

La Armada gallega de Diego Gelmírez

Juan J. Burgoa

Resumen

Dentro del contexto de un estudio histórico de la proyección naval de la costa de Galicia hacia el océano Atlántico, el trabajo estudia la visión estratégica del arzobispo Diego Gelmírez en su labor de defensa del litoral de Galicia contra los ataques normandos y musulmanes, tanto en lo que se refiere a la potenciación de las fortalezas y defensas costeras como a la creación de una armada gallega basada en la ría de Arousa.

La actividad naval en Galicia hasta la Reconquista

Desde el punto de vista geográfico, Galicia se encuentra en el extremo noroeste de la Península Ibérica, encontrándose aislada por una serie de cadenas montañosas que han propiciado su mala comunicación por tierra con el resto de España a lo largo de historia. Sin embargo, las amplias fronteras marítimas de su territorio, habitado en la antigüedad por pueblos como los presmarcos, tamáricos, nerios o ártabros, todos ellos

dedicados a la pesca con embarcaciones más o menos rudimentarias, le han servido históricamente de nexo de comunicación con los más diversos pueblos de las costas atlánticas y mediterráneas.

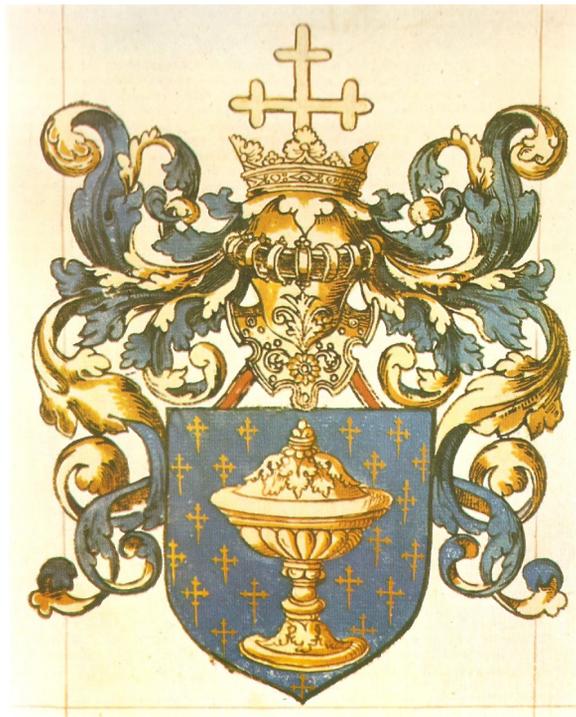
Galicia tuvo una privilegiada situación marítima como centro de comunicaciones del océano Atlántico, siendo el cabo Finisterre, con el transcurrir de los siglos, paso obligado, lugar de referencia y punto de recalada de las navegaciones llevadas a cabo entre lugares tan alejados como el Norte de Europa, el mar Mediterráneo, las costas de África y América del Centro y del Sur. Fue especialmente su riqueza en valiosos metales como el estaño y el plomo la razón por la que numerosos pueblos navegantes vinieron a Galicia desde el alborar de los tiempos. La existencia de obras portuarias de época prehistórica, como el caso del puerto de Bares, confirman estas circunstancias.

Según historiadores de la Antigüedad como Pomponio Mela y Rufo Festo Avieno, el comercio de los antiguos pobladores de Galicia por vía marítima, antes de la llegada de los romanos, se llevaba a cabo con la Armórica (el noroeste francés), Irlanda, Tartessos (el suroeste ibérico) y, dentro del mar Mediterráneo, con Cartago y Fenicia. Se exportaba desde tierras gallegas estaño, plomo, pieles y cerámica, trayendo principalmente objetos de bronce, sal y vino. Para las relaciones comerciales los gallegos utilizaban directamente la plata, de forma preferente al dinero, además de emplear de modo usual el simple trueque de mercancías.

Esta actividad mercantil era normalmente llevada a cabo mediante las embarcaciones de los diferentes pueblos que se acercaban a comerciar a la costa gallega, especialmente las naves griegas y fenicias venidas del mar Mediterráneo, con casco de madera y palos de cofa y vela rectangular, a veces compartiendo hileras de remeros, bien birremes o trirremes. En lo que se refiere a las embarcaciones de tradición celta, utilizadas por los habitantes del país, con independencia de leyendas de periplos marítimos realizados desde las costas de Breogán a las aguas de Irlanda, abundaban las dedicadas a la pesca, normalmente llevada a cabo en aguas costeras, estando construidas principalmente de mimbre forrado con cuero o hechas a partir de un tronco de madera de una sola pieza (monóxilas), siendo embarcaciones menores que no fueron capaces de evolucionar hacia naves de mayor capacidad.

Antes de la llegada de los romanos a la Península Ibérica, además de los numerosos puertos mediterráneos (extendidos desde Ampurias a Cartago Nova) y de los puertos de Gades e Hispalis en el Atlántico Sur, existían otros dos grandes puertos comerciales situados en el Atlántico occidental, el de Olisipo en el estuario del río Tajo, y el de Clunia, dotado del importante faro de Hércules, en las costas gallegas, además de otros puertos gallegos de menor entidad dedicados a la pesca de ballena como Burum (Bares) o Caión, que indican también la existencia de embarcaciones de cierto porte para esta actividad de pesca de altura.

La invasión de Galicia y su conquista por las legiones de Julio César hacia el año 60 a. de C. hizo necesario el apoyo de una flota romana, que se trasladó desde Olisipo (Lisboa), siguiendo en su derrota la costa norte de Lusitania, atacando a los últimos combatientes gallegos refugiados en las islas Cíes. En este contexto histórico no puede dejar de citarse como episodio de cierta resonancia marítima la leyenda tradicional de la llegada de los restos del Apóstol Santiago a lo que entonces se consideraban los confines de la tierra conocida o sea la costa gallega. Según narra el Códice Calixtino una nave conducida por los discípulos del Apóstol trasladó desde Palestina los restos de Santiago, llegando al puerto romano de Iria Flavia (la actual Padrón) y dando así origen al mito de Compostela.



Escudo del Reino de Galicia. Armorial Le Blancq

Siguiendo con la llegada de los romanos, su conquista de la Península Ibérica y la consiguiente Paz Romana que se estableció, además de originar la proliferación de nuevas vías y calzadas terrestres, se tradujo también un refuerzo del tráfico marítimo que recorría el amplio imperio romano, incluido el correspondiente a Galicia, transportando variadas mercancías, desde minerales diversos hasta vino y salazones, siendo comúnmente naves mercantes de progenie mediterránea greco-romana, entre ellas las

embarcaciones llamadas corbitas que podían cargar hasta 400 toneladas, de casco robusto, aparejo de vela cuadra y bauprés en proa, acabando con una popa en forma de cisne, mientras las naves de guerra se basaban en Cartagena y en otros puertos mediterráneos. De esta forma se empezaron a sentar las bases de las líneas de acción de lo que siglos más tarde sería el poder naval de España.

Con el paso del tiempo fue aumentando la presión ejercida desde el Centro de Europa por los pueblos germanos, cruzando la cordillera pirenaica los suevos, vándalos y alanos al comienzo del siglo V, estableciéndose en diferentes lugares de la Península Ibérica. Los suevos se asientan en Galicia a partir del año 411 con la institución de un reino propio, mientras que en prácticamente todo el territorio peninsular se producía en principio una fuerte paralización de la actividad marítima, que empezaría a reanudarse lentamente una vez que tuvo lugar el posterior asentamiento de los visigodos a la Península Ibérica.

Las únicas menciones de interés sobre alguna actividad naval verificada en Galicia durante la época sueva fueron dos: la que tuvo lugar el año 445, reinando Rechila, cuando según diversos autores tuvo lugar el ataque de las naves de los vándalos a Turonio, territorio de la costa sur de Galicia, aguas arriba el río Miño desde Tui, lugar de donde los atacantes llevaron numerosos cautivos y la ocurrida en el reinado de Requiario, durante el año 456, cuando llegaron 400 hérulos procedentes de Flandes a bordo de una pequeña flota de siete naves, saqueando según Idacio las costas lucenses siendo finalmente rechazados por sus habitantes.

Con posterioridad, algunos historiadores informan que desde principios del siglo VI un grupo de celtas británicos, incluidos destacados miembros de su iglesia, llegó por mar a las costas de Lugo y A Coruña. Al frente de los mismos iba el obispo gaélico Maeloc o Mihaloc, que ya figuraba el año 572 como asistente al Concilio de Braga. Este grupo se asentó en Galicia, sin prácticamente integrarse con la existente población galaicoromana, formando una comunidad diocesana alrededor del llamado Monasterio Máximo, identificado por los historiadores con el lugar donde se asienta la actual iglesia de Santa María de Bretoña,

Fue llegado el año 585, en un momento en que Galicia estaba sometida al rey visigodo Leovigildo tras el derrumbe del reino suevo, cuando se improvisó en poco tiempo una pequeña escuadra para la defensa de las costas gallegas, que se encontraban amenazadas por una flota del rey franco Gontran de Orleans que tenía la pretensión de levantar nuevamente a los derrotados suevos. No tuvo fortuna en este intento el rey Gontran y en el envite quedó destrozada la flota atacante francesa.



Mapa de la Ría de Arousa

En años sucesivos se produjo cierto renacimiento de la actividad naval en la Península Ibérica ante la necesidad de defender las costas españolas del mar Mediterráneo y Atlántico Sur frente a ataques exteriores, registrándose intentos de cierta entidad como los de los reyes visigodos Sisebuto, Suintila y Wamba en el siglo VII de crear pequeñas flotas para que mantuvieran a raya los ataques realizados por las naves piratas bizantinas, musulmanas y de otros pueblos mediterráneos, incluso atacando Tánger y Melilla y llevando a cabo el bloqueo del estrecho de Gibraltar. Por otra parte, en este período del reinado visigodo en España no existe noticia adicional de interés referente a acciones navales en las costas gallegas.

En líneas generales, la presencia visigoda en España no significó un avance sustancial en la navegación o en la construcción naval, no logrando además impedir a principios

del siglo VIII el desembarco de los árabes en Algeciras y la consiguiente invasión de la Península Ibérica. La invasión, iniciada el año 711 con la derrota de los efectivos visigodos en la batalla de la laguna de la Janda por las fuerzas árabes y bereberes de Tarik y Muza, apenas afectó a Galicia, donde se mantuvo una suerte de territorio independiente. El desarrollo de la marina árabe en la Península Ibérica no fue importante hasta la época de Abderrahman I que, a partir del año 772, creó una armada de cierta entidad, especialmente orientada a defender las costas andaluzas y levantinas de los ataques del Califato de Damasco.

A partir de ese momento los gobernantes árabes impulsaron el crecimiento de una marina propia, estableciendo astilleros o atarazanas en Tortosa, Cartagena y posteriormente en Sevilla, en pleno río Guadalquivir, especialmente durante el califato de Abderrahman II. De esta forma los árabes fueron dando forma a una armada de cierto carácter regional con su punto de gravedad desplazado a las zonas este y sur de la Península Ibérica donde ejercían su control, creando una fuerza naval nacida en origen con fines defensivos y que sirvió más tarde para hostigar y atacar las riberas de los reinos cristianos del norte.

Como resumen de las actividades del pueblo árabe en España, aunque su influencia en el terreno de las invenciones técnicas y en el ámbito de la cultura y el conocimiento fue de gran importancia, puede afirmarse que en el plano naval no se le debe un especial adelanto. En todo caso, en lo que se refiere a la navegación atlántica norte y cantábrica, desde el derrumbamiento del Imperio Romano se vivió un estancamiento, incluso una paulatina desaparición del tráfico marítimo y de la construcción naval asociada, quedando ésta limitada en lo que se refiere a Galicia a escasas carpinterías de ribera donde se construía alguna pequeña embarcación costera de pesca.

