». Con tanta o más razón pudiera decirse que la conquista de Sevilla empezó aquí. Burgos, ya fuera cuna de Ramón Bonifaz o su lugar de adopción, puede presumir de haber sido otra vez legua cero de una historia que, en esta ocasión, cabría adjudicar a reyes, marinos y barcos.

Es de esa historia de la que trata este artículo. Una historia protagonizada por un Ramón Bonifaz que sin duda pudo ver en Burgos el comienzo de las obras de la catedral, pero de quien no quedan apenas rastros sólidos porque sus hazañas, o al menos las que de él conocemos, tuvieron lugar en barcos de madera de los que, por desgracia, no ha quedado apenas vestigio, ni arqueológico ni documental; y porque hasta su tumba, que seguramente él esperaba

que fuera memoria eterna, fue profanada por los franceses durante la guerra de la Independencia.

## De entre la niebla

¿Qué nos dice la historia sobre Bonifaz? Es muy poco lo que sabemos acerca de su persona, pero no deberíamos extrañarnos de eso. Lo cierto es que la mayoría de los hechos ocurridos en ese periodo relativamente oscuro de la humanidad que llamamos Edad Media están envueltos en la niebla. Una niebla que sin duda oculta innumerables héroes dignos de recuerdo, innumerables gestas, innumerables actos de valor o de cobardía, de lealtad o de traición, de generosidad o de egoísmo. Todos esos hechos han desaparecido para siempre de nuestra memoria colectiva, ya sea porque no han encontrado ningún cronista que quisiera contarlos, ya porque los relatos que quizá se escribieron se han perdido con el tiempo.

Son muy pocos los hitos que sobresalen de esta niebla, muy espesa en la Edad Media. Como las cimas de las montañas más altas, solamente los hechos más decisivos —al menos desde el punto de vista de las personas a quienes servían los cronistas— han quedado registrados documentalmente, y aun estos quizá aparezcan a nuestra vista deformados por la perspectiva, cuando no por los intereses de los autores. No deberíamos, por ello, confiar demasiado en el rigor histórico de los relatos que conservamos. Si hoy, con todas las herramientas de verificación que tenemos a nuestro alcance, es difícil distinguir entre la verdad y la propaganda de guerra, ¿cuánto más tenemos que poner en cuarentena lo escrito cuando solo la memoria de los testigos —siempre flaca, siempre parcial, siempre sesgada— avalaba las crónicas de la época?

A falta de una historia plenamente verificable, que pueda arrojar toda la luz que nos gustaría sobre lo ocurrido durante largos periodos de nuestro pasado, encontramos parte de nuestras raíces en leyendas en las que se entremezclan mitos y realidades. Así, no sabemos muy bien quién fue don Pelayo, lo que no ha sido obstáculo para contarle entre los grandes héroes de nuestra historia. Incluso la Armada, que no siempre ha sabido mirar atrás con sosiego para valorar su increíble pasado, dio su nombre a su primer acorazado, hacia el año 1885.

Tan importante como el mítico monarca es otro notable burgalés, don Rodrigo Díaz de Vivar, que ha dado pie a algunas de las más brillantes leyendas de nuestra historia, desde el *Cantar de Mioo Cid* hasta, más recientemente, los versos de Manuel Machado o Rubén Darío. ¿Quién no se ha sentido impresionado por ese ciego sol, la sed y la fatiga de la terrible estepa castellana por la que, polvo, sudor y hierro, el Cid cabalga? Tanto como sus hechos de armas, esa desnuda limosna de su mano que un Cid sin recursos ofrece a un mendigo leproso está todavía viva en la memoria de algunos —quizá no muchos, la verdad— de los españoles de hoy. ¿Historia o literatura? La diferencia importa a los científicos, desde luego, pero ambas tienen parecido valor como herramientas para incentivar a los pueblos, como estímulos para hacernos mejores.

Con todo, es la historia y no la poesía la que inspira este artículo. Pocos son los hechos del siglo XIII que han logrado pasar a las páginas de nuestros libros, pero la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo es uno de ellos, rescatada del olvido por la antes mencionada *Primera crónica general*, que la cubre extensamente. Pero no es solo esta crónica la que da fe de la hazaña. El hecho más llamativo de esa conquista, el que más ha logrado capturar la imaginación de todos los autores que han escrito sobre ella, es la rotura del puente de barcas, todavía presente en los escudos de varias ciudades norteñas (Santander, Laredo, Comillas, Santoña y Avilés) y en el de la propia Comunidad de Cantabria. En todos ellos, y en algunos otros que hoy se han perdido, aparecen como motivos comunes las naos, las cadenas y, dibujada con mayor o menor fortuna, la Torre del Oro, monumento inconfundible de la que fue capital almohade de al-Ándalus.



Escudo de la ciudad de Santander

Asociados a esos hechos históricos, recordamos también a unos pocos de nuestros héroes. Ramón Bonifaz, a quien la ciudad de Sevilla dedica una escultura que forma parte del monumento que conmemora a su conquistador, Fernando III el Santo, es uno de ellos. Pero Bonifaz es la excepción, y no la regla. La inmensa mayoría, por desgracia, permanecerán hasta el fin de los tiempos ocultos por la niebla, una niebla particularmente espesa —como suele ocurrir en la realidad— sobre la superficie de la mar. Así, todos los españoles conocen a don Pelayo o al Cid. La mayoría, sin embargo, serían incapaces de citar un solo marino medieval, lo cual no deja de ser contradictorio en una nación que, si escribió páginas decisivas en la historia de la humanidad, fue casi siempre sobre la mar. Por limitarnos a las tres grandes, el descubrimiento de América, la primera vuelta al mundo o la batalla de Lepanto son hechos globales que ninguna historia de nuestra especie podría olvidar.

Hace algunos años, cuando el autor de estas líneas estaba todavía en activo, destinado en la Flota, mandaba el flanco sur de la Alianza Atlántica un almirante norteamericano, de nombre James Foggo. Un marino culto como él, en sus contactos con los marinos españoles, solía mostrarse extremadamente respetuoso con nuestra historia. ¿Qué se siente cuando uno manda

nada menos que la flota española, protagonista de tantas de las hazañas que he leído en los libros? preguntaba, como si su propio mando fuera cosa menor. Por desgracia, el tiempo y (¿por qué no reconocerlo?) cierta dejadez por parte de quienes debemos cuidar de nuestras raíces, ha borrado de los españoles esa admiración por nuestro pasado que tan importante es para construir un futuro prometedor.

Cuando se compara con lo que ocurre en otras latitudes con héroes tan dudosos como Francis Drake, sorprende que marinos castellanos como Ramón Bonifaz, protagonista de este artículo, o Fernán Sánchez de Tovar, que saqueó las costas de Inglaterra a finales del siglo XIV y derrotó decisiva y repetidamente a los portugueses; y, en la Corona de Aragón, Roger de Lauria, reconocido por muchos —y no solo en España— como el más brillante almirante medieval, sean unos perfectos desconocidos para la mayoría de nuestros conciudadanos.

## **El tapiz de la historia**

Pero Bonifaz, Sánchez de Tovar y Roger de Lauria no estaban solos sobre las cubiertas de sus buques. En realidad, y si se me permite la reflexión, no bastan tres hilos sino que son muchos más los que necesita el tiempo para tejer el tapiz de la historia. Por desgracia, muchos de estos hilos son demasiado endebles para merecer la atención de los cronistas y, condenados a una vida fugaz, desaparecen de la obra con rapidez, envueltos en la niebla, relegados al olvido. ¿Qué sabemos de los centenares de hombres que acompañaron a Bonifaz en su hazaña? Prácticamente nada, apenas unos pocos nombres de los que podrían haber estado allí: Rui López de Mendoza, Rui Pérez de Avilés, quizá Payo Gómez Charino. Indudablemente, el olvido de tantas de sus líneas resta belleza al tapiz original, trastoca muchas de sus escenas o las hace tan ininteligibles como lo sería un Quijote sin Sancho Panza. Si Cervantes hubiera sido historiador, en lugar de novelista, seguramente hubiera omitido a Sancho, que como personaje histórico podría parecer secundario, pero a quien el genio del autor convierte en imprescindible para entender el relato. ¿Quiénes fueron los Sancho Panza del Rey Santo o de Ramón Bonifaz? No lo sabemos, pero es razonable suponer que es mucho lo que nos estamos perdiendo.

