

# Una nueva orientación en la historiografía naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260

MANUEL FLORES DÍAZ

*Universidad Complutense de Madrid*

## I. INTRODUCCIÓN

Por lo general en los últimos treinta años los temas navales han estado, en cierta forma, relegados por la historiografía que centraba su visión en la Castilla Medieval. Una posible explicación, desde mi punto de vista, era que el tratamiento positivista que se hizo del tema durante mucho tiempo dejó poco margen de actuación a visiones que tuvieran ese enfoque historiográfico, debido a que las fuentes escritas, salvo algún caso excepcional, no daban más de sí. Más recientemente y al igual que la mayor parte de las cuestiones bélicas, estos temas parecen haber sido esquivados por los historiadores, tan proclives a la aplicación de nuevos enfoques y perspectivas historiográficas sobre los más variopintos aspectos de la vida, en este caso medieval<sup>1</sup>.

Con todo, los últimos cinco años han visto cierto renacer de los aspectos navales de la Castilla medieval. Sobre ellos se han aplicado esos nuevos enfoques mencionados, que dan lugar a nuevas perspectivas y resultados. Sin embargo se han centrado en el estudio de temas tradicionales. Por ejemplo, la figura de los almirantes, la puntual organización de tal o cual flota, expedición o, asunto que ha llamado mucho la atención, la actividad corsaria. Se ha dejado a un lado la principal cuestión a la que se pueden referir los aspectos navales, la guerra en y desde el mar. Igualmente respecto al marco temporal, se presta atención primordial al período bajomedieval, y quedan oscurecidos los siglos previos. Sin duda es debido a la posterior expansión ibérica –en el caso portugués no tan posterior sino más bien coetánea–, así como al mayor volumen de la documentación<sup>2</sup>.

---

1. De 2001 tuve noticia de dos aportaciones. Una de J. M. CALDERÓN ORTEGA y Fco. J. DÍAZ GONZÁLEZ, «Los almirantes del “siglo de oro” de la marina castellana medieval». La otra fue de M. A. LADERO QUESADA, «La “Armada de Vizcaya” (1492-1493): nuevos datos documentales». Ambos en *En la España Medieval*, 24 (2001). El primero entre 311-364 y 365-394 para el segundo. Si el panorama es escaso en aquella revista, en *Medievalismo*, el órgano de expresión de la Sociedad Española de Estudios Medievales, es francamente desmotivador. Ningún artículo de temática naval, mucho menos castellana, en los diez primeros números. Una posible excepción en dicha asociación es la excelente monografía de J. FERRERO ALEMPARTE, *Arribada de normandos y cruzados*. Madrid, 1999, que fue editada por esta sociedad.

2. Como ejemplo, las obras mencionadas anteriormente y además E. AZNAR VALLEJO, «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, 20 (1997) 407-419. También M<sup>a</sup>. T. FERRER I MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo*. Barcelona, 2001. Una visión general fue la que se dio en *L'Europe et l'Océan au Moyen Age. Contribution a l'histoire de la navigation*. París, 1993. En este trabajo y sobre la Península Ibérica, M. A. LADERO QUESADA, *L'Espagne et l'océan à la fin du Moyen Age*, 115-130.

Lo que propongo, como en alguna ocasión anterior, dentro del marco de la realización de mi tesis doctoral, es el análisis historiográfico de una determinada acción naval desde una nueva perspectiva<sup>3</sup>. Desde este nuevo punto de vista se usa la terminología y todo el cuerpo teórico que los estrategas navales han venido creando y consolidando desde mediados del siglo XIX. Para el marco espacio/temporal elegido, el asalto sobre la localidad atlántica marroquí de Salé en 1260, se hará una narración y fijación de los acontecimientos. Inmediatamente después un repaso de aspectos terminológicos de estrategia naval ayudará a la comprensión de aspectos con los que se ofrece una nueva orientación de las cuestiones navales en la corona de Castilla. Tras esto, la consideración sobre el éxito o fracaso de dicha acción. Por último se propondrán una serie de ideas finales.

## II. ¿QUÉ SABEMOS DEL ASALTO CONTRA SALÉ?

El primer trabajo sobre el asalto contra Salé lo realizó don Antonio Ballesteros Beretta. Inicialmente en un artículo y posteriormente en su obra quizás más conocida. En ellos hiló una serie de datos e informaciones dispersas en el lado castellano, de cara a constatar el asalto naval contra Salé. Este ataque estaba más contrastado por la cronística islámica, lo que dio pie a don Ambrosio Huici Miranda, para la realización de su aportación, escasa o nulamente mencionada, aunque si empleada, por los historiadores posteriores<sup>4</sup>. Igualmente estaría reflejado dicho asalto, de forma más dudosa

---

En una publicación especializada como la *Revista de Historia Naval*, en los últimos números a los que he tenido acceso, que son de 2001 y 2002, los números 72 a 77, de los años XIX y XX, en ninguno de ellos, salvo una excepción, apareció tema alguno relacionado con la Edad Media hispana. Los artículos más cercanos con temática aproximada eran dos del año 2000. Uno de E. MIRA CEBALLOS, «La Armada del Reino de Granada (1492-1550): Apuntes para su historia», año XVIII, 68, 35-54, otro de C. MERENÉS MARIÁTEGUI «Preparativos para la defensa de Rodas ante el asedio de 1480», año XVIII, 71, 97-107. La única excepción fue mi artículo «Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana», año XX, (2002) 77, 7-24. No obstante, desde su fundación en julio de 1983, sí que han salido algunos trabajos con temática naval referida a época medieval y en algún caso más específico, en ámbito geográfico castellano. Por ejemplo, R. CERESO MARTÍNEZ, «Castilla, potencia marítima», año III (1985) 8, 5-14.

3. Otro trabajo que realicé fue en el III Congreso Internacional de Estudios de Frontera, *Convivencia, Defensa y Comunicación en la Frontera*, Alcalá la Real, Jaén, 18-20 de noviembre de 1999. «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista.» Actas, Jaén, (2000), 253-268. Mi última aportación fue una charla que realicé el 14 de diciembre de 2002 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Dicha