Durante los difíciles años que fueron transcurriendo durante el período de transición de la monarquía asturiana hasta llegar al reino castellano-leonés que integraba a Galicia y Asturias fueron escasos, por no decir nulos, los movimientos navales y marítimos desde aguas gallegas dirigidos hacia el Atlántico Sur y el Mediterráneo, mientras que fueron bastante más frecuentes las razzias o incursiones realizadas desde los puertos del sur de la Península Ibérica a base de ligeras embarcaciones con las que los piratas sarracenos saqueaban la zona costera gallega.

El posterior descubrimiento o invención del sepulcro del Apóstol Santiago alrededor del año 813 fue un acontecimiento de gran trascendencia que propició que el obispo Teodomiro crease la diócesis de Santiago, estableciendo una serie de rutas de peregrinación a Galicia desde todos los lugares de Europa. Una de estas rutas, de las no menos importantes, fue el llamado Camino Inglés que originó desde época medieval una creciente llegada de peregrinos de las Islas Británicas y de las naciones del Norte de Europa que llegaban en sus embarcaciones a los puertos gallegos, especialmente a los puertos de Ferrol y A Coruña dentro del Golfo Ártabro.

Hasta la aparición del obispo Diego Gelmírez en la sede compostelana, desde el punto de vista de la contienda entre árabes y cristianos, en Galicia, salvo alguna esporádica incursión naval musulmana, solo cumple reseñar como episodio de interés el apoyo suministrado por la escuadra árabe, concentrada en Lisboa, a la incursión de Almanzor sobre Santiago el año 997, atacando las naves musulmanas la isla de San Simón y las localidades de Baiona, Pontesampaio e Iria Flavia, mencionando algún historiador en este contexto incluso una posible incursión de los árabes en la ría de Ferrol. El resto de la actividad naval en las costas gallegas en esa época estuvo relacionado con las primeras correrías e intentos de invasiones por parte de vikingos y normandos.

Los vikingos y los normandos en Galicia

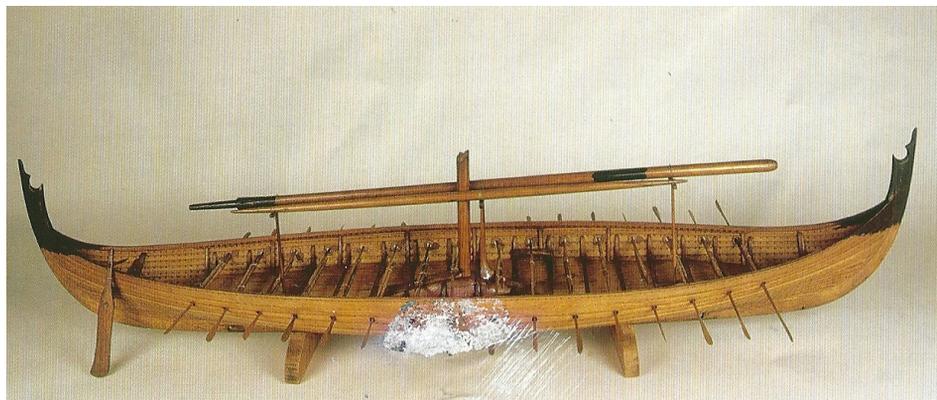
Viene de antiguo la historia de la piratería en las costas gallegas, dado que la favorable configuración de sus costas y la excelencia de sus puertos naturales, así como sus riquezas minerales, los posible tesoros de algunas de sus iglesias y, en menor medida, los productos naturales del país atrajeron de siempre la codicia de las expediciones de los piratas marinos, así como las apetencias de conquista e incluso de su instalación en Santiago de Compostela, a la que los normandos en sus sagas se referían como Jacobsland (Tierra de Santiago), al parecer pretendiendo afincarse de forma definitiva en dicha localidad.

Estos ataques a las tierras de Galicia se vieron favorecidos por su deficiente protección de la costa, la mayor parte de las veces debido a la lejanía física de los centros de poder y el propio desinterés de los detentadores de ese poder que no pusieron los medios materiales para la oportuna defensa. Estos ataques e incursiones marítimas, procedentes tanto de mares del norte como del sur, fueron dirigidos principalmente contra las sedes episcopales gallegas, y de modo singular, primero la de Iria Flavia y luego la de Compostela, ambas dentro de la ría de Arousa, entrada natural para llegar a Santiago.

Fue a partir de la época de la invasión árabe de la Península y el posterior período de la Reconquista cuando se produjeron diversas incursiones y ataques marítimos vikingos o normandos, además de los musulmanes. A mediados del siglo IX iniciaron sus correrías por tierras ibéricas los vikingos, navegantes escandinavos (pueblo de origen germano formado por suecos, noruegos y daneses), cuyo nombre para unos significaba reyes del mar y para otros hombres de los fiordos o de las rías. Galicia, al igual que Irlanda, Inglaterra y Normandía, con una costa accidentada, semejante a la de su tierra de origen, les facilitaba sus correrías, penetrando con sus embarcaciones de pequeño calado en los ríos de mayor caudal hasta las poblaciones interiores, llegando en expediciones normalmente compuestas de varios miles de guerreros.

En relación a las abundantes incursiones normandas llevadas a cabo durante los siglos IX al XII en la costa gallega, especialmente en la ría de Arousa, varios historiadores

recuerdan que también las rías de la parte norte de Galicia sufrieron los ataques normandos y que, por sus condiciones, precisamente la ría de Ferrol era uno de los lugares de internada utilizados por las naves normandas, donde posiblemente saquearon el monasterio de San Martiño de Xuvia. De ahí que algún historiador llega a apuntar el hecho de que como recuerdo de ello quedan una serie de parroquias que tienen por patrón a San Julián, el santo normando compañero de San Ferreol, que daría su nombre a la ría y pueblo de Ferrol.



Modelo de nave vikinga. Museo Naval de Madrid

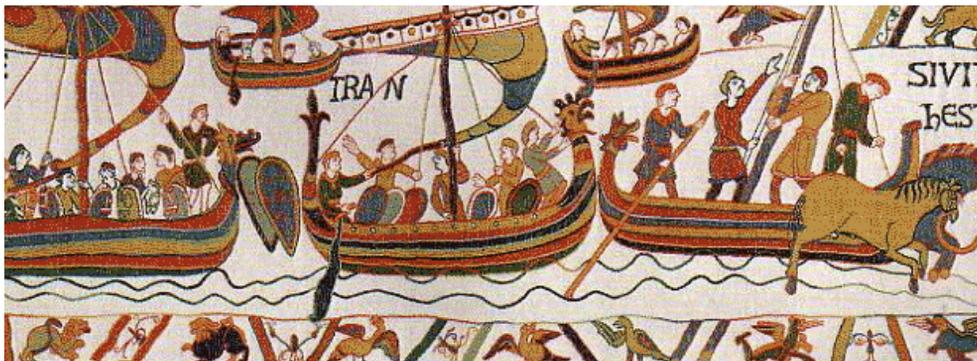
Dos siglos más tarde, en pleno siglo XI, particularmente desde que Guillermo el Conquistador, duque de Normandía, se apoderó de Inglaterra, de la que se coronó rey el año 1066, estos atacantes escandinavos fueron sustituidos por los normandos, hombres del norte, un término que englobaba no solo a los anteriores escandinavos sino también a los navegantes y piratas procedentes de otros lugares, primero Normandía en el norte de Francia, y luego las Islas Británicas donde se asentaron. Para muchos historiadores una parte importante de los ataques posteriores al citado año 1066 deben enmarcarse también dentro de las correrías llevadas a cabo por flotas nórdicas, normalmente de las Islas Británicas, en su ruta marítima de peregrinación a Tierra Santa.

Igualmente muchos de los episodios bélicos e incursiones navales en las rías gallegas de esa época habría que inscribirlos dentro de una estrategia política basada en cambiantes alianzas e interesadas colaboraciones que tenían lugar entre las fuerzas invasoras y algunos nobles locales, normalmente de segunda fila, para defender intereses comunes. Ese fue el caso del danés Earl Ulf que el año 1032 aparece combatiendo al lado de la nobleza gallega contra el rey Bermudo III de León o la actitud de otros dos nobles gallegos, Rabinado Núñez y Pelayo Gudesteiz, enfrentados a Alfonso VI, que ya el año 1112 tomaron a sueldo a una serie de corsarios que, al mando de Haacon Pa-

alsson, viajaban a Roma y Jerusalén desde las islas Orcadas, utilizándolos para atacar las fuerzas de sus rivales.

La ya citada desaparición de la actividad naval en la costa atlántica norte de la península durante la época visigoda y durante los primeros años de la invasión árabe, con el consiguiente despoblamiento de la franja costera, hecho singularmente notorio en Galicia, se venía reflejando desde el siglo XI. Esta situación propició las expediciones vikingas sobre la costa gallega especialmente con el objeto final de apoderarse de Santiago de Compostela, pero también para saquear las riquezas naturales del país o incluso para avituallarse en el camino de sus incursiones al sur de España y mar Mediterráneo, siendo por ello abundantes los ataques de los piratas del norte o, mejor dicho, las sucesivas oleadas de naves vikingas que llegaron a las rías de Galicia.

Las barcos nórdicos de ataque (llamados drakkars por las mitológicas cabezas de dragón que llevaban talladas) eran naves de doble proa, construidos de madera de roble, llevaban el casco en tingladillo con sus juntas de unión embreadas, una quilla de corta altura en forma de te y una silueta de forma alargada, muy levantadas en proa y en popa, estando dotadas de un solo mástil en el centro de su eslora, muchas veces inclinado a popa, de amplia vela cuadra o trapezoidal, de colores vivos en los predominaban el púrpura y el negro, con objeto de hacerse bien visibles en sus ataques. Eran unas embarcaciones largas y de manga estrecha, carentes de cubierta, orladas de escudos en sus bandas, que podían llegar a cincuenta metros de eslora, pudiendo llevar a bordo hasta doscientos hombres y utilizar hasta cuarenta remos por banda, aunque normalmente eran algo menos de veinte, estando gobernadas por una única espadilla a popa, en la banda de estribor.



Tapices de Bayeux. Naves vikingas

Las naves vikingas eran conocidas en su época como “caballos de las olas”, siendo sus tripulantes hábiles marineros que conocían el arte de ceñir el viento, dentro de las limitaciones de la vela cuadra, y de virar por avante. Gracias a su rapidez, maniobrabilidad y pequeño calado podían penetrar en los ríos y lugares poco profundos, caso de las rías gallegas donde podían ser dejadas en seco con suma facilidad, aunque también sus buenas condiciones marineras con cascos a la vez robustos y elásticos les permitieron cruzar el Atlántico Norte 500 años antes que Cristóbal Colón.

Según algunos estudiosos de la construcción naval, incluso algunas embarcaciones gallegas de menor porte, utilizadas especialmente en las Rías Bajas, como la dorna y el llamado barco del río Miño pudieron derivar de las naves vikingas. Precisamente la dorna tiene una larga tradición dentro de las embarcaciones costaneras gallegas, siendo su característica más singular y que les diferencia de otras embarcaciones de las rías de Galicia el casco en tingladillo, un timón centrado, de forma muy particular, y un sistema de impulsión vélica, normalmente envergando un pelo de vela latina.

En la primera de las Salas Navales del Museo de Pontevedra, dedicada a la época medieval y a los orígenes de la marina, se expone un modelo de las embarcaciones utilizadas por los vikingos en sus invasiones de esta época, una copia que se hizo el año 1950 de la nave de Gokstad, hallada el año 1880 en la localidad noruega de ese nombre. El original de este modelo permaneció expuesto durante varios años en el Museo de Pontevedra antes de pasar al Museo Naval de Madrid, donde puede verse en el momento actual. Esta nave tiene unos 24 metros de eslora y más de 5 metros de manga, calculándose su desplazamiento en 20 toneladas.