En definitiva, el tapiz que conservamos está ajado, incompleto; aun así, hay muchas razones para conservarlo como un tesoro. La historia no es solo la ciencia que descifra nuestras raíces. Ni siquiera es solo ese «testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente, advertencia de lo por venir» que Cervantes hizo decir a don Quijote. La historia es, además, el *curriculum vitae* de los pueblos. Si nuestro propio currículo sirve a quien nos valora para contar o no con nosotros, para asignarnos responsabilidades, para otorgarnos su confianza, la historia también sirve a las demás naciones sobre la tierra para juzgarnos. Inevitablemente, la historia da o quita peso a las razones de los pueblos, da o quita peso a nuestras razones, a las razones de los españoles. Y

todavía hay algo más, el valor de la tradición y del ejemplo. Desde las páginas deportivas de los diarios se anima a los futbolistas a que luchen por el escudo del club que llevan en el pecho. Pero también quienes ya no jugamos al fútbol solemos esforzarnos por estar a la altura de la bandera que nos cobija o del pueblo al que servimos. Y de las naciones, sin duda, puede decirse lo mismo: al igual que las personas, los pueblos también se esfuerzan por estar a la altura de su propia historia. Por eso, no cabe engañarse: rebajar el listón de nuestro pasado equivale a reducir nuestras expectativas de futuro.

Nos jugamos mucho en este terreno pero, a pesar de lo mucho que nos jugamos, la sociedad española, de la que los marinos también formamos parte, vive muchas veces de espaldas a su historia..., cuando no la afea deliberadamente, realzando los fracasos y cuestionando los éxitos, muchas veces por razones completamente extemporáneas, juzgando los hechos de quienes nos precedieron con valores que la humanidad solo ha logrado descubrir varios siglos después. Al hacer esto, olvidamos que, dañadas las raíces, se daña el árbol. Olvidamos que, empobreciendo nuestro currículo, empobrecemos nuestro futuro. Olvidamos que, al renegar de nuestra huella, hacemos que nuestro camino pierda sentido, a nuestros ojos y a los ojos de los demás pueblos que nos acompañan sobre la tierra.

Los marinos, insisto, no somos una excepción. Si acaso, cuando cometemos el error de olvidar de dónde venimos, somos más culpables que otros porque, además del frío cálculo de beneficios, además de nuestros propios sentimientos como españoles, tenemos un precepto que obliga a todos los militares, el artículo 21 de las Reales Ordenanzas, que dice textualmente: «rendir homenaje a los héroes que forjaron nuestra historia es un deber de gratitud y un motivo de estímulo para la continuación de su obra».

En cumplimiento de este deber, en la Armada de hoy ponemos a nuestros buques los nombres de nuestros héroes. Pero no es este solo un deber de los militares. La sociedad también tiene este deber de recordar nuestro pasado al dar nombre a las calles, estatuas, colegios... y también a los hoteles o las cafeterías, ¿por qué no?

Tan importante como esa geografía ciudadana que conmemora a Ramón Bonifaz es el terreno de la cultura, donde encajan estas jornadas de historia marítima que la Armada ha querido celebrar en Burgos. Es por eso por lo que, al agradecimiento a todos los asistentes a estas jornadas, cabe unir una sincera felicitación porque, recordando a Ramón Bonifaz en sus calles o en sus salones de conferencias, los burgaleses cumplen un deber de ciudadanía.

## **Castilla y la mar**

Vamos ahora a acercarnos un poco más — tanto como podamos sin falsificar los pocos hilos que quedan sobre el estropeado tapiz del siglo XIII castellano— al objeto de este artículo: el almirante Bonifaz. Empecemos por el escenario de sus hazañas o, al menos, de las hazañas que hoy conocemos: la mar.

«Cuándo empezó en el golfo de Cantabria la industria marinera, Dios lo sabe. La diligencia del investigador no alcanza a presumirlo, tanto ve más lejano el origen cuánto más procura penetrar la oscuridad de las noticias». Con estas inspiradas líneas comienza Cesáreo Fernández Duro su historia de la Marina de Castilla, impresa por primera vez en 1894.

Tiene razón el gran historiador naval. Esa niebla de la que ya hemos hablado oculta muchos siglos, de los que solo disponemos de unas pocas pinceladas que nos revelan hechos terribles, como los ataques de los normandos o las incursiones de los musulmanes en las rías gallegas. Destaca entre ellas la mítica iniciativa del obispo Gelmírez, que hacia 1110 llegó a construir, con ayuda de maestros genoveses, galeras con las que proteger las costas de Galicia. Fernández Duro nos recuerda también cómo, en 1130, algunas naves cántabras sirvieron a Alfonso I de Aragón, *el Batallador*, en el fracasado asedio de la Bayona francesa.

Pero a lo largo del siglo XII los enfrentamientos en la mar que conocemos fueron solo episodios aislados. Como explica Francisco Javier García de Castro en su reciente obra sobre la Marina de Castilla, mientras en la mitad norte de la Península la Reconquista avanzaba despacio y a tirones, mientras poco a poco se consolidaban los reinos cristianos, la mar seguía siendo un escenario secundario que los soberanos subordinaban a otras necesidades entonces más urgentes.

No es posible determinar las fechas o los lugares concretos pero, entre la bruma que todavía rodea a los primeros años del siglo XIII, historiadores como Hugo O'Donnell o Ladero Quesada<sup>1</sup> nos muestran cómo, a partir del otorgamiento de fueros a las villas marineras del Cantábrico, fue creciendo la actividad marítima en Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera y algunos otros puertos cantábricos. Además de la pesca costera o la caza de la ballena franca —especie hoy por desgracia casi extinguida—, podían verse en los puertos norteños buques de mayor tamaño que transportaban a puertos lejanos —en Inglaterra o en el norte de Europa— los productos que Castilla tenía para exportar: el hierro, el vino y, cada vez más, la lana, cuyo comercio se controlaba desde Burgos, centro comercial del reino. Los mares por donde navegaban estos buques eran peligrosos, incluso en verano. Pero, por el duro procedimiento de prueba y error, los carpinteros de ribera del Cantábrico aprendieron a hacer unos buques duros y resistentes que durante siglos protagonizarían buena parte de las hazañas marítimas de nuestra historia: las naos.

## Naos y galeras

En las primeras décadas del siglo XIII, las naos construidas para las rutas comerciales del norte eran suficientemente robustas para aguantar los tiem-

---

(1) LADERO QUESADA, M.Á. (coord.): *Historia militar de España II. Edad Media*.





A falta de registros históricos, esta lámina de Rafael Monleón, nos indica como pueden haber sido las naos del siglo XIII

pos duros tan frecuentes en el Cantábrico y en el canal de la Mancha. La información de que disponemos es solo parcial, pero según historiadores navales tan reconocidos como Hugo O'Donnell, Blanco Núñez o Manera, las naos de la época eran buques relativamente grandes, de bordo alto y bastante capacidad de carga, lo que necesariamente implica un calado considerable. Tenían uno o dos palos –este es el único dato que aparece de ellas en las *Partidas*– y, probablemente, aparejo redondo, para aprovechar mejor los vientos largos del océano. Aunque habían sido diseñadas y construidas para las necesidades del comercio, las naos a menudo se veían obligadas a combatir en la mar, donde, incluso en tiempo de paz, siempre estaba presente la amenaza de los piratas. Para asegurar su defensa, las naos contaban con castillos a proa y a popa que dificultaban el asalto desde otras embarcaciones con bordas más bajas. Cuando se armaban para la guerra, las naos podían transportar, bien que en condiciones bastante duras, hasta 150 soldados que, en la mar o en tierra, combatían con las mismas armas (arcos, ballestas, lanzas, espadas, hachas y escudos) que cualquiera de los ejércitos de la época.