Diversas crónicas y documentos medievales historian la presencia de los vikingos en Galicia, tales como la *Crónica Albeldense* y la *Crónica Profética*, ambas del siglo IX, la *Crónica de Alfonso III*, de principios del siglo X, las *Crónicas Sampiri* y *Silense*, datadas en los siglos XI y XII, la *Crónica del Obispo Don Pelayo*, de mediados del siglo XII, la *Historia Gótica*, obra del siglo XIII del obispo Jiménez de Rada y, desde luego la *Historia Compostelana* y la *Crónica General de Alfonso X el Sabio*. Además deben de tenerse en cuenta los Anales cristianos de esa época, de contenido muy esquemático pero que suministran fechas y detalles de importancia, así como algunas fuentes escritas árabes. De gran interés son las posteriores sagas noruegas, para algunos consideradas más como fuentes literarias que históricas, caso de las sagas de San Olaf, del rey Canuto, de los Reyes de Noruega y de los condes de las Islas Orcadas, además de la *Gesta Danorum*, obra de Saxo Gramático.

Aunque la primera incursión vikinga conocida en Europa fue el año 793 en las costas noreste de Inglaterra, de forma resumida, y ello sin tratarse de una clasificación estricta, se puede hablar de cuatro oleadas importantes y diferenciadas que marcan la presencia de los vikingos en Galicia dentro de su intermitencia entre los siglos IX y XII; la primera el año 844; la segunda entre los años 858 y 861; la tercera entre los años

966 y 971; y la cuarta y última entre los años 1008 y 1038, no produciéndose una concordancia exacta en las fechas que suministran los historiadores. Estas expediciones en la costa gallega, aunque produjeron cierto impacto en los habitantes de la misma, tuvieron una importancia limitada en la evolución de la Galicia de la época, dentro del contexto general de los reinos cristianos en su contienda frente a los musulmanes.

Parece existir cierto acuerdo que la primera de las expediciones vikingas a Galicia fue una larga incursión que tuvo lugar en el verano del año 844 acaudillada por Wittingur. Previo ataque el año anterior a las costas de la Bretaña francesa, a partir de la primavera del año 844 saquearon Tolosa, atacaron Gijón y de aquí se trasladaron al Golfo Ártabro desembarcando en las proximidades de la Torre de Hércules (Faro de Brigantium). Algunos historiadores informan también que el monasterio de San Martín de Xuvia, al fondo de la abrigada ría de Ferrol, fue expoliado y quemado durante este ataque aunque otros autores datan el saqueo de dicho monasterio en la posterior fecha del año 867.

En las cercanías de A Coruña los vikingos sufrieron un fuerte ataque de las tropas del rey Ramiro I al mando de los condes gallegos, lo que les obligó a reembarcar mientras eran destruidas entre sesenta y setenta naves vikingas según las crónicas de época, posiblemente por el empleo de catapultas que no sólo provocaban serios daños en las frágiles naves de los invasores sino también su incendio por el empleo de materiales embreados. El resto de la expedición siguió su viaje, atacando primero a Lisboa y dirigiéndose luego a Cádiz y Algeciras, remontando en octubre de ese año el río Guadalquivir hasta Sevilla, donde tras varios encuentros con el ejército del califa Abderrahman II que los derrotó en Tablada regresaron a sus tierras nórdicas.

Según las crónicas de época la segunda expedición importante data del año 858, durante el reinado de Ordoño I, desembarcando las fuerzas vikingas al mando de los hermanos Hastings y Bjorn, alrededor de unas cien naves procedentes de Francia como en el caso anterior, en la ría de Arousa, amplia y de fácil entrada, atacando y saqueando la sede de Iria Flavia, hoy Padrón, y dirigiéndose luego a Santiago con intención de sitiarse, pero fueron derrotados por las tropas del conde Petro Froilaz que levantó el sitio de la ciudad. Mientras que como consecuencia de este ataque se decidió el traslado de la sede episcopal desde Iria Flavia a Santiago, previa aprobación del papa Nicolás I, por sus mejores condiciones de defensa, las naves vikingas reemprendieron su viaje de nuevo hacia el sur y después de atacar el litoral de Portugal y saquear Algeciras atacaron la costa murciana llegando hasta las Islas Baleares y la costa francesa hasta la desembocadura del río Ródano, llegando incluso a las costas de Italia y Grecia. a su regreso sufrieron un fuerte ataque de las naves de Abderrahman II, que, por mor de los ataques vikingos anteriores, tenía preparada una mediana armada para hacerles frente.

Aunque posteriormente, a lo largo del siglo X, se registraron una serie de pequeños ataques y escaramuzas por parte de los navas vikingas, la tercera expedición importante que se encuentra documentada tuvo lugar en marzo del año 968, durante los primeros años del reinado de Ramiro III, momento en el que más de doscientas navas procedentes de Normandía al mando de Gunderedo entraron en el estuario del río Ulla, desembarcando en Isorna, cerca de las Torres del Oeste en Catoira. Cuando iban de camino hacia Iria Flavia los invasores vikingos se encontraron y derrotaron en la localidad pontevedresa de Fornelos, a orillas del río Louro, al ejército cristiano del obispo compostelano Sisenando, hijo del conde de Présaras, que murió en el combate atravesado por una saeta.



Mapa de las invasiones vikingas en Europa

Esta victoria permitió a los vikingos recorrer impunemente a lo largo de casi tres años el territorio gallego, llegando incluso a León, atacando diversas localidades, destruyendo iglesias y saqueando monasterios como los de Santa Olalla de Curtis y de San Xoán de Cova, la fortaleza de Castro Candade en Chantada y la sede episcopal de Bretoña, llegando hasta los montes del Cebreiro y del Courel. Cuando iban en retirada

con su botín, hacia finales del año 970, según las crónicas de época fueron atacados en una zona cercana a Ferrol cuando pretendían reembarcar en la ría ferrolana, sufriendo una fuerte derrota por parte de las tropas del obispo mindoniense San Rosendo, mandadas por el conde Gonzalo Sánchez, que mataron al propio Gunderedo, recuperaron el botín, liberaron los prisioneros e incendiaron o apresaron gran parte de sus naves.

En este contexto de los ataques hay que incluir la leyenda de la intervención milagrosa de San Gonzalo, cuando, anciano y ciego, subió a un monte en la costa frente a San Martín de Mondoñedo, hundiendo a una flota normanda según algunos o una armada musulmana para otros. Diferentes informaciones del Padre Flórez, el obispo Navarrete, Vega y Huerta o fray Prudencio de Sandoval escriben acerca de este presunto milagro de San Gonzalo coincidiendo que hundió prácticamente unas trescientas naves de una en una, cada vez que se arrodillaba portando un Crucifijo, en el lugar conocido como Cruz de Agrelo, no poniéndose de acuerdo en la fecha en que sucedió, al no haber una exacta datación histórica del Obispo Santo como Abad del monasterio de San Martín de Mondoñedo, aunque se apunta a principios del siglo IX. Este presunto milagro, recogido en la tradición popular y posiblemente inspirado en la presencia de una fuerte tempestad en la costa lucense, aparece reproducido en unos frescos de la iglesia de San Martiño de Mondoñedo, aunque sólo se conserva un pequeño fragmento.

Las últimas oleadas de incursiones de los guerreros vikingos a Galicia tuvieron lugar en el primer tercio del siglo XI, entre los años 1008 y 1038, dirigidas hacia el sur de Galicia y norte de Portugal, alrededor de la desembocadura del río Miño. La más importante de estas incursiones es la que tuvo lugar el año 1015 cuando las naves vikingas, después de atacar Castropol y Betanzos, bajaron al sur de Galicia y se adentraron en el río Miño, arrasando y saqueando la ciudad episcopal de Tui y su catedral localizada junto al río. Los vikingos hicieron cautivos a su obispo Alfonso y al conde Menendo González, hasta que las tropas leonesas del rey Alfonso V obligaron al reembarco de los asaltantes, mientras que posteriormente se edificaba la nueva catedral tudense en su actual emplazamiento de la parte alta de la ciudad. Curiosamente ejercía el mando de las tropas vikingas Olaf Haraldsson, que con el tiempo se convertiría en San Olaf, monarca de Noruega el año 1018, más tarde santo de la Iglesia Católica y patrón de la nación noruega. Una saga nórdica de época relata como el rey Olaf atacó con sus tropas Castropol, Vilameá, Betanzos y el monasterio de Rivas de Sil en su camino hacia el sur de Galicia.

Una nueva expedición fue la dirigida por el danés Earl Ulf, que llevó el sobrenombre del Gallego por sus frecuentes alianzas con algunos condes gallegos en una época en que Galicia se encontraba dividida políticamente al asumir el poder el joven rey Bermudo III. El ataque se llevó a cabo alrededor del año 1030, en esta ocasión contra la ría de Arousa, no teniendo graves consecuencias gracias al contraataque dirigido por el Obispo de Compostela Cresconio, personaje que combinaba eficazmente su labor de jefe militar con sus funciones eclesiásticas, que derrotó cerca de Lugo a las tropas vikingas, considerándose ésta como la última expedición vikinga de importancia.



Torres del Oeste en Catoira. Recreación histórica

Según avanzaba el siglo XI los ataques vikingos fueron remitiendo, en especial desde la coronación de Guillermo el Conquistador, duque de Normandía, como rey de Inglaterra el año 1066, aunque durante el siglo XII, como se verá más adelante, llegaron a Galicia varias expediciones nórdicas que venían a atacar directamente las localidades costeras o se dirigían a Jerusalén como cruzados, aprovechando el viaje para hacer pillajes en su camino a Tierra Santa, como fue el caso del rey Sigurd en el año 1032. Normalmente en estos casos realmente se trataba de normandos, término que englobaba a los escandinavos (noruegos y daneses) establecidos en Inglaterra, y que según las crónicas no se diferenciaban en su feroces ataques de los anteriores vikingos.

La Armada de Diego Gelmírez

Con motivo de la invención del sepulcro del Apóstol Santiago en el primer tercio del siglo IX, se fue generando una creciente corriente de peregrinos hacia la capital compostelana que produjo una serie de importantes cambios en la vida de Galicia, incluyendo su reactivación mercantil, creándose una importante actividad comercial a lo largo del Camino Jacobeo hasta llegar a Compostela. Santiago de Compostela, tras su confirmación como sustituta de la sede episcopal iriense, inicia en este momento su camino para convertirse en el mayor poder rector político y militar de Galicia y uno de los más influyentes de la España Cristiana.

En lo que se refiere al tráfico marítimo generado cumple señalar que las crecientes expediciones marítimas de peregrinos se simultanearon con el aumento del tráfico comercial que se estableció entre los puertos del Canal de la Mancha y el Golfo de Vizcaya, que se fue extendiendo a las costas gallegas. La mayor parte de dicho tráfico marítimo tenía como destino final Santiago de Compostela, cuyo puerto natural era el de Iria Flavia (hoy Padrón), aunque empezaron a experimentar un fuerte desarrollo otros puertos como Faro (el primitivo puerto de A Coruña), Ferrol, Ribadeo y Baiona que eran lugar de destino de los peregrinos del llamado Camino Inglés, procedente de los puertos del Atlántico norte europeo.

Los buques mercantes que llegaban a puertos gallegos desde el Atlántico Norte, representantes de un tráfico mixto de carga y pasaje de peregrinos, pertenecían principalmente a navieros franceses, normalmente frisonos y gascones, aunque también los había de otras procedencias, de las Islas Británicas y del resto de Europa. Por otra parte, en esta época, era prácticamente inexistente el tráfico entre los puertos atlánticos, incluidos los gallegos, y los mediterráneos, dado el dominio y control ejercido por los invasores árabes en el Estrecho de Gibraltar, manifestado por las correrías de los piratas musulmanes que en ocasiones llegaban al Norte de Portugal y Galicia.

Por otra parte, los espacios marítimos del Atlántico Norte estaban dominados por los vikingos, que ejercieron el poder naval desde mediados del siglo IX y sometieron a continuos ataques a Inglaterra hasta que fue conquistada el año 1014 por los daneses, mientras que la costa de Francia era también intensamente atacada, especialmente la zona situada entre los ríos Loira y Garona, llegando los ataques vikingos con no menos intensidad a las costas españolas, incluida Galicia. Dentro de esta continua ofensiva se mostraban más organizados y planificados los ataques daneses y más individualistas y esporádicas las correrías noruegas y suecas.

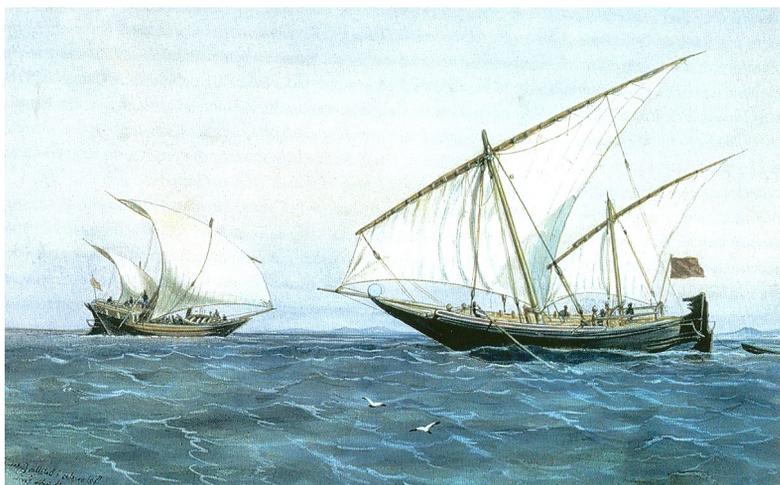
Al finalizar el año 1035 Knut el Grande, que había consolidado el reino anglo danés, se inicia el período de declive de los vikingos escandinavos que se prolongó hasta que los normandos, encabezados por el duque Guillermo de Normandía, cruzaron el Canal de la Mancha derrotando el año 1066 en la batalla de Hastings a los sajones del rey Harold II, descendiente de los vikingos daneses de Knut el Grande, que con anterioridad habían conquistado Inglaterra. Hacia final de ese siglo se produce la conversión de estos pueblos nórdicos al cristianismo, empezando de esta forma los viajes marítimos de los cruzados ingleses y de los países escandinavos a Tierra Santa, muchas veces con una componente añadida de ataque y saqueo de las costas ibéricas como residuo de los antiguos afanes guerreros característicos de los pueblos nórdicos.

Existe una visión tradicional que asimila la presencia de los vikingos en Galicia durante la época tardiomedieval centrada en sus ataques y saqueos, entre otras razones por que las fuentes históricas del estudio de su actuación procedían del mundo cristiano occidental. Hoy en día se está produciendo una revisión crítica de las expediciones

vikingas hacia el Sur de Europa que, sin negar sus afanes de conquista y sus violentos ataques, considera también la aportación del pueblo vikingo al arte de la navegación y su contribución al comercio, los descubrimientos, la colonización del territorio, las costumbres e incluso a la cultura.

En todo caso la presencia, esporádica pero manifestada durante varios siglos, de los vikingos en Galicia tuvo importantes consecuencias. Galicia fue la zona peninsular que mayores ataques sufrió de estos piratas navegantes, señal de la importancia estratégica de su situación y su papel en la configuración del reino asturleonés, siendo además uno de los lugares que le ofreció mayor resistencia. Por otra parte estos ataques de los vikingos, aunque no ocasionaron ninguna desmembración ni siquiera desequilibrio del territorio tuvieron una gran influencia en su organización, singularmente en la definitiva consolidación de sus sedes episcopales y en una cierta aglutinación de su estructura sociopolítica.

Cumple también señalar otras importantes huellas dejadas por los navegantes nórdicos, tanto materiales como del terreno de la toponimia o las leyendas. La pervivencia material de más interés de la época de los ataques vikingos son las Torres del Oeste en Catoira, en pleno estuario del río Ulla, lugar donde se celebra una llamada romería vikinga que de alguna manera intenta recordar las invasiones de los piratas nórdicos, con una componente más lúdica y folclórica que la atribuible al verdadero recuerdo histórico. Además de la leyendas populares extendidas desde la Costa da Morte hasta la desembocadura del río Miño, hay que resaltar la tradición de la ya comentada milagrosa intervención de San Gonzalo en aguas del Cantábrico. También a nivel toponímico existen diversos lugares en la Galicia costera e interior que pueden relacionarse con la presencia de vikingos y normandos en territorio gallego.



Embarcaciones árabes medievales. Museo Naval de Madrid

Desde el punto de vista de las representaciones iconográficas de esta época, la más conocida es la colección de tapices de la Catedral de Bayeux, obra maestra bordada en lino con lanas de diferentes colores, elaborada a finales del siglo XI para conmemorar el paso del Canal de la Mancha y la posterior victoria en la batalla de Hastings. Con un tamaño de más de 70 metros de largo es una de las escasas muestras donde aparecen las naves normandas pertenecientes a la flota de Guillermo el Conquistador, siendo embarcaciones prácticamente del mismo tipo que las utilizadas por los piratas en sus correrías en las costas gallegas durante la época de Diego Gelmírez.

En esta época final del siglo XI, dentro de costas españolas del Atlántico Norte y el Cantábrico, no hay referencias de la existencia de las embarcaciones gallegas de cierto porte, al contrario de las noticias referentes a naves vascas y cántabras, construidas bajo posible influencia vikinga y normanda. En sus primeros tiempos estas naves eran de construcción en tingladillo, la proa y popa diseñadas en punta, dotadas de timones de espadilla (dos grandes remos dirigidos hacia popa) y un solo palo con cofa y vela cuadrada, apareciendo así representado en varios sellos de los Concejos de los puertos atlánticos, tratándose de naves similares a las que navegaban en el Golfo de Vizcaya o el Canal de la Mancha.

Hay que tener en cuenta que de manera tradicional ha venido siendo considerado el tingladillo como el sistema clásico constructivo del mundo atlántico en oposición al casco construido a tope, dentro de la tradición mediterránea. Cada uno de los dos sistemas tienen sus ventajas e inconvenientes: por una parte ligereza, pero también fragilidad, las embarcaciones nórdicas en oposición a la seguridad, pero también pesadez e inercia, las naves mediterráneas. La diferencia se centra también en el sistema de cuadernas con posterior recubrimiento de estas últimas y en el sistema de construcción exterior con montaje de varengas.

La guerra terrestre de la Reconquista, contra el emirato primero y luego califato de Córdoba entre los siglos VIII y XI, empleó todos los medios y esfuerzos de los reinos cristianos que estaban orientados hacia la guerra terrestre con una nula atención a la marina, lo que impidió la formación de una auténtica fuerza marítima cristiana que hubiese sido necesaria para impedir las incursiones normandas inglesas o corsarias en general, y los ataques árabes, incluyendo los procedentes del Norte de África, y de esa forma acelerar y consolidar el proceso de la Reconquista. Realmente hasta el siglo XII no empezó a organizarse la marina de los reinos cristianos, momento en que aparece en la escena gallega el obispo Diego Gelmírez, hombre inquieto, ambicioso y de gran prestigio, considerado el creador del germen de esta marina.

En esta época histórica la Hispania cristiana ocupa aproximadamente el tercio norte de la Península Ibérica mientras que el resto, el llamado Al-Andalus, es un conglomerado de diversos reinos musulmanes de taifas. Por otra parte los diferentes reinos cristianos no solo estaban empeñados en la guerra de la Reconquista, sino en las luchas internas por el poder con diversas alternativas, desde revueltas de poderosos

nobles e intromisiones eclesiásticas hasta enfrentamientos familiares, salpicado todo ello de interesadas uniones matrimoniales y sucesiones previamente pactadas. En este contexto peninsular juega su papel el Reino de Galicia, un territorio relativamente próspero, rico en recursos naturales y centro cultural de cierta entidad por mor del emergente y ya conocido en Europa Camino de Santiago.



Retrato de Diego Gelmírez. Palacio Arzobispal de Santiago

La vida de Diego Gelmírez transcurrió bajo el mandato de tres reyes de Castilla y León, Alfonso VI que gobernó hasta el año 1109, la reina Doña Urraca que lo hizo desde 1109 a 1126, con diversas alternativas, y Alfonso VII que reinó a partir del año 1126. En ese período dentro de Galicia tuvo un especial protagonismo el obispo Diego Gelmírez, que potenció la diócesis compostelana como un importante centro de peregrinación, de poder religioso y de influencia política. Mientras Santiago de Compostela mejoraba sus infraestructuras y construcciones religiosas con Diego Gelmírez al frente de la diócesis, el señorío de Compostela se convertía en un influyente centro de poder dentro de las luchas dinásticas del reino castellano-leonés e incluso en una pieza importante de la historia y cultura de Europa.

Diego Gelmírez procedía de una familia de la baja nobleza, siendo hijo del conde Gelmíro, alcaide gobernador de las Torres del Oeste de Catoira, donde pudo haber nacido alrededor del año 1068 el futuro prelado, hecho que marcó de forma importante su juventud y que pudo influir en su determinación de consolidar las defensas marítimas de Galicia. Diego Gelmírez siguió desde muy joven la carrera eclesiástica en la escuela catedralicia compostelana, trasladándose posteriormente a la corte de Alfonso VI y de vuelta a Santiago fue nombrado canónigo de la iglesia de Compostela.

El año 1092 el rey Alfonso VI el Bravo nombró Condes de Galicia a su hija Doña Urraca y su esposo Ramón de Borgoña, que pusieron al frente de su Cancillería al clérigo Diego Gelmírez. El año 1093 Gelmírez fue nombrado Vicario y el año 1096 Administrador de la Diócesis de Santiago. Cuando falleció Alfonso VI el año 1109, dejó establecido en su testamento que su hija Doña Urraca accediese al trono gallego, pero que al quedarse posteriormente viuda y casarse de nuevo con Alfonso I de Aragón, el Batallador, después de diversas alternativas armadas, accedió al poder real el nieto de Alfonso VI, Alfonso Reimúndez. El año 1110 Alfonso Reimúndez fue coronado rey de Galicia en Santiago por el obispo Gelmírez y desde el año 1126 hasta su muerte el año 1157, ya como Alfonso VII el Emperador, fue rey de León, Castilla y Galicia.

Superando una fuerte oposición diocesana Diego Gelmírez fue nombrado obispo de Compostela el año 1100, siendo consagrado como tal en la Pascua de 1101, tras su visita en Roma al papa Urbano II, superando la citada oposición y sucediendo a un controvertido Diego Peláez que había llevado a la diócesis compostelana a una etapa de discordia. Tras asegurarse la fidelidad de los clérigos del cabildo catedralicio, mediante una bula pontificia de 31 de Diciembre de 1101 Diego Gelmírez consiguió de Roma la independencia de la sede compostelana frente a las pretensiones jerárquicas y territoriales de Toledo y Braga, mientras que asentaba su territorio a costa de la diócesis de Mondoñedo.

Convencido de de los viejos derechos de la sede compostelana sobre terrenos e iglesias al otro lado del río Miño, una de las primeras acciones del obispo Gelmírez fue lo que la historia llamaría “pío latrocinio”, el robo de las reliquias de San Fructuoso, San Silvestre, Santa Susana y de otros santos en la catedral de Braga, hecho que le dio una gran popularidad en Santiago y que aparece narrado en el Libro I, Capítulo XV de la *Historia Compostelana*. En esencia, Diego Gelmírez se trasladó a Braga y durante su estancia, aprovechando la acogida de Gerardo, obispo de Braga, se apoderó sigilosamente de las citadas reliquias, con las que haría su entrada en Compostela el 19 de Diciembre de 1102.

Diego Gelmírez fue nombrado arzobispo de la propia sede compostelana desde el año 1124 hasta su fallecimiento ocurrido el año 1139, jugando siempre un decisivo papel político y militar en la convulsa Galicia de la época, mientras que desempeñaba un importante trabajo a favor de la transición del reinado de Alfonso VI al de su nieto Alfonso VII, actuando unas veces a favor y otras en contra de la citada Doña Urraca

que ejercía el Condado de Galicia, pero siempre gozando del favor y consideración de Alfonso VII, pese a algunos desencuentros habidos entre ambos personajes.