Tenemos constancia de algunos de los hechos de armas en que estos buques destacaron. El mismo Fernández Duro, partiendo de documentos ingleses de la época, da fe de la captura de un buque inglés por uno cántabro en 1234, así

como del uso de naos norteñas al servicio de soberanos extranjeros, en La Rochela, en 1242, casi un siglo antes de la guerra de los Cien Años<sup>2</sup>.

De las galeras, un buque construido por y para la guerra, dicen las *Partidas*: «más en España no dicen navío a otros sino a aquellos que tienen velas y remos, que estos son hechos señaladamente para guerrear con ellos». Largos, delgados y bien formados, como según el código deben ser los caballos para ser veloces y recios. ¿Cómo eran estos buques en el siglo XIII? No se puede responder con exactitud a esta pregunta porque no se dispone de datos fiables. Pero, si no sabemos muy bien cómo eran, sí sabemos lo que no eran: no tenían nada que ver con las enormes galeras que combatieron en Lepanto. Hugo O'Donnell las describe como comparativamente pequeñas, de no más de 26 metros de eslora, con un solo palo y 26 bancos de remos. De las construidas por el rey en Sevilla en los años posteriores a su conquista sabemos que tenían una dotación compuesta por unos cien galeotes y cincuenta sobresalientes.

## La mar y los marinos

Si los barcos han evolucionado con el tiempo, lo que no ha cambiado mucho ha sido la mar, ese enemigo desleal que, a lo largo de la historia de nuestra Armada, ha causado muchos más desastres que la propia guerra. Un proverbio antiguo, ajustado a su época, nos recuerda que había tres tipos de hombres: «los vivos, los muertos y los que están en la mar». De haber estudiado física moderna, los marinos del siglo XIII se habrían sentido quizá como el gato de Schrödinger, del que no se sabe si está o no está vivo hasta que se abre su caja. En el caso de los marinos, en paz o en guerra, nada se sabía de ellos desde que se hacían a la mar hasta que volvían a sus hogares..., cuando lo hacían.

Las posibilidades de luchar contra la mar, particularmente en las galeras, eran muy escasas. Cuando crecían las olas, los remos de nada servían y podían romperse en un esfuerzo estéril. Por eso no se empleaban en tiempos duros. Las alternativas eran dos: evitar los temporales entrando en radas protegidas, cuando eso era posible, o correrlos a la capa, con galeotes y soldados haciendo de lastre encerrados bajo la cubierta. Las crónicas de las campañas de Pero Niño, además de ponernos los pelos de punta, dejan claro el papel de la fe cuando describen un temporal en el Cantábrico: «Allí eran las olas muy altas y la tormenta tan grande que embestían las olas hasta media galera. Lanzaron toda la gente abajo y cerraron las escotillas, y allí hacían los hombres con el miedo a la muerte votos y promesas, unos a Santa María de Guadalupe, otros a Santiago de Galicia».

Esta falta de condiciones marineras, la limitada capacidad de carga, sobre todo de agua, y la total carencia de instrumentos de navegación forzaba a las galeras a navegar a vista costa, fondeando cada noche siempre que era posible.

---

(2) FERNÁNDEZ DURO *La Marina de Castilla*.



No es fácil entender hoy la capacidad de sacrificio o el valor de los hombres que dotaban estos buques, pero hay que recordar que se trataba de una sociedad en guerra, claramente estratificada en clases sociales, en la que los hombres jóvenes estaban sometidos a la fonsadera, la obligación de acompañar al rey en sus campañas por tres meses al año. Una obligación que, en el caso de las villas marineras, se sustituía por la de proporcionar hombres y buques cuando el rey los necesitara para el combate.

Con todo, y a pesar de las dificultades de sobrevivir en el siglo XIII, combatir en la mar era, probablemente, la mayor de las hazañas. O al menos eso es lo que se deduce de esta frase del código de las *Partidas*: «La guerra de la mar es como cosa desesperada y de mayor peligro que la de la tierra por las grandes desventuras que pueden aquí acaecer».

### **Sevilla: el sueño de un rey**

Presentada, siquiera someramente, la armada de Bonifaz, sus barcos y sus hombres, vamos a centrarnos ahora en la conquista de Sevilla, esa hazaña que, como hemos dicho, destaca sobre todas las demás del venturoso reinado de Fernando III el Santo.

La derrota del imperio almohade en la batalla de las Navas de Tolosa supuso un punto de inflexión en la Reconquista castellana, pero todavía quedaba mucho por hacer. Córdoba cayó en manos de Fernando III en 1236, y diez años más tarde se rindió también Jaén. Llegaba el turno de Sevilla, la antigua capital del imperio almohade en al Ándalus, una gran ciudad, muy poblada y bien amurallada, rodeada de una zona rica y bien comunicada por el Guadalquivir con el norte de África. La *Primera crónica general* nos explica que al rey se le planteó una difícil decisión: ¿cuál era la línea de acción más adecuada? ¿Intentar tomar las plazas de los alrededores, dejando Sevilla para el último lugar, o atacar directamente la ciudad? Fernando III decidió que Sevilla sería el objetivo «sobre el que quería ir por tierra y por mar—en palabras de la *Primera crónica general*— pero que no intentaría un ataque frontal, demasiado arriesgado, sino que completaría el sitio de la ciudad».

### **El sitio de Sevilla**

En el otoño de 1246, con ayuda del rey de Granada, convertido en vasallo del de Castilla tras la campaña de Jaén, el Rey Santo arrasó los campos de Carmona y tomó el castillo de Alcalá de Guadaira, un objetivo estratégico que, además de eliminar un obstáculo clave para la campaña posterior, ayudaría a aislar Sevilla de las poblaciones musulmanas al este y sureste y serviría de base para el sitio de la ciudad.

En la primavera de 1247, las tropas cristianas volvieron a devastar Carmona —que acordó rendirse seis meses después— y tomaron algunas poblaciones

en la orilla derecha del río: Lora, Guillena y Gerena. Alcalá del Río fue la última de ellas. Parte de las piezas, sobre todo las de la orilla izquierda, estaban ya sobre el tablero, pero el cerco no estaba completo. Como el propio rey había dicho, era preciso ir contra Sevilla «por mar y por tierra». No era posible completar el sitio de forma eficaz sin bloquear el Guadalquivir, y necesitaba una armada para ello.

### **La armada de Bonifaz**

Había un precedente, aunque en una escala bastante más pequeña. En 1245, un marino cántabro, Ruy García de Santander, con una armada de buques norteños de la que poco se sabe, había bloqueado el puerto de Cartagena para hacer posible que el infante Alfonso –futuro Alfonso X– rindiera la ciudad, completando así la anexión, mayoritariamente pacífica, del reino de Murcia. Sin embargo, aquella acción naval, aunque desde luego meritoria, había tenido lugar en un flanco desprotegido de al-Ándalus, muy lejos del estrecho de Gibraltar, centro de gravedad del enemigo. Las apuestas iban a ser en esta ocasión mucho mayores. Esta vez era preciso meterse en la boca del lobo.

La *Crónica general* nos dice que, estando Fernando III en Jaén, vino a hablar con él «un hombre de Burgos», Ramón Bonifaz. Nos dice también que el monarca quedó gratamente impresionado y le ordenó alistar con toda urgencia una flota de naos y galeras tan grande como pudiese y muy bien preparada, y llevarla a Sevilla para tomar parte en la campaña.

El problema que se le planteaba al bravo burgalés comenzaba con el alistamiento de la armada. Sobre ello escribe Javier de Salas: «Dirigióse Bonifaz con sus reales cartas a Castro Urdiales, Guetaria, Pasajes y Santander (...) y tal prisa se desplegó en armar sus naves, que en breve estuvo lista una flota de trece de aquéllas y cinco galeras construidas a expensas de la Corona en las playas de Santander»<sup>3</sup>.

La *Primera crónica general* no es casi nunca precisa con las fechas pero, a juicio de la mayoría de los historiadores, fue a principios de 1247 cuando el rey le ordenó reunir esa armada en las villas del Cantábrico y remontar el Guadalquivir para completar el cerco de Sevilla. Solo unos pocos meses después, seguramente ya avanzado el verano, consiguió Bonifaz zarpar con su armada hacia el golfo de Cádiz. Si estos datos son correctos, tanto el reclutamiento de los hombres como el alistamiento de los buques se llevó a cabo con extraordinaria rapidez, que destaca aún más cuando se compara con lo que tardaron en organizarse otras expediciones más pequeñas, como la de Magallanes y Elcano, en siglos posteriores. Una celeridad que solo puede justificarse por la existencia previa, en los puertos del Cantábrico, de un núcleo suficiente de naves y marinos para dotarlas, así como de procedimientos

---

(3) SALAS Y RODRÍGUEZ: *Marina española de la Edad Media*.

preestablecidos para organizar con ellos en un plazo tan breve una armada eficaz.

### **El tránsito hacia el sur**

Finalizado el alistamiento, como explica Salas, Bonifaz se hizo a la mar «con un entusiasmo propio de las circunstancias y de la época»<sup>4</sup>. Por desgracia, no nos han llegado relatos que aporten algún detalle sobre unas singladuras que, probablemente, permanecerán para siempre inmersas en la niebla. Solo conocemos algunas pinceladas que no aportan nada que no podamos imaginarnos. Como es lógico, durante el largo tránsito, la armada tuvo que afrontar en ocasiones vientos contrarios, y debió haber sufrido, incluso en verano, algunos temporales. ¿Cómo podía ser de otra forma? El tránsito suponía casi 800 millas, quizá tres o cuatro semanas al ritmo de las galeras, que solían descansar de noche. En tan largo periodo, era razonable esperar que la mar presentara todas sus caras, las buenas y las malas.

Las crónicas coinciden en que, enfrentándose a los elementos, justificó Bonifaz su «fama de diestro marino», en palabras de Javier de Salas. Pero poco más podemos afirmar con certeza. Ignoramos cuánto tiempo duró el tránsito, las posibles escalas, la identidad de capitanes y pilotos y el propio papel de Bonifaz. ¿Era solo el jefe militar de la armada, como fue el caso de Juan de Austria en Lepanto, o tenía verdadera experiencia táctica y de mar, como Álvaro de Bazán?

De lo que sí podemos estar seguros es de que Bonifaz era plenamente consciente de que, si la situación era manejable mientras barajaba la costa del reino de Portugal, todo iba a cambiar al llegar al golfo de Cádiz. En ese momento, su armada entraría en aguas enemigas y, lo que es peor, casi desconocidas. Sus pilotos no tendrían cartografía de la zona ni los conocimientos precisos para navegar con seguridad en los accesos al Guadalquivir y, sobre todo, en la peligrosa barra de Sanlúcar. Ni el propio Bonifaz ni los marineros del Cantábrico que le acompañaban, seguramente capaces de sentir la llegada de las galernas cantábricas o los frentes atlánticos, estaban familiarizados con la meteorología en el golfo de Cádiz. Quizá lo peor de todo fuera que, hasta que la armada de Bonifaz consiguiera enlazar en las márgenes del río con el ejército que ponía sitio a Sevilla, no dispondría de lugares seguros donde reponer víveres o cargar agua, donde arreglar los desperfectos de sus navíos, donde cuidar a los enfermos y a los heridos, o donde descansar y protegerse de los temporales.

### **La primera batalla**

Llegada la armada a los accesos del Guadalquivir, era previsible que tuviera que enfrentarse a las naves enemigas que defendían el río, proceden-

---

(4) *Ibíd.*

tes de Tánger, Ceuta o la propia Sevilla. Nunca en España una armada cristiana había derrotado a los musulmanes sobre la mar, y eso seguramente pesaba en la moral de unos y otros. Pero, igual que otros grandes militares, Bonifaz se veía capaz de cambiar el destino. Y eso que el problema táctico que se le presentaba al burgalés no era sencillo. Naos y galeras eran buques muy diferentes, y la superioridad en combate de unos u otras dependía fundamentalmente de la meteorología. Sin viento, la escuadra musulmana, ágil y maniobrera, impulsada por el remo y con experiencia en el combate de galeras, seguramente podría atacar una a una a las naos cristianas inmovilizadas por la calma. En esas condiciones, obtendría una fácil victoria. Por el contrario, con viento a favor, cuando las velas podrían dar a las naos la velocidad que necesitaban para la maniobra y, al mismo tiempo, el oleaje impediría la boga armónica de los galeotes moros, la ventaja estaría de parte de las pesadas naos cántabras. Afortunadamente, no era necesario dejar al azar la suerte del combate porque era Bonifaz quien podía escoger el momento oportuno.

A falta de una crónica que lo atestigüe, podemos imaginarnos a Bonifaz explicando su plan a sus capitanes. Iban a ser las naos —y no las galeras, demasiado escasas— las que llevarían el peso del combate. Con vientos propicios, los grandes buques del Cantábrico, mucho más robustos que las galeras andalusíes, de borda más alta y mejor armados, podrían romper con facilidad la línea del enemigo. Decidida así la suerte del combate, serían las galeras cristianas las que, con la libertad de acción que daba el remo, explotarían el éxito concentrándose sobre algunas de las naves enemigas, ya dispersas. Todo dependía de la mar y del viento pero, como hemos dicho, Bonifaz podía escoger el momento de su aparición en los accesos al Guadalquivir. Solo tenía que esperar a que la brisa de levante, tan habitual en el verano de Sanlúcar, rolara al oeste y arreciara lo suficiente para darle la ventaja que necesitaba.

Cuando por fin cambió el viento —posiblemente después de unos días de espera que a todos se haría larga, porque el viento del noreste, que le ayudaría a navegar a lo largo de la costa portuguesa, se vuelve de levante en el golfo de Cádiz—, la armada de Bonifaz se presentó frente a la desembocadura del río. Allí les esperaba un enemigo más numeroso —la crónica habla de treinta naves— pero que, al contrario que Bonifaz, no podía esperar a que las condiciones fueran ventajosas. Estaba forzado por su misión y por su tradición de presentar batalla.

La *Primera crónica general* solo nos informa del resultado del combate: «ganaron tres galeras de las de los moros, les quemaron una y les quebrantaron dos, de manera que los moros fueron desbaratados y vencidos». Nada se cuenta sobre las embestidas, los remos rotos en las galeras moras, los abordajes, la resistencia desesperada, los gritos, el miedo o la ira. Pero de la victoria final podemos deducir que la armada de Bonifaz dio la talla en el momento de la verdad. Y eso es lo que suele ocurrir cuando los soldados creen en su causa —sea esta cual sea— y confían en que sus líderes sabrán conducirles a la victoria.

## Combates en el río

La llegada de la armada de Bonifaz resolvió algunos de los problemas del rey, pero no todos. El ejército del monarca castellano no era suficiente para estrechar el cerco de una ciudad tan grande como Sevilla, y las escaramuzas con los musulmanes, ya fuera salidos de la ciudad o llegados de otros lugares, eran frecuentes. El río no era una excepción, sino otro campo de batalla en una especie de guerra de guerrillas que se prolongó durante largos meses.