El prelado compostelano, próximo a la orden de Cluny, con buenas relaciones en Roma, a donde se desplazó los años 1100 y 1104, y dotado de amplios poderes eclesiásticos y temporales, llegando a tener el privilegio de acuñar moneda, fue un eficaz administrador, hombre de amplia visión de futuro y durante muchos años árbitro de los destinos del reino castellano-leones. El obispo Gelmírez concibió la idea de crear una fuerza naval que asegurase el tráfico comercial en su área de influencia y se enfrentase a los ataques de los piratas vikingos y normandos, y a los posteriores llevados a cabo tanto por atacantes ingleses como árabes, que de forma periódica empezaban a asolar las costas gallegas, normalmente desde abril a noviembre, la época de mejores condiciones de la mar, fechas en la que la mayoría de los habitantes de la franja costera se veían obligados a trasladarse con su pertenencias al interior.

Durante el tiempo en que Diego Gelmírez ejerció el obispado compostelano, Pedro Froilaz, conde de Traba, era el noble más importante de Galicia. Como educador de Alfonso Reimúndez, futuro Alfonso VII, nacido en Caldas de Reis, tuvo un papel preponderante en la política gallega de su época, mientras su hermano Rodrigo Froilaz ostentaba el cargo de Almirante, que realmente era un cargo prácticamente simbólico, teniendo solamente a su cargo la construcción de pequeñas embarcaciones de cabotaje en las escasas carpinterías de ribera y pequeñas atarazanas existentes entonces en la costa gallega.

En este momento de cierto esplendor de Galicia, en el breve espacio de diez años (desde 1105 a 1115) se registraron tres importantes ataques por mar de los piratas normandos y musulmanes. Estos acontecimientos fueron narrados con cierto detalle por la *Historia Compostelana*, obra conjunta de un grupo de diáconos compostelanos el año 1139, la fuente más importante para conocer los hechos más importantes relativos a la vida de Diego Gelmírez. La información relativa a los hechos y batallas navales que tuvieron lugar en época del Obispo Gelmírez aparece especialmente narrada en el Libro I, Capítulo LXXVI, “Los piratas de Inglaterra”, en lo que se refiere a los ataques normandos y en el Libro I, Capítulo CIII “De unas naves que hizo construir el Arzobispo, y botín que mediante ellas reportó de los Sarracenos” y Libro II, Capítulo XXI “De las naves que los Irienses apresaron a los Sarracenos”, en lo que atañe a los ataques musulmanes.

Alrededor del año 1105 se registró el primero de estos ataques de los navegantes normandos en sus viajes a Tierra Santa, una incursión de unas sesenta naves normandas al mando de Sigurd el Palmero (el peregrino a Jerusalén) que atacó el extremo occidental de la costa de A Coruña, en plena Costa da Morte, trayendo como consecuencia la destrucción parcial del monasterio de San Julián de Moraima, cerca del puerto pesquero de Muxía, siguiendo luego su viaje por la costa portuguesa, donde

colaboró con el conde de Portugal, don Enrique en la reconquista de las tierras de la antigua Lusitania



La Península Ibérica en el siglo XII

El segundo ataque tuvo lugar el año 1112, siendo ya rey de Galicia Alfonso Reimúndez por su coronación el año 1110. Una flota de normandos establecidos en Inglaterra que se dirigía desde las islas Orcadas en viaje de peregrinación a Roma y Palestina al mando de Haacon Paalsson, entró en la ría de Vigo dedicándose al saqueo, capturando cautivos y un abundante botín en una acción que solían repetir en sus viajes de peregrinación. Con este motivo, según informa López Ferreiro en el tomo III de su *Historia de la Santa A.M. Iglesia de Santiago de Compostela*, los rebeldes condes gallegos Rabinado Núñez y Pelayo Gudesteiz contrataron a una parte de esta flota inglesa para auxiliarles en el enfrentamiento mantenido con Alfonso Reimúndez, mientras apoyaban la proclamación de Alfonso de Aragón como rey y señor de Galicia.

Ante ello Diego Gelmírez envió una flotilla combinada de embarcaciones de marineros procedentes de Padrón, isla de Arousa y A Lanzada, que atacaron a los birremes de los corsarios ingleses en la ría de Vigo tomando sus naves y recuperando el control de los castillos de San Payo de Luto (para otros Leito), hoy Ponte Sampaio, y de Darbo, cerca de Cangas, infringiéndoles una clara derrota y haciendo numerosos prisioneros, tanto

entre los rebeldes gallegos como entre los corsarios ingleses, que fueron entregados al obispo Gelmírez, escribiéndose en el Libro I, Capítulo LXXVI de la *Historia Compostelana* que “los ingleses, impedidos por el robo, ni para pertrecharse, ni para remar les quedaba tiempo suficiente”.

Las citadas embarcaciones de la flotilla del obispo Gelmírez son las que aparecen en la *Historia Compostelana* con el nombre de “sarcinarii” y en las Partidas de Alfonso X con el nombre más conocido, y posiblemente más apropiado, de “pinaças” (pinazas, elaboradas de madera de pino), tratándose en todo caso de embarcaciones de uso mixto para pesca y carga de mercancías, dotadas de doble proa y de un afilado espolón, propulsadas por remos y escasas veces envergadas con velas trapezoidales. Según algunos autores, estas embarcaciones de las Rías Bajas gallegas, especialmente basadas en Iria Flavia y A Lanzada, podrían tener de 10 a 12 metros de eslora y de 3 a 3.5 metros de manga, transportando en condiciones normales de 10 a 14 hombres. Las citadas naves, pese a su relativamente pequeño tamaño y a su lentitud de maniobra, en ocasiones podían salir a navegar en mar abierto.

Ante esta situación y los perniciosos efectos causados por los ataques marítimos tanto normandos como musulmanes, y visto aquel primer éxito de los marinos gallegos, aún con medios navales de fortuna, Diego Gelmírez llegó a la acertada conclusión que había que atacar a los invasores con sus propias armas, una marina potente, sin esperar a hacerles frente en tierra firme. Según las crónicas de la época, pese a cierta prosperidad del reino, Galicia solo disponía de una sencilla marina compuesta de embarcaciones para la pesca de bajura o pequeños barcos para el comercio de cabotaje como los empleados contra los atacantes escoceses, al contrario de lo que ocurría en Cantabria o el País Vasco, lugares dotados de naves de mayor porte.

Esta situación forzó a Gelmírez a construir unos astilleros de cierta entidad en Iria Flavia, tratándose para algunos autores de la ampliación de los preexistentes desde época romana, cerca de la actual Padrón, convirtiéndolos en el verdadero puerto de Compostela. Dado que según la *Historia Compostelana* “los gallegos no tenían costumbre de construir naves excepto las de carga (las citadas “sarcinarii”), ni de navegar por alta mar con barcos de vela (“veliferis birremibus”), mandó Gelmírez emisarios a los puertos mediterráneos de Génova, Pisa y Arlés para contratar a “constructores de naves muy expertos” para la construcción de embarcaciones de guerra, que, en el estado de los conocimientos navales de entonces, se consideró que no podían ser de otro orden que galeras.

Como consecuencia de ello se instaló el año 1115 en los citados astilleros de Iria Flavia, en plena desembocadura del río Ulla dentro de la protegida y estratégica ría de Arousa, el genovés Augerio (Ogerio según otras fuentes) con sus operarios y carpinteros de Pisa, construyendo, arbolando y poniendo en función dos de estas naves. La *Historia*

Compostelana escribe que estas embarcaciones, “que el vulgo llama galeras” y que “fueron hechas con grandísimos gastos”, tenían el necesario porte y un buen andar, estando dotadas de dos órdenes de remos (birremes) y de las necesarias características marineras. Algunos estudiosos se inclinan por situar estos astilleros en Catoira, en las inmediaciones de las Torres del Oeste, donde también se construyeron los muelles de atraque de esta pequeña flota.



Doña Urraca. Tumbo A de la Catedral de Santiago

Con respecto al tipo de buques construidos, cumple indicar que la versión latina original de la *Historia Compostelana* los define como “galleas”, nombre que los tratadistas navales identifican como galea y, más tarde, asimilan a galera, embarcación antigua de vela y remo, una nave larga, estrecha y de poco calado, derivada de los antiguos birremes romanos. De este nombre derivan otros de porte variado, entre ellas la galeota (una galera pequeña), galeaza (galera de mayor tamaño, incluso artillada por las bandas) y galeón (embarcación de buen tamaño y ya sin remos). En cuanto a su arboladura, la galera normalmente llevaba dos palos, el mayor y el trinquete, dotados de aparejo latino (velas triangulares).

Con referencia a los ataques sarracenos sufridos por Galicia en época de Gelmírez, debe señalarse que los almorávides atravesaron el estrecho de Gibraltar el año 1086 para auxiliar a los musulmanes afincados en España y Portugal en contra de la ofensiva del rey cristiano Alfonso VI. Los historiadores escriben acerca de la importante flota con que cruzaron el estrecho, del posterior desarrollo alcanzado por su marina y de la navegación alrededor de puertos como Lisboa, Cádiz, Sevilla, Ceuta, Málaga, Almería y las islas Baleares, así como de los beneficios de sus actividades mercantiles y portuarias.

Si no es mucho lo que se sabe acerca de la verdadera estructura de las naves gallegas construidas en Iria Flavia, tampoco es demasiado lo que se conoce de las naves almorávides que durante esta época atacaron las costas de Galicia. Normalmente se trataba de las liburnas, embarcaciones birremes, ligeras, veloces y manejables, derivadas de los bajeles o de las drómonas, mezclando en su construcción influencias latinas, bizantinas y árabes. Según informan algunos tratadistas navales eran naves marineras sin espolón y con roda curva, mientras que mantenían el típico sistema de remos de la época e incorporaban la vela latina en el palo mayor, suprimiendo en ocasiones el trinquete, especialmente cuando se dedicaban al corso.

Mientras que desde el año 1112 no se registró ninguna nueva incursión normanda hasta el año 1152, varios años más tarde del fallecimiento de Gelmírez, fue en el año 1115 cuando se consolidó la armada de Alí Ben Memón, almirante de las naves almorávides, basada en la costa controlada por los musulmanes desde Sevilla hasta Coimbra, escuadra que recorría en sus andanzas todo el Mediterráneo y las costas atlánticas hasta el litoral norte de Francia. Durante este año 1115 se registró el ataque más importante a las costas gallegas por parte de los piratas almorávides que quisieron aprovecharse de la lucha sostenida en Galicia entre los partidarios de Alfonso Reimúndez y los de Doña Urraca, apoyada por Diego Gelmírez.

Según aparece registrado en el capítulo CIII de la *Historia Compostelana*, los piratas sarracenos embarcados en naves de buen porte y procedentes de una serie de localidades costeras de los Reinos de Taifas del sur de España (que aparecen enumerados en la publicación) atacaron la costa atlántica y cantábrica devastando “Oporto, Morrazo, Salnés, Postmarcos, Entines, Nemancos, Soneira, Seaya, Bergantiños, Nendos, Pruzos, Bezoucos, Trasancos, Vivero, Ribadeo, Navia y demás pueblos marítimos de Asturias y Santander”

Esta flota almorávide, según la referida fuente compostelana, estaba apoyada por el establecimiento de unas bases casi permanentes “en las islas Flamia, Oms, Arosa, Quebra y Monte de Louro”, (el último topónimo, un monte de tierra firme de la ría de Muros), donde descansaban y reparaban sus naves, atacando las mencionados lugares de la costa de Galicia, en especial las localidades próximas a Compostela, destruyendo iglesias, quemando casas, saqueando villas, matando el ganado, estableciendo

sus campamentos en tierra y haciendo numerosos cautivos, citándose entre ellos a Fernando Arias, Menendo Díaz y otros muchos nobles, obligando a los habitantes de la costa a ocultarse en cuevas o a refugiarse en el interior “desde la mitad de la primavera hasta la del otoño”.

Precisamente a comienzos del verano del año 1115 fueron puestas en servicio las naves (“galeras birremes”) que Diego Gelmírez había mandado construir en Iria Flavia, preparándose como tripulantes “doscientos hombres expeditos para la mar y la guerra”, que al mando del propio constructor, el genovés Augerio, como represalia de los anteriores ataques “pagaron con creces a los Ismaelitas los daños recibidos y oprobios del tiempo pasado”, asaltando las naves sarracenas y saqueando las costas de Lusitania en poder de los musulmanes, llegando en su expedición hasta el Algarve, apoderándose de numerosos prisioneros, quemando sus naves, apresando otras, incendiando las casas y cosechas, y quemando y derribando sus templos.



Primer modelo de galera de Gelmírez

En el ataque se obtuvo un importante botín de oro y plata, con el que pagó Gelmírez el importe de las naves y el sueldo de la tripulación, además de la acostumbrada quinta parte como limosna para la iglesia, mientras llevaban a los prisioneros árabes a Santiago, donde, según la *Historia Compostelana*, se dedicaron a acarrear la piedra

para la construcción de la catedral. De esta forma la que en principio estaba concebida como una armada de defensa de la costa, pasó a desarrollar acciones ofensivas de ataque a las naves y saqueo de los poblados musulmanes, que repetiría en los siguientes meses de verano.

Aunque la citada *Historia Compostelana* escribe que los tripulantes de las dos galeras mandadas construir por Diego Gelmírez eran Irienses, marineros de Iria Flavia, diversos historiadores, como fue el caso de Benito Vicetto, escribieron que la dotación de estas embarcaciones fue reclutada en diversos puertos de mar de las rías gallegas. Entre otros lugares de la costa, se apunta la posibilidad de la presencia en estas naves de marineros procedentes de la entonces villa de Ferrol, cuyo comportamiento justificaría, según escribe en el *Anuario Ferrolano para 1901* el historiador Nicolás Fort, la temprana concesión de los fueros que el siglo XII fueron concedidos a la villa ferrolana.

Posteriormente, según se escribe en el capítulo XXI del tomo II de la *Historia Compostelana*, a partir del año 1118 empezó a producirse un intenso bloqueo de los puertos gallegos, de forma continuada por parte de unas veinte naves almorávides, procedentes de Lisboa y Sevilla, que saqueaban la costa, destruían los templos e incendiaban las casas, mientras “mataban a los hombres y llevaban cautivos a los niños y mujeres”, impidiendo además las relaciones comerciales existentes con los puertos europeos del Atlántico Norte (Inglaterra, Flandes, Bretaña y Aquitania). Los defensas costeras no se mostraron especialmente eficaces para repeler estos ataques, siendo tomados varios castillos, “como sucedió con los de Santa María de la Lanzada y Ponte San Payo”.

En el invierno del año 1120 seguían estas correrías de los musulmanes, pero conociendo Gelmírez que en ese momento solamente se encontraban cuatro naves árabes en los alrededores de las islas Ons, Sálvora y Flamia (esta última posiblemente una de las islas Cíes), mandó preparar las dos galeras construidas el año 1115 apoyadas por el resto de las embarcaciones más pequeñas disponibles en Iria Flavia, armándolas con fuertes espolones de hierro en su proa. Localizadas las naves musulmanas en el interior de la ría de Vigo, bloquearon su salida durante la noche y “hecho de mañana los irienses únense en orden de batalla y acometen a los sarracenos”. Según la mencionada *Historia Compostelana*, los cristianos dejaron maltrechas las naves musulmanas, “siendo tres de ellas apresadas por los cristianos, muriendo allí mismo dieciséis sarracenos y los cautivos que hicieron fueron noventa y ocho”, además de liberar a los cautivos y de conseguir un botín de numerosas armas, consiguiendo huir la cuarta de ellas.

Dos años más tarde, el año 1122, las fuerzas musulmanas, queriendo desquitarse de la derrota anteriormente sufrida, regresaron con una fuerte armada, desembarcaron en la playa de A Lanzada y destruyeron el castillo defensivo que allí se alzaba. Internados luego por la ría de Arousa se dirigieron hacia las Torres del Oeste con el objeto de derribarlas, pero enterado Diego Gelmírez se trasladó directamente desde Santiago

hasta Catoira y junto con las fuerzas propias que prontamente llegaron en su ayuda consiguió que los atacantes musulmanes desistieran de su empresa, levantando el cerco y levando anclas con dirección a sus puertos de origen en Andalucía.



Segundo modelo de galera de Gelmírez

Por estas mismas fechas, el año 1122, dado el mal estado de las galeras construidas por genovés Augerio, varadas en tierra y sometidas a la intemperie, Diego Gelmírez pagó la importante cantidad de sesenta marcos de plata para la construcción de una nueva galera en Iria Flavia, puesta a disposición de un piloto natural de Pisa, llamado Fuxón, “peritísimo en la Náutica”. Esta galera, “una excelente nave, trabada con sutil artificio y apta para arrostrar vientos y olas”, según escribe la *Historia Compostelana*, no solo mantuvo seguras las costas de la Tierra de Santiago sino que llevó a cabo ataques en las tierras sarracenas de Lusitania, consiguiendo un abundante botín de joyas y objetos de valor así como un crecido número de cautivos.

Como se ha visto, a partir del año 1112, el gobernante y obispo Diego Gelmírez había mandado construir una serie de buques, que los historiadores de la época denominaron

galeras, para defender las costas de Galicia de los diferentes invasores y piratas, una flota que se puede considerar como precursora de la Marina de Castilla. En todo caso, Diego Gelmírez con su efectiva política de defensa de la costa gallega consiguió restablecer la seguridad en la misma, con el efecto positivo de producir el retorno a la franja litoral de los pobladores que habían buscado refugio en el interior del territorio gallego para protegerse de los ataques piratas. Por ese motivo, en años posteriores resurgieron diversas villas litorales gallegas, casos de Noia, Ponte Veteri (Pontevedra) y Tui, con fuero o cartas pueblas concedidas entre los años 1168 y 1170 por el rey Fernando II.

Con referencia al tema de la construcción de este tipo de naves de guerra en Galicia, se carece de datos fidedignos para saber como eran exactamente las citadas galeras, naves concebidas para uso militar en el mar Mediterráneo desde época medieval, cuyo diseño varió muy poco desde su nacimiento hasta que empezó su declive a partir de la batalla de Lepanto, desapareciendo de forma total a mediados del siglo XVIII. Típicamente mediterráneas en origen, aunque luego se extendieron a otros lugares como Lisboa, Flandes e incluso las Antillas, no se conoce exactamente como pudieron adaptarse a las aguas atlánticas, dadas las duras condiciones de mar y viento de estas aguas, especialmente durante los meses invernales.

Estudiosos del arte de la navegación como Lacaci, Monleón o Condeminas desarrollaron diversas teorías sobre las galeras de Gelmírez, escribiendo que podía tratarse de un diseño desarrollado el siglo XI a partir de la galera birreme romana o derivarse de la drómona o galera del imperio bizantino que llegó a tener hasta 20 remos por banda, en todo caso dotadas de espolón metálico en la proa y aparejadas de uno o dos mástiles con vela latina, aunque también otros autores sustentaron la opinión de que su estructura podía ser más parecida a la que tendría el llamado uxer en Cataluña, otra especie de galera utilizada el siglo XII.

En todo caso, con respecto a las naves de Gelmírez se apunta a naves estrechas, caracterizadas por su amplia eslora en relación a su manga y puntal. Siendo embarcaciones que precisaban una gran rapidez de movimientos, tenían de 25 a 30 metros de eslora y entre 6 y 7 metros de manga, estando aparejadas de amplio velamen latino, dotadas de cubierta y de una fila de remos fuertes y de buen tamaño, hasta 12 en cada banda, manejados cada uno por dos o tres hombres. Llevaban algún parapeto en la cubierta y un sollado bajo la misma para unos cien hombres de armas y los necesarios pertrechos. Aunque no se poseen datos documentales de construcción ni se conocen pinturas o grabados de estas naves, existen algunas representaciones iconográficas de otras naves del siglo XII como es el caso de las Cantigas de Alfonso X el Sabio y de algunos códices bizantinos, de los que se infiere que en ese momento las galeras se armaban con dos órdenes de remos (“galeras birremes”), en principio con un solo remo en cada banco.

Una teoría que sustentan algunos estudiosos es que las galeras que se construyeron en Iria Flavia solamente tuvieron de tales el sistema de propulsión a base de remos, el uso

de una espadilla como medio de gobierno y una plataforma de combate similar a la de sus homólogas mediterráneas, mientras que la estructura de su casco, dotado de un mayor francobordo, y su aparejo vélico hubiesen modificado su diseño para adaptarlo a los de los buques que ya navegaban en las aguas del Atlántico norte, siendo así que algún historiador se refiere a ellas como “galeras de alto bordo”. Por otra parte, de las informaciones de la época se infiere que normalmente las llamadas galeras gallegas solían mantenerse dentro de las rías, singularmente la de Arousa, una especie de mar interior, operando estas galeras en unas aguas tranquilas, apoyadas en su retaguardia por fortificaciones preparadas al efecto, caso de las Torres del Oeste en Catoira, para el rechazo de los desembarcos de los invasores.

En la ya mencionada primera Sala Naval del Museo de Pontevedra, que guarda la memoria histórica y las referencias materiales de la Marina Gallega, se muestran dos modelos de galeras, elaboradas según la particular interpretación de José María Masó, en recuerdo de las construidas por los maestros de Génova y Pisa, contratados por Diego Gelmírez para los astilleros de Iria Flavia. Los modelos de ambas galeras son de pequeño tamaño y no excesivo detalle, mostrando una apariencia muy similar entre ellas con sus doce remos de un solo orden por banda, diferenciándose en que el primer modelo lleva espolón a proa y un tambucho a popa, careciendo de ambos elementos el segundo modelo

Posiblemente este tipo de galeras adaptadas a las diferentes condiciones del mar atlántico fue también el ocasionalmente empleado en las costas del resto de España, Portugal y Francia; sería ya a partir de mediados del siglo XIII cuando la tipología de las naves atlánticas se aproxima más a la urca flamenca o a la coca hanseática del norte de Europa, siendo embarcaciones de un mayor desplazamiento y que estaban dotadas de sendas superestructuras elevadas o castillos a proa y popa del buque, provistas de timón, con una evolución paulatina del aparejo o velamen con dos palos, tal como aparecen en los grabados que ilustran las Cantigas de Alfonso X el Sabio.

En lo que se refiere a la defensa de la costa, aunque ya durante el siglo X el obispo Sisenando levantó las primeras construcciones defensivas de Galicia y a principios del siglo XI el obispo Cresconio construyó el llamado castillo Honesto (las conocidas Torres del Oeste de Catoira) para defender el acceso marítimo a Santiago, una de las grandes preocupaciones de Diego Gelmírez en su estratégica política de defensa del territorio, fue también la de potenciar las defensas de la costa gallega, reforzando especialmente la torre y fortaleza de A Lanzada, la torre de San Sadurniño en Cambados, el castillo de Cedofeita en Pontevedra y el castillo de San Paio de Luto en Pontesampaio, entre otras construcciones costeras. Con independencia de las fortalezas defensivas existían en la costa una serie de puestos de vigía o avistamiento, incluso las torres de los campanarios de las iglesias, constituyendo una auténtica línea defensiva que se mandaban avisos incluso por el empleo de espejos y hogueras, mientras mandaban correos para alertar a las fortalezas y ciudades y así proceder a reforzar su defensa.