¿Cómo era ese campo de batalla? Había unos 90 km entre Sanlúcar y Sevilla, de un ancho bastante variable que en su cauce bajo superaba los 300 metros. Nadie dominaba los márgenes al sur de Sevilla y, aunque la armada de Bonifaz había demostrado su superioridad militar, tuvo que seguir combatiendo en el río contra las pequeñas zabras del enemigo, además de hacer frente a las emboscadas en las orillas y defenderse de los desesperados intentos de los musulmanes para incendiar las naves con fuego griego. La *Primera crónica general* nos relata muchas de estas acciones, que tenían lugar tanto en tierra como en el río. La lectura de estas páginas evoca una novela de aventuras, y es en verdad de agradecer que el cronista haya tenido la honestidad de reconocer que, en este toma y daca, no siempre ganaban los cristianos.

Como para muestra basta un botón, ilustraré este artículo con el breve relato de una de las contraemboscadas que recoge la *Crónica*. Una noche, el almirante ordenó desplegar dos pequeños botes para invitar a las zabras enemigas a capturarlos, suponiéndolos presas indefensas. Fuera de la vista de los musulmanes esperaban algunas galeras cristianas, en número suficiente para asegurar la captura de las zabras moras si el engaño tenía éxito. Por desgracia para los hombres de Bonifaz, los musulmanes no terminaban de morder el anzuelo. Hacía falta más carnada, y de carnada hizo uno de sus soldados, que se lanzó a las aguas del Guadalquivir pidiendo auxilio en árabe para hacerse pasar por un prisionero fugitivo. Por fin, dos zabras enemigas salieron de su refugio en la orilla opuesta del río para intentar ayudarlo. Mala decisión: ambas fueron, tras desigual combate con las galeras cristianas, capturadas por los aguerridos marinos castellanos.

Historias parecidas de engaño y decepción pueden encontrarse en los conflictos bélicos de todos los tiempos. Pero debo insistir: la *Crónica* también se hace eco de algunas pequeñas victorias de los musulmanes, algo que sin duda contribuye a hacer que el relato sea mucho más creíble.

## El puente de barcas

A pesar de que las huestes de Fernando III dominaban el Guadalquivir, el sitio se alargaba. Por el puente de Triana –entonces un barrio bien defendido y fortificado en la orilla derecha del río– recibían los sitiados refuerzos, armas y vituallas. El rey cristiano no tenía suficientes soldados ni para aislar completamente la margen derecha del Guadalquivir ni para tomar la ciudad al asalto. El

tiempo transcurría para los sitiadores casi tan lento como para los sitiados. Era preciso completar el cerco. Había que destruir el puente.

La *Crónica general* nos cuenta cómo el Rey Santo reunió a los «sabidores de la mar» para buscar soluciones, y fue Bonifaz quien propuso un plan que parecía viable. Los detalles de la acción aparecen casi idénticos en muchas historias posteriores, quizá porque comparten una única fuente. Se trataba de destruir un puente flotante de madera, construido sobre barcas unidas por gruesas cadenas. Arteria vital para la ciudad, no solo era sólido, sino que estaba bien defendido por soldados con todo tipo de armas arrojadizas. Bonifaz reforzó con gruesos tablones la proa de dos de sus naves, seguramente las más robustas, y el día 3 de mayo de 1248, aprovechando un fuerte viento de poniente, lanzó a ambas contra el puente. Llevaba en las velas la señal de la cruz porque, si a sus naos las impulsaba el viento, a sus hombres les inspiraba la fe, sin la cual no es posible entender muchas de las gestas de la época.

Sitiados y sitiadores no ignoraban que la suerte de la ciudad de Sevilla se decidía en estos momentos. Es fácil suponer la tensión que se vivía a bordo de las dos naves, donde los marinos ajustaban las velas para conseguir la máxima velocidad, mientras intentaban protegerse de la lluvia de flechas enemigas. Madera contra hierro. ¿Cómo era posible romper las cadenas sin que las naos sufrieran daños irreparables? Si se hundiera alguna nao, ¿cómo salir a flote con el peso de los arreos propios de los soldados de la época? Si el puente resistiera, ¿cómo evitar que las naos quedaran atrapadas entre las barcas que lo formaban, a merced de las flechas de los arqueros enemigos? La misma tensión se viviría en el puente, donde los musulmanes se defendían con arcos y ballestas. El momento, indudablemente, sería difícil de olvidar para todos los presentes.

Sea historia o leyenda, la *Crónica* nos cuenta que el puente resistió el choque de la primera nave. Fue la segunda, en la que navegaba el propio Bonifaz, la que consiguió el golpe definitivo. La destrucción del puente no fue el fin de la guerra, pero permitió estrechar aún más el cerco de la ciudad. Todavía tardaría en ceder el caíd Axataf, que propondría diversos acuerdos a Fernando III, todos ellos insuficientes a ojos del Rey Santo. No habría otras concesiones: unos meses después, el 23 de noviembre, Sevilla se rindió al rey Fernando sin otras condiciones que el respeto a la vida de sus habitantes, que se vieron obligados a abandonar la ciudad en el plazo de un mes.

## Un héroe de leyenda

Después de la victoria, el rey fue generoso con Bonifaz y con los marinos que le habían servido bien. El burgalés recibió diversas propiedades en Sevilla y alrededores, y se le concedieron importantes mercedes, asociadas, según Fernández Duro, a la investidura de almirante que, en su opinión, se habría producido tras la conquista de Sevilla<sup>5</sup>: jurisdicción sobre todos los que

---

(5) FERNÁNDEZ DURO: *La Marina de Castilla*.



embarcaban en las armadas de la Corona, derechos sobre las mercancías importadas por vía marítima y sobre las presas obtenidas en la mar, y autoridad para elegir y nombrar a sus subordinados.

Hay, sin embargo, muchos historiadores que discuten esa investidura de almirante, de la que no hay prueba documental alguna. Pero, antes de entrar en ese debate, cabe preguntarse quién era realmente Ramón Bonifaz. Desde luego, el retrato del Museo Naval no le hace justicia. Obra anónima del siglo XIX, sin modelo alguno en que basarse, «no es honra del arte ni de la verdad». Tampoco pretende ser fidedigna la miniatura del *Libro de la Real Cofradía de los Caballeros del Santísimo y de Santiago*, documento de 1338 que se conserva en el Archivo de la Real Cofradía, en la catedral de Burgos.



Ramón de Bonifaz. Óleo anónimo. Museo Naval de Madrid

Entonces, ¿quién era Ramón de Bonifaz? Las fuentes escritas de una época tan temprana de nuestra historia apenas llevan agua, y la poca que corre sabe un poco a leyenda. Nadie escribió su biografía, algo que por desgracia fue común a todos los héroes de su tiempo. De su vida solo nos han llegado algunas noticias sueltas con las que se hace difícil completar un retrato que suene mínimamente plausible. La *Primera crónica general* se limita a decir de él que era un hombre de Burgos —un dato que quizá no fuera completamente cierto— y que era «sabidor de la mar».

Las investigaciones sobre el pasado de un sujeto tan interesante ofrecen muy pocos mimbres para hacer un buen cesto. Quizá no haya sido un rico-hombre —es decir, un noble en la terminología de la época—, como han escrito algunos historiadores, puesto que no lo dice la *Crónica* y esas cosas, entonces, importaban. De hecho, el cargo de alcaide de Burgos, que consta documentalmente que él desempeñó, no parece apropiado para un personaje de la alta nobleza. Lo que sí fue, desde luego, es hidalgo por su cuna. De una familia que creemos de origen burgalés, es posible que naciera en Montpellier, quizá de madre francesa. Documentos de la época nos permiten aventurar que vivía en Burgos en 1228, ya que firma como testigo de una compraventa. Otro documento de 1240, en el que Bonifaz ofrece su protección al monasterio de San Millán de la Cogolla, prueba que era pariente—quizá primo hermano— de la reina Juana de Ponthieu, segunda esposa de Fernando III.