Ermita y restos defensivos de A Lanzada

Además potenció y restableció el valor estratégico de la Torre de Hércules, de la que se había hecho dueño con fines particulares un hijo de los condes de Traba, Bermudo, así como de forma especial reparó y prácticamente levantó de nuevo las Torres del Oeste de Catoira, situadas en un amplio estero de la estratégica ría de Arousa, cerca de la entrada al muelle de Iría Flavia, corazón marino y puerto de Compostela, una zona que con el tiempo se convertiría en una singular Ruta Jacobea. Dicho castillo, corriendo el año 1122, fue convertido en una amplia e inexpugnable fortaleza por Gelmírez al rodearlo de murallas y edificar un puente, una capilla de nave única dedicada a Santiago y una gran torre dentro del mismo que se añadía a las seis torres ya existentes tal como refiere la *Historia Compostelana* en su Capítulo XXXIII, siendo consideradas por su importancia estratégica como “llave y sello de Galicia”. Incluso la propia ciudad de Santiago, sede y residencia episcopal, fue fortificada en varias ocasiones por sus diferentes preladados.

Juicio crítico de Diego Gelmírez

Si el emergente carácter internacional de Compostela en el siglo XII y el protagonismo de Galicia en la historia de los reinos cristianos del mismo siglo, no puede entenderse sin la figura de Diego Gelmírez (1070? – 1140), para muchos historiadores, con mayores o menores matizaciones, el nacimiento de una armada española, o al menos

la formación de una primera flota de cierta entidad dentro del Reino de Castilla y León, se debe precisamente al arzobispo compostelano en su trabajo de creación de una incipiente armada para la defensa de las costas gallegas ante los ataques de naves normandas y musulmanas.

Desde un punto de vista estratégico, se le atribuye al obispo compostelano Diego Gelmírez que hubiese sido el recuperador de la tradición marinera gallega, el primer dirigente que tuvo una conciencia naval de Galicia y el impulsor de una política de defensa de las rías gallegas, tanto en lo que se refiere a la construcción de buques de protección de sus costas como en la potenciación y rehabilitación de las fortalezas costeras, habiendo cierta unanimidad en considerarlo por muchos historiadores gallegos y estudiosos navales el creador o, al menos, el precursor de la primera marina de Castilla.



Embarcaciones gallegas con espólón (A Lanzada)

En lo que se refiere a los escritores gallegos, además de lo que escriben sobre el arzobispo de Santiago los autores de la *Historia Compostelana*, que en realidad eran discípulos y coetáneos del propio Diego Gelmírez, el historiador Manuel Murguía escribe que Diego Gelmírez “creó una marina de guerra que permitiese la defensa del país, antes de que el enemigo pisase las playas gallegas”, Victoria Armesto dice que “Gelmírez quiso formar una escuadra defensiva”, mientras que Emilio González López, haciendo eco de López Ferreiro, al escribir del obispo Gelmírez se refiere al

“nacimiento de la marina de guerra cristiana”. Por su parte el estudioso de la cultura gallega Filgueira Valverde considera que se creó una escuadra con la que se “inició toda una política naval” y “Galicia hizo frente a las incursiones de los normandos y los árabes”. Recientemente Jorge Parada dice del obispo compostelano que “se le atribuye la creación del primer germen de la futura Marina de Castilla”.

Es bastante terminante la opinión de los historiadores navales españoles, resaltando prácticamente todos ellos la gran importancia de la obra del obispo Gelmírez en este aspecto. Francisco Condeminas, en su obra “La marina militar española”, dice que “Padrón fue la cuna de la marina militar gallega” y que la armada creada por Diego Gelmírez fue la “primera escuadra local que se formó en España para defender la costa”, Ángel Suanzes considera al obispo compostelano como “fundador de la Marina de Guerra Española” y “creador de la primera armada guerrera que tiene España” y Landín Carrasco escribe que “la Marina de Castilla nació a pocas leguas de Santiago (en Iria Flavia), a impulsos del arzobispo Gelmírez”.

Adolfo Navarrete, refiriéndose a los hechos ocurridos en época de Gelmírez, considera que “la marina castellana fue en Galicia donde tuvo sus primeras naves”, Ricardo de la Guardia dice la flota de Gelmírez que “puede considerarse como precursora vanguardia de la Marina de Castilla”, mientras que Fernández Duro escribe que “le corresponde al arzobispo Gelmírez el hecho glorioso de ser el fundador de la marina castellana en el siglo XII”. En resumen, considerando la definición de Armada como “el conjunto de las fuerzas navales de una nación”, se puede concluir que Diego Gelmírez fue el creador de esa Armada gallega, germen de la futura Marina de Castilla.

La Historia Compostelana

La tantas veces mencionada en este trabajo *Historia Compostelana*, así denominada por su primer traductor el Padre Enrique Flórez, cuyo auténtico título es “De rebus gestis D. Didaci Gelmírez, primi Compostellani Archiepiscopi”, es una publicación que consta de dieciocho manuscritos en tres libros y fue escrita en latín desde el año 1107 hasta el año 1140, contemporáneamente a Diego Gelmírez, siendo una crónica medieval que constituye la fuente principal para conocer las vicisitudes de la vida del prelado de Compostela y los hechos más importantes acaecidos durante su época al frente de la Iglesia de Santiago, incluyendo los relativos a los ataques marítimos sufridas por las costas gallegas y las medidas tomadas por el prelado en orden a su defensa y a la creación de una armada con este objeto.

Se trata de una obra encargada por el propio Diego Gelmírez y aunque está considerada la mejor crónica documental e historiográfica de los reinados de Alfonso VI, doña Urraca y Alfonso VII en León y Castilla, incluye transcripciones de documentos de época y parece demostrada la veracidad de la mayor parte de los hechos que narra, es

una obra de exaltación del trabajo de Gelmírez al frente de la sede compostelana, denunciando varios críticos cierta parcialidad en la interpretación de los mismos, siempre favorable al prelado compostelano. Parece probada la autoría de sus discípulos, el arcediano Hugo, luego obispo de Oporto, el canónigo Nuño Alfonso, luego obispo de Mondoñedo, y el maestro Giraldo, existiendo dudas hasta donde llegó la aportación posterior de otros autores como el maestro Rainiero y los canónigos Pedro Marcio y Pedro Gudesíndez.

Las dos ediciones de la *Historia Compostelana* más conocidas y utilizadas por los historiadores son la del Padre Enrique Flórez, que la incorporó dentro de los tomos XX y XXI de su obra monumental *España Sagrada*, editada en Madrid el año 1765, y, mucho más tarde, la edición llevada a cabo por Emma Falque Rey, que se publicó en la colección de Clásicos Latinos Medievales de la editorial Akal el año 1994 en Madrid. Ambas obras fueron consultadas para este trabajo, en el que se incluyen referencias y citas tomadas de ambas fuentes.

Los lugares específicos de la *Historia Compostelana* donde se tratan las actividades navales y las medidas de protección de la costa por parte de Diego Gelmírez, que se han ido citando a lo largo de este trabajo, son el Libro primero, capítulo LXXVI (“Piratas de Inglaterra”) y capítulo CIII (“Naves del Obispo y botín conseguido a los sarracenos”) y el Libro segundo, capítulo XXI (“Naves de los sarracenos apresadas por los Irienses”), capítulo XXIV (“Como los sarracenos quisieron atacar el Castillo de Oeste y construcción de la Torre Mayor”) y capítulo LXXV (“Construcción de una galera contra los ataques de los sarracenos”).

Colofón. La historia posterior de la Marina de Galicia

De la política naval llevada a cabo a principios del siglo XI por Diego Gelmírez salieron posteriormente figuras ilustres de la marina castellana, que varios historiadores consideran como la cosecha natural que derivó de aquella primera armada gallega. Este fue el caso de la armada del Almirante de Castilla Ramón de Bonifaz que conquistó Sevilla el año 1248. En dicha armada formaban parte muchos barcos construidos en atarazanas gallegas y en ella se distinguió la importante escuadra al mando del pontevedrés Paio Gómez Chariño, singular trovador en lengua gallega y quinto Almirante de la Marina de Castilla entre los años 1284 y 1286. Igualmente los marinos gallegos de las naves de Santa María de Neda jugaron un importante papel en la citada conquista de Sevilla.

Un importante personaje posterior de la armada gallega fue el marino Alonso Jofre de Tenorio, también llegado a Almirante de Castilla, que durante la primera mitad del siglo XIV mandó la escuadra que derrotó a diversas flotas árabes y portuguesas, muriendo el año 1340 en un combate naval contra los benimerines en el estrecho de

Gibraltar. También dentro del mismo siglo XIV, en su último tercio, dentro de las acciones bélicas de la guerra sostenida entre Galicia y Portugal, se registraron diversos episodios navales como fue el caso del ataque de los buques portugueses que atacaron Baiona, Muxía e A Coruña e incendiaron el puerto de Ferrol el año 1384.

Por otra parte, desde época medieval una serie de puertos gallegos, como fueron los de A Coruña, Ferrol, Baiona y Ribadeo, mantuvieron relaciones comerciales que incluyeron un constante intercambio de todo tipo de mercancías con diversos lugares de la costa mediterránea española, Italia, Portugal, Francia, Holanda, Inglaterra, Suecia y países del mar Báltico. También, con posterioridad al descubrimiento de América, entrado el siglo XV, además de la participación gallega en las navegaciones ultramarinas realizadas a América y Oceanía desde finales de ese siglo, se establecieron una serie de relaciones comerciales con las colonias americanas, con una creciente participación de los puertos gallegos más importantes.

ESPAÑA SAGRADA
THEATRO GEOGRAPHICO-HISTORICO
DE LA IGLESIA DE ESPAÑA
TOMO XX
HISTORIA COMPOSTELANA
SEGUNDA EDICION.

DONDE SE INCLUYEN LAS PRUEBAS DEL TOMO precedente, con otras muchas noticias de Papas, Cardenales, Obispos, Concilios, Reyes, Varones Ilustres, y en especial del primer Arzobispo de Santiago
D. Diego Gelmírez.

Escrita por tres Canónigos de Santiago desde el año mil y ciento al quarenta.

Dada à luz el M. R. P. Mro. Fr. Henriquez Flores, Asistente General Absoluto de las Provincias de España, Orden de S. Augustin.



EN MADRID : EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA é HIJO DE MARIN.

Con las Licencias necesarias.

Historia Compostelana

Este tráfico de mercancías y la creciente entidad de los núcleos urbanos existentes en la costa gallega originaron que Galicia estuviese sometida de forma continuada a los ataques de los corsarios, especialmente franceses, ingleses y holandeses, que asolaban la costa gallega. Por causa de ello, a partir del siglo XVI, fueron varios los

gobernadores del Reino de Galicia, desde el marqués de Cortes el año 1549 hasta el marqués de Cerralbo el año 1623, los que denunciaron las escasas defensas del litoral gallego, llamando la atención sobre la necesidad de encontrar una solución urgente a este problema.

Debido a ello, a partir del primer tercio del siglo XVI en que se intensificaron los ataques corsarios franceses, se tomaron una serie de medidas para la defensa de la costa gallega, fortificando puertos como los de Baiona y A Coruña, mientras se autorizaba el armamento en corso de una serie de buques particulares propiedad de los armadores de los puertos de Galicia, especialmente en los de las rías de Vigo, A Coruña y Ferrol y de la Mariña lucense, para la lucha contra los atacantes. De esa forma una Real Cédula de 20 de Septiembre de 1536 otorgaba carta de corso a los naturales de Galicia para “combatir la piratería en las aguas del norte de España”.

Esta medida no pareció ser suficiente, especialmente en la función de defensa de la costa, por lo que en marzo del siguiente año 1537 se registran una serie de cartas cruzadas entre el Gobernador y el Capitán General del Reino de Galicia disponiendo la preparación de efectos y el acopio de los materiales necesarios para crear una escuadra que tenía que defender las costas gallegas. Para el mando de esta escuadra se nombró a Lope Osorio de Moscoso, Conde de Altamira, que, según lo informado por diversos historiadores (González López, Manuel Murguía, Benito Vicetto), fracasó muy pronto por problemas económicos y administrativos.