Ramón de Bonifaz. Miniatura del Libro de la Real Cofradía de los Caballeros del Santísimo y de Santiago. Catedral de Burgos

Por la *Primera crónica general* conocemos su importante papel en la conquista de Sevilla pero, tras la caída de la ciudad, su vida vuelve a sumergirse en la niebla. Salas y Fernández Duro le atribuyen una segunda victoria sobre los musulmanes en 1251 que, sin embargo, no es posible encontrar en la *Crónica*. Sí tenemos por cierto que, quebrantada su salud, Bonifaz vuelve a Burgos en 1252 y muere en esta ciudad cuatro años más tarde, en 1256.

¿Fue entonces Ramón de Bonifaz un comerciante, o fue o un militar? ¿Un noble, o solamente un hidalgo con ambiciones? ¿Un verdadero marino, o solo un armador? No podemos estar seguros, pero ¿por qué habría de importarnos? Se trata sin duda de una pregunta extemporánea, propia de un mundo de especialistas como el nuestro. Bonifaz era, como tantos lo fueron en una época tan difícil, un hombre para todo,

capaz de servir al rey con las armas en tierra y, si fuera necesario, también en la mar. Era también, a juzgar por los hechos, un hombre osado, un líder capaz de inspirar y hacerse seguir por sus subordinados, como más adelante demostró ser don Juan de Austria en Lepanto, a pesar de que del hijo de Carlos I sí que sabemos que no era hombre de mar. Era Bonifaz, por último, un hombre emprendedor, tan capaz de defender los intereses del rey como los suyos propios y los de su familia.

En cualquier caso, cualesquiera que hayan sido sus habilidades concretas, lo que sí podemos dar por seguro es que Bonifaz entró definitivamente en la historia de España –y en la de esa Armada que entonces daba sus primeros pasos– como almirante a las órdenes de Fernando III el Santo.

### ¿Almirante de Castilla?

Pero ¿fue Bonifaz verdaderamente almirante de Castilla? Por diversas razones, existe un debate entre los historiadores que se han ocupado de este asunto. Ningún documento prueba que le fuera conferido tal nombramiento. Ni siquiera sabemos con exactitud cuándo se creó esta dignidad. El Rey Santo murió en 1252, y el primer documento que se conserva donde se menciona a

un almirante de la mar es, según García de Castro<sup>6</sup>, de diciembre de 1253. El año siguiente, Alfonso X nombró almirante de la mar a Rui López de Mendoza, el primero de una larga lista de almirantes de Castilla sobre los que sí existe confirmación documental aunque, en algunos casos, no se conozcan con precisión sus atribuciones.

Son, por ello, muchos los autores que excluyen de la lista de almirantes de Castilla a Ramón Bonifaz, provocando un debate que, en mi opinión, no tiene más importancia que la académica. Que Bonifaz fue en verdad almirante lo demuestran algunos de los pocos documentos que se conservan, entre los que destaca su propio testamento. En este documento, otorgado en Baeza en 1246, Ramón Bonifaz se identifica a sí mismo como «Almirante Mayor de la mar». La propia *Crónica general*, aunque redactada en años posteriores, habla de él como «almirante de la flota del rey don Fernando», cargo que confirma la inscripción que figuraba en su sepultura. Pero, por encima de todo, su condición de almirante queda de manifiesto por lo que el propio Rey Sabio dice en las *Partidas*: «Almirante es dicho que es el caudillo de todos los que van en los navíos para hacer la guerra sobre la mar»<sup>7</sup>. Esta es, sin duda, la mejor definición del papel de Bonifaz en la conquista de Sevilla.

¿Cómo explicar entonces el desacuerdo entre los historiadores? Lo cierto es que el Almirantazgo de Castilla nacía entonces de forma gradual, con unas atribuciones mucho menos claras y peor definidas de las que el paso del tiempo iría perfilando posteriormente. Poco a poco se fueron delimitando las responsabilidades y privilegios del cargo, y concretando esas formalidades del nombramiento que hoy parecemos echar de menos.

¿Fue entonces Bonifaz el primer almirante de Castilla? Fue almirante, fue el primero y fue de Castilla, aunque desde luego su título, si en verdad tuvo algún nombramiento formal, no tenía las connotaciones nobiliarias que, con el tiempo, llegó a alcanzar, aunque fuera en detrimento de las responsabilidades militares o navales. Si algunos historiadores, atendiendo a los documentos que se conservan sobre la institución, no están seguros de ponerlo en el primer lugar de tan selecta lista, bien pudieran al menos situarle en esa *legua cero* de la que antes hemos hablado.

## Héroes olvidados

Hombro con hombro con Ramón Bonifaz, vivieron y combatieron muchos héroes hoy olvidados sin los cuales poco podría haber hecho el almirante. ¿Cómo eran los subordinados del almirante? Dicen las *Partidas*: «hombres de muchas maneras son menester en los navíos cuando quisieren guerrear por mar»<sup>8</sup>.

---

(6) GARCÍA DE CASTRO: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*.

(7) Partida segunda, título XXIV, ley III.

(8) Título XXIV, ley II.

Bajo las órdenes del almirante, caudillo de flotas o de armadas<sup>9</sup>, estaban los *cómitres*, a su vez caudillos de cada una de las galeras. Almirantes y cómitres eran elegidos por su linaje, condición que entonces se consideraba necesaria para «tener vergüenza»<sup>10</sup>. No era, desde luego, el único requisito. Se les exigía, además, ser «sabidores» de la mar y de la tierra, ya que flotas y armadas eran por encima de todo huestes militares que habían de ser capaces de combatir eficazmente en cualquier elemento. Pero más importante que los conocimientos eran los valores: esfuerzo, valentía y lealtad a su rey.

Con ellos navegaban los *naucheres*, los auténticos hombres de mar de la época, definidos en las *Partidas* como «aquellos por cuyo seso se guían los navíos por la mar»<sup>11</sup>. A los *naucheres* ya no se les exigía cuna, sino conocimientos náuticos, valor «para sufrir los peligros de la mar y el miedo de los enemigos» y entendimiento para «consejar derechamente al rey, al almirante o al cómitre».

Por debajo de ellos, marineros, galeotes –quienes entonces eran hombres libres<sup>12</sup> y que, cuando era necesario, dejaban el remo y tomaban las armas– y sobresalientes: ballesteros y otros hombres de armas que «no han de hacer otros oficios sino defender a los que fueren en su navío lidiando con sus enemigos»<sup>13</sup> ¿Qué se pedía a estos hombres? De entre todas las exigencias que el Rey Sabio asocia a la guerra en la mar, destaca la disciplina. Dicen las *Partidas* que «si los de tierra, que pueden ir por sus pies o en bestias a donde les plazca, deben ser disciplinados, cuanto más los de mar, que tienen los navíos como cabalgadura y el viento como freno, de donde no pueden bajarse ni huir del peligro»<sup>14</sup>.

No disponemos de datos históricos que permitan hacer justicia a las dificultades de la navegación y de la guerra en la mar en el siglo XIII. Pero sí podemos comparar mentalmente sus buques con los de hoy para resaltar todo lo que ellos no tenían: un buque sólido, capaz de enfrentarse a la mar, con sistemas electrónicos y cartas náuticas para hacer segura la navegación, con frigoríficas y plantas potabilizadoras para hacer cómoda y saludable la vida a bordo; unas turbinas de gas para reemplazar a los galeotes y hélices en lugar de remos o de velas; unas armas que permiten combatir, si llegara el caso, sin ver la cara del enemigo, sin oír sus gritos o sentir su sangre. Y aun así, con todas estas ventajas a su favor, los marinos de hoy han aprendido a respetar la mar y a temer la guerra. Es difícil para los profesionales del siglo XXI imaginarse lo que pensaban los hombres de Bonifaz cuando sentían que el viento

---

(9) Flotas y armadas se diferenciaban por su entidad. Cuando eran muchas las embarcaciones integrantes, las *Partidas* llamaban «flota» al conjunto; si eran pocas, «armada» (partida segunda, título IX, ley XXIV)

(10) Título XXIV, ley III.

(11) Título XXIV, ley V.

(12) Cuenta Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, en *Las atarazanas de Sevilla*, que un galeote cobraba más que un maestro de escuela.

(13) Título XXIV, ley VI.

(14) Título XXIV, ley I.

arreciaba o la mar se encrespaba, o cuando oían los cantos de guerra de un enemigo valeroso dispuesto a vender cara su vida.

## La Marina de Castilla

Era de justicia que esos valientes marinos que navegaron con Bonifaz, de los que apenas tenemos noticia, participaran con sus hermanos de armas en el repartimiento de Sevilla. Pero, además de justo, era útil para el reino: ellos fueron la semilla de la Marina de Castilla.

A los marinos que llegaron del Cantábrico, además de permitirles participar en el reparto de las propiedades de los musulmanes vencidos, les otorgó el rey fueros ventajosos. Escribe Ortiz de Zúñiga en los Anales de Sevilla: «La gente de la mar que vino en la armada cristiana pobló el Gran Barrio, así llamado en la Parroquia Mayor, y para la distribución de su heredamiento tuvo especiales jurados o partidores. Grandes preeminencias les concedió San Fernando en los fueros; entre ellas, que en las cosas de la guerra cuando hiciesen hueste en tierra gozasen honra de caballeros, y que tuviesen particular alcalde caballero y de lo más ensalzado, que juzgase sus pleitos y diferencias en lo marítimo, superior a todos, como lo fue en dignidad don Ramón Bonifaz»<sup>15</sup>.

En esta Sevilla recién conquistada es donde nació la Marina de Castilla, ligada al repartimiento de la ciudad, en el que se reservaron propiedades para financiar el alto coste de buques y dotaciones. Una marina ligada también al barrio de la mar y a los hombres que lo habitaron, hombres sometidos al fuero de la mar, que trabajaban en las atarazanas reales y que combatían y remaban en las galeras del rey.

Dar a luz la nueva Armada, tan necesaria como cara, fue una ingente tarea organizativa y legislativa. Sería el Rey Santo quien diera los primeros pasos, pero no tendría tiempo para mucho más. El verdadero impulsor de la Marina de Castilla fue Alfonso X, que heredó el reino en 1252. Él fue quien dirigió el proceso, lento pero imparable, cuya primera piedra se puso con las *Siete*



(15) Citado por FERNÁNDEZ DURO..



*Partidas*. El primer fruto de sus trabajos fue el asiento –la contratación, a cambio de propiedades en Sevilla– de una escuadra de diez galeras que tendrían que estar permanentemente alistadas para servir al rey y que se renovarían cada siete años<sup>16</sup>. Aunque reducido, fue este el primer núcleo de armada permanente del reino de Castilla, nacido de la necesidad por una parte, y de la oportunidad por la otra. Alcanzadas las orillas del golfo de Cádiz, en la mente del Rey Sabio tomó cuerpo el «fecho de allende», el deseo de llevar la cruzada más allá del mar, que tendría su primer y única manifestación en el saqueo de Salé, en 1260.

## La guerra del Estrecho

A la conquista de Sevilla, que como hemos dicho dio lugar al nacimiento de la Marina de Castilla, siguió su puesta de largo en una larga guerra marítima con los musulmanes por el dominio de las aguas del Estrecho. Era este un objetivo crítico tanto desde el punto de vista militar –como vía de entrada de las sucesivas oleadas de ejércitos norteafricanos en al-Ándalus, las últimas de las cuales fueron la del sultanato benimerín entre 1275 y 1340– como desde la perspectiva comercial: el control del Estrecho era imprescindible para dar seguridad al tráfico entre el Mediterráneo y el norte de Europa.

La cruzada norteafricana quedó descartada después del relativo fracaso de la expedición a Salé, que fue abandonada sin combatir después de saquear la ciudad. Por eso, y una vez conquistadas y repobladas con gentes del norte las ciudades costeras de la bahía de Cádiz, y fundada por el Rey Sabio El Puerto de Santa María, los puntos clave en esta guerra marítima fueron las plazas de Tarifa, Gibraltar y, sobre todo Algeciras. Los intentos de Alfonso X de tomar esta última ciudad, cedida por el reino de Granada a los benimerines y utilizada por estos como base de partida de sus continuas expediciones contra el reino de Castilla, terminaron en un sonado fracaso en 1279. Un fracaso que las crónicas cristianas de la época atribuyeron al infante Sancho –que luego heredaría el trono como Sancho IV–, quien al parecer se habría apropiado para otros fines de los recursos destinados a sufragar la campaña. Agotadas y enfermas las dotaciones a consecuencia de la falta de víveres, la flota sitiadora, al mando del almirante Pedro Martínez de la Fe, fue sorprendida y virtualmente aniquilada por las escuadras musulmanas procedentes de Málaga, Almería, Tánger y Salé.

La trágica derrota supuso un duro golpe a las aspiraciones de la joven Marina de Castilla. Pero la guerra no había terminado. Con la ayuda ocasional de galeras aragonesas, portuguesas y genovesas, y en ocasiones bajo el mando de almirantes también venidos de Génova, la Marina castellana se recuperaría del desastre y se iría imponiendo poco a poco. Por dos veces, en 1284 y 1291, el genovés Benito Zacarías, naturalizado castellano y nombrado almirante de

---

(16) GARCÍA DE CASTRO





Combate naval de Gibraltar. Óleo de Antonio Brugada, Museo Naval de Madrid

Castilla, derrotó a poderosas flotas musulmanas. La primera victoria obligó a los benimerines a levantar el sitio de Jerez; la segunda, aún más importante, hizo posible la conquista de Tarifa por Sancho IV en 1292. Fue este el primer hito verdaderamente decisivo de la guerra del Estrecho, y en él colaboraron las galeras aragonesas enviadas por Jaime II de Aragón, al mando del almirante Berenguer de Montoliú.

Algeciras, sin embargo, seguía en manos enemigas. También Fernando IV fracasó en su intento de tomar la ciudad en 1309, aunque sí consiguió apoderarse de Gibraltar, plaza que, como veremos, volvería a perderse unos años después.

La llegada al trono de Alfonso XI y, en particular, su mayoría de edad coincidió con las hazañas de un almirante excepcional: Alonso Jofre Tenorio, quien en 1327 consiguió su primera gran victoria sobre una poderosa flota musulmana formada por 27 galeras granadinas y norteafricanas. En 1333, el almirante acudió a dar auxilio a la plaza de Gibraltar, atacada por los musulmanes mientras el monarca hacía frente a la rebelión de algunos nobles castellanos. Aunque Tenorio se impuso sobre la mar y proporcionó a los sitiados el apoyo requerido, no pudo impedir la caída de la ciudad.

La guerra con Portugal, en la que Alonso Jofre Tenorio consiguió una gran victoria sobre las galeras del almirante Pezano en 1337, obligó a hacer una pausa en la campaña del Estrecho. La situación fue aprovechada por los benimerines para enviar a la Península un poderoso ejército expedicionario.