Durante los años siguientes fueron creándose pequeñas flotas armadas en los diferentes puertos de Galicia para su particular defensa de los ataques franceses, cada vez más frecuentes e intensos, registrándose ataques a los puertos de Vivero, Ferrol, A Coruña, Muxía, Fisterre y Rianxo. Tan solo acciones puntuales como la creación expresa de una armada por el gobierno español con objeto de defender el litoral gallego lograba alguna ventaja en esta lucha desigual. Éste fue el caso de creación el año 1544 de una flota de 25 naves al mando de Álvaro de Bazán que el 25 de julio obtuvo una señalada victoria contra los franceses en el combate naval del cabo Finisterre.

Desde el último tercio del siglo XVI y las cuatro primeras décadas del siguiente siglo XVII tuvo Galicia y su costa, junto con Portugal, una importante implicación en la actividad naval desarrollada por la monarquía de los Austrias. Las armadas reales formadas en dicho período, incluida la llamada la Armada Invencible, utilizaron los puertos gallegos como bases tanto de estancia como de operaciones, siendo especialmente Ferrol y A Coruña los lugares de fondeo de los buques, variables según las circunstancias bélicas, condicionadas también por los ataques de las flotas inglesas como las del Conde de Essex y Francis Drake o franco-holandesas como la del arzobispo de Burdeos, pero que en todo caso suponían un esfuerzo económico para el aprovisionamiento de los buques y el alojamiento de las dotaciones de la armada.



Restos de la Torre de San Sadurniño. Cambados

Entrado el siglo XVII, en los primeros tiempos del rey Felipe IV, a raíz de una petición de la Junta del Reino, elevada con fecha 17 de Julio del año 1628, se le concedió a Galicia la creación de una escuadra propia. La gestación de la misma fue muy lenta y hasta el año 1633 no se organizó como tal escuadra, dotada de General, Almirante, militares y marinos de origen gallego. En principio estuvo formada de ocho naves, incluyendo dos galeones, naos y pataches, que debían ser reemplazados según quedaban fuera de servicio, habiendo sido construidos en Oza (A Coruña) y Ribadeo. A partir del año 1633 se construían o compraban otros navíos de 400 y 300 toneladas en los Países Bajos y Portugal.

Además de los problemas económicos, la falta de acuerdo en la designación de los mandos gallegos de la escuadra y la indefinición de su dependencia dentro de la armada nacional causó problemas en su operatividad hasta que el año 1633 fue nombrado su Almirante Juan Pardo Osorio. A pesar de la ayuda de la armada nacional y de algunas victorias aisladas, en los años siguientes se fueron perdiendo unidades, sufriendo el hundimiento de cuatro buques por la flota francesa el año 1638 en el puerto de Pasajes y una derrota en los acantilados de Dover en la primavera de 1639, hechos que prácticamente significaron la desaparición de la escuadra de Galicia como tal, de lo que dan cumplida cuenta diferentes historiadores (Fernández Villamil, Eladio Rodríguez, Lucas Labrada).

En este contexto, durante el siglo XVII, la costa de Galicia, y dentro de ella la abrigada ría de Ferrol, dadas sus especiales características estratégicas y geográficas y la buena protección que ofrecían las fortalezas defensivas costeras de San Felipe, San Martín y Nuestra Señora de la Palma, continuó siendo el lugar de refugio, recalada y abastecimiento de los buques de la armada nacional en los casos de mal tiempo especialmente, como ya venía haciéndolo desde siglos anteriores.

Iniciado el siglo XVIII con el advenimiento de la dinastía borbónica al trono de la monarquía española tras la Guerra de Sucesión, una política naval centralizada y cada vez de mayor entidad llevó a la creación de una fuerza naval que pudiese competir con las potencias europeas, defendiendo los importantes intereses españoles en las colonias ultramarinas. El 21 de Febrero de 1714 una Real Cédula formaba la Real Armada, reuniendo las dispersas flotas existentes en el litoral peninsular, ya dentro de una unidad de mando y acción. El año 1726 se dividió la costa española en tres Departamentos Marítimos, siendo la ciudad de nueva planta de Ferrol elegida como base de la flota del Norte, convirtiéndose a partir del inicio de su construcción año 1750 en el más importante de los nuevos astilleros y arsenales navales de España.

Agradecimientos:

Museo de Pontevedra. Museo Naval de Ferrol. Museo Naval de Madrid

BIBLIOGRAFÍA

- ALMAZÁN, VICENTE. *Gallaecia Scandinavica*. Vigo 1986.
- ARMESTO, VICTORIA. *Galicia Feudal. Triunfo y tragedia de Gelmírez*. Vigo 1969.
- AVIENO, RUFO F. *Ora Marítima* (Ana Romero-Xosé Manuel Pose. *Galicia nos textos clásicos*. A Coruña 1988).
- BURGOA FERNÁNDEZ, JUAN J. *O Camiño Inglés e as Rutas Atlánticas. De Ferrol a Compostela*. A.G.C.E. Vigo 2011.
- CASTIÑEIRAS MUÑOZ, PEDRO. *El buque en la Armada española*. Madrid 1981.
- CERVERA PERY, JOSÉ. *El poder naval en los Reinos Hispánicos*. Madrid 1992.
- CONDEMINAS MASCARÓ, FRANCISCO. *Desde los orígenes hasta 1998. La marina militar española*. Barcelona 1930.
- CHAO ESPINA, ENRIQUE. *Los normandos en Galicia*. Coimbra 1965.
- FALQUE REY, EMMA. *Historia Compostelana*. Reedición Akal. Clásicos Latinos Medievales. Madrid 1994.
- FARIÑA BUSTO, FRANCISCO. “Sobre el origen histórico de la dorna”. Boletín Auriense. Tomo V. Ourense 1975.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO. *La Marina de Castilla desde su origen*. Madrid 1894 (Reedición Madrid 1995).
- FERNÁNDEZ-VILLAMIL Y ALEGRE, ENRIQUE. *La Escuadra de Galicia*. Pontevedra 1953.
- FERREIRO ALEMPARTE, JAIME. *Arribadas de normandos y cruzados a las costas de la Península Ibérica*. Madrid 1999.
- FILGUEIRA VALVERDE, JOSÉ. *Sobre la historia marítima de Galicia*. Madrid 1944.
- FILGUEIRA VALVERDE, JOSÉ. *Gelmírez. Iniciador de la Marina del Atlántico*. Pontevedra 1985.
- FLETCHER, RICHARD A. *A vida e o tempo de Diego Xelmírez*. Vigo 1984.
- FLÓREZ, PADRE ENRIQUE. *España Sagrada. Theatro Geográfico Histórico de la Iglesia de España*. Tomos XX y XXI. *Historia Compostelana*. Madrid 1765.
- FORT Y ROLDÁN, NICOLÁS. “Los Fueros de Ferrol”. *Anuario Ferrolano para 1901*. Ferrol 1900.
- FULGOSIO, FERNANDO. *Crónica de la provincia de La Coruña*. Madrid 1867.

- GÁNDARA, FELIPE. *Armas y Triunfos. Hechos heroicos de los hijos de Galicia*. Madrid 1662.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, EMILIO. *El águila caída*. Vigo 1973.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, EMILIO. *Grandeza e decadencia do Reino de Galicia*. Vigo 1978.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, EMILIO. *La Galicia de los Austrias*. A Coruña 1981.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, EMILIO. *Las fronteras marítimas atlánticas de Galicia: de la Prehistoria a la Baja Edad Media*. Sada. A Coruña 1985.
- GUARDIA, RICARDO DE LA. *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España (Anales de trece siglos)*. Ferrol 1914.
- LACACI Y DÍAZ, FERMÍN. *Estudio histórico sobre la Marina de los pueblos de España hasta el siglo XII*. Madrid 1876.
- LANDÍN CARRASCO, AMANCIO. “Compostela y la marina medieval”. *Revista General de Marina*, tomo 168. Madrid. Marzo 1965.
- LÓPEZ FERREIRO, ANTONIO. *Historia de la Santa A.M. Iglesia de Santiago de Compostela*. Tomos III, IV y V. Santiago 1900.
- MANERA REGUEYRA, ENRIQUE. *El buque en la Armada Española. La Marina de Castilla*. Madrid 1981.
- MARTÍNEZ GRUEIRA, HEITOR. “La Marina del Atlántico”. *Revista General de Marina*, tomo 259. Madrid. Diciembre 2010.
- MASSÓ Y GARCÍA-FIGUEROA, JOSÉ M. *Barcos en Galicia*. Deputación de Pontevedra 1992.
- MELA, POMPONIO. *Chorographia*. (Antonio García Bellido. *La España del siglo primero de nuestra era*. Madrid 1947).
- MISIEGO, MICAELA. “Ormr i auga (Ataques vikingos a Galicia)”. *Revista Grial*, número 20. Vigo, Abril-Mayo-Junio 1968
- MONLEÓN Y TORRES, RAFAEL. *Catálogos del Museo Naval*. Madrid 1945 y 1961.
- MONTERO DÍAZ, SANTIAGO. *Diego Gelmírez: historia de una fama*. Madrid 1965.
- MORALES ROMERO, EDUARDO. *Os viquingos en Galicia*. Santiago 1997.
- MURGUÍA, MANUEL M. *Galicia*. Capítulos IV y V. Barcelona 1888.
- MURGUÍA, MANUEL M. *Don Diego Gelmírez*. A Coruña 1898.
- NAVARRETE, ADOLFO. *Historia Marítima Militar de España*, tomo I. Madrid 1901.

- OTERO PEDRAYO, RAMÓN. *Gelmírez o el genio afectuoso, creador y humorista del tiempo románico*. Santiago 1991.
- PALLARÉS, MARÍA DEL CARMEN – Portela, Ermelindo. *La reina Urraca*. San Sebastián 2006.
- PARADA MEJUTO, JORGE. *Paio Gómez Chariño, Almirante de la Mar*. Vigo 2007.
- PENA GRAÑA, ANDRÉS. *Narón, un Concello con historia de seu*. Naron 1991.
- PITA ESPELOSÍN, FRANCISCO. “Algunas noticias sobre la Armada gallega”. *Revista General de Marina*, tomo 89. Madrid, Diciembre 1921.
- PORTELA SILVA, ERMELINDO. *Galicia y la monarquía leonesa*. León 1995.
- RISCO, VICENTE. *Historia de Galicia*. Vigo 1952.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, ELADIO. *Breviario Enciclopédico. As institucións históricas*. A Coruña 2001.
- SAN CRISTÓBAL SEBASTIÁN, SANTOS. “San Martín de Mondoñedo”. *Cuadernos del Museo Mindoniense*, número 6. Mondoñedo, Enero-Junio 1981.
- SÁNCHEZ PARDO, JOSÉ C. “Los ataques vikingos y su influencia en la Galicia de los siglos IX-XI”. *Anuario Brigantino*, número 33. Betanzos 2010.
- SUANCES PIÑEIRO, ÁNGEL. “Diego Gelmírez, fundador de la Marina de Guerra Española”. *Revista General de Marina*, tomo 124. Madrid, Mayo 1943.
- VESTEIRO TORRES, TEODORO. *Galería de gallegos ilustres*. Tomo II. Buenos Aires 1955.
- VICETTO, BENITO. *Historia de Galicia*. Tomo IV a VII. Ferrol 1871-1872.
- VILA SUANCES, CARLOS. “La costa de Galicia en la Historia Naval de España”. *Revista General de Marina*, tomo 125. Madrid. Agosto 1943.
- XAVIER, ADRO. *Diego Gelmírez. Reino de Galicia, siglos XI y XII*. Barcelona 1985.
- VV. AA. *Historia Compostelana*. Santiago, circa 1139. Libro I, capítulo LXXVI, Libro I, capítulo CIII y Libro II, capítulo XXI.
- VV. AA. *Ferrol en la Historia Marítima*. Diario de Ferrol 2004.
- Exposición conmemorativa da fundación do Museo de Pontevedra. As Salas Navais*. Pontevedra 2003.
- Exposición Compostela y Europa. La historia de Diego Gelmírez*. Xunta de Galicia 2010.