En 1340, el heroico almirante castellano, criticado por la Corte por no haber podido impedir el paso de los benimerines, aceptó el combate con el enemigo en condiciones de acusada inferioridad. Esta única derrota, que pintaría Brugada en un cuadro de intenso dramatismo pero escaso rigor histórico, le costó también la vida. Afortunadamente, la muerte del gran almirante no tuvo consecuencias estratégicas. La decisiva derrota de los benimerines que sitiaban Tarifa en la batalla del Salado, el apoyo de las galeras aragonesas enviadas por Pedro IV el Ceremonioso y la llegada de un nuevo almirante genovés, Egidio Bocanegra, permitieron restablecer la superioridad castellana que daría como resultado la conquista de Algeciras por Alfonso XI en 1344. Mientras tanto Gibraltar, fortaleza natural en cuyo sitio murió Alfonso XI de peste en 1350, resistió un siglo más, hasta 1462. Sin embargo, derrotados los benimerines y con Algeciras neutralizada, esta plaza perdió gran parte de su valor estratégico. Ceuta, la otra llave del Estrecho, fue conquistada por Portugal en 1415.

Punto final de la Guerra del Estrecho, la conquista de Algeciras no supuso la derrota definitiva de los musulmanes en España, algo que aún se haría esperar un siglo y medio. Pero sí fue, como la propia conquista de Sevilla, uno de los momentos decisivos de la Reconquista. De esta larga guerra marítima, la Marina de Castilla emergió victoriosa, habiendo alcanzado la mayoría de edad y lista para convertirse en la potencia dominante que llegaría a ser en la segunda mitad del siglo XIV.

## La memoria

En la iglesia de San Francisco de Burgos, en ruinas desde que fue arrasada por los franceses en la Guerra de la Independencia, destacaba, según el historiador y viajero Antonio Ponz, que visitó el templo en el siglo XVIII, el sepulcro de Ramón de Bonifaz, primer almirante de Castilla. La inscripción inicial decía: AQUÍ YACE EL MUY NOBLE Y ESFORZADO CABALLERO DON RAMÓN BONIFAZ, PRIMER ALMIRANTE DE CASTILLA QUE GANÓ SEVILLA. De esta inscripción, la reina Isabel ordenaría modificar las tres últimas palabras para hacer justicia al Rey Santo. El nuevo final, «que fue en ganar a Sevilla con el rey don Fernando», parece más ajustado a la realidad de lo ocurrido. No cambia, sin embargo, la celosa reina ese reconocimiento al «primer almirante de Castilla». Y, probablemente, lo habría hecho de saberlo erróneo.

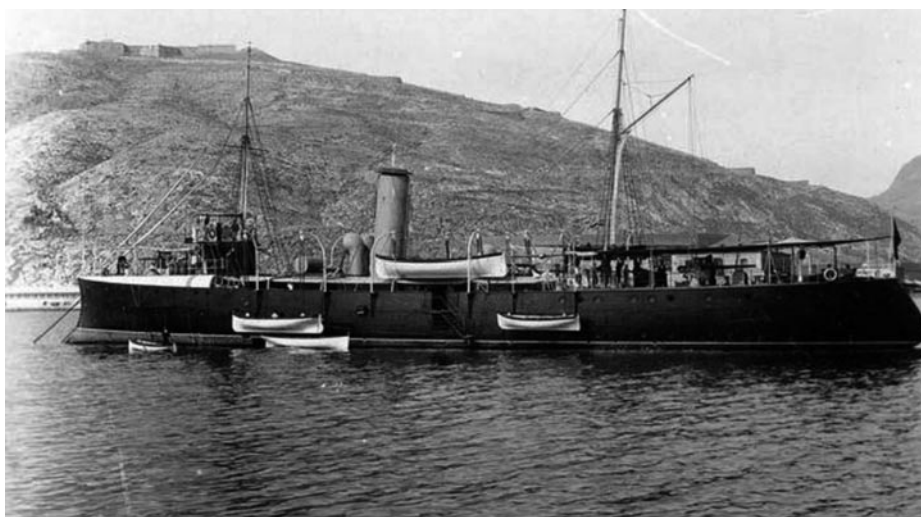
¿Cómo recuerda España a su primer almirante? No sería justo decir que la hazaña del marino burgalés haya pasado desapercibida, ni en su momento histórico ni en la actualidad. Fue la suya «proeza de las más heroicas y más raras que se obraron en esta empresa, en que tantas concurrieron notables», escribe Ortiz de Zúñiga en su relato sobre la conquista de Sevilla. «Primer y sublime alarde de la marina castellana», dice de ella el historiador y almirante Julio Guillén.

Por parte de la ciudadanía, hay en Burgos, en el Arco de Santa María, una placa dedicada a él, instalada en el séptimo centenario de la toma de Sevilla.

Dice así: A RAMÓN BONIFAZ, UN OME DE BURGOS Y ALCALDE DE LA CIUDAD, LE DESCUBRE LA GLORIA DE VIRILES PROEZAS, AL FRENTE DE LOS MARINOS DEL MAR CÁNTABRO EN LA CONQUISTA DE SEVILLA, LOGRADA POR SAN FERNANDO REY, 1248. Hay también una calle que lleva su nombre. No es solo Burgos, claro. Otras ciudades españolas –no demasiadas, la verdad– dedican algunas de sus calles o plazas al almirante: Santander, Sevilla, Cartagena, Las Palmas y San Fernando. No parece que sea una mera coincidencia que Burgos y Sevilla, las dos ciudades donde el héroe ha dejado más profunda huella, hayan tomado partido en el debate histórico y llamen a sus calles con nombre y con título: «Almirante Bonifaz».

### **Bonifaz y la Armada**

La Armada, sin embargo, ha sido parca en el reconocimiento a nuestro héroe. El primer buque que llevó su nombre fue un pequeño cañonero, que entró en servicio en 1910, una fecha tardía incluso para una Armada que no empezó a interesarse por su historia hasta finales del siglo XVIII. Contrasta con el hecho de que el primer *Álvaro de Bazán* haya sido nombrado en 1840, siete décadas antes. Quizá la razón de ese reconocimiento tardío estuviera en el exceso de rigor a la hora de establecer los orígenes de la Armada, ya que el primer *Roger de Lauria* es también de 1910, como el primer *Bonifaz*. Es posible que los marinos del siglo XIX, ateniéndose a la evolución histórica del concepto de España, no se atrevieran a considerar parte de la historia de la Armada a las marinas medievales, anteriores a la unificación de Castilla y Aragón.



El cañonero *Bonifaz*, primer buque de la Armada que llevó ese nombre entre 1910 y 1932



El patrullero *Bonifaz*

Otros, aún más rigurosos, incluso en fechas recientes prefirieron excluir de las popas de nuestros buques también a los héroes de las armadas de los Austrias. Justificaba la decisión el que, de hecho, la Real Armada hubiera sido una creación borbónica de los primeros años del siglo XVIII

Académicamente, es posible encontrar razones para defender diferentes fechas para la fundación de una institución como la nuestra. Pero los marinos de hoy preferimos darle la consideración de inmemorial, porque ¿cabe renun-



Impresión artística de la fragata de la clase F-110

ciar a considerar como nuestro creador a quien puso la primera piedra de lo que hoy es la Armada? ¿Cabe renunciar a las figuras de Bonifaz, Roger de Lauria o Juan Sebastián de Elcano? Si ellos no fueron nuestros héroes, ¿a qué institución creemos que pertenecen?

Si el primer reconocimiento de Bonifaz fue tardío, el segundo quizá haya pecado de insuficiente: un patrullero de 400 toneladas que sirvió en la Armada entre 1975 y 1993. Ahí sí que Roger de Lauria, el notable almirante aragonés, obtuvo cierta ventaja: un destructor de la misma época llevó su nombre.

Afortunadamente, pronto tendrá Bonifaz el reconocimiento que se merece. Una nueva fragata, la primera de la clase F-110, va a llevar su nombre. Es este un acto de justicia para él y para quienes fueron con él, y es también una oportunidad de enriquecimiento para la Armada, que se precia de reconocer hoy en el burgalés al más antiguo de nuestros almirantes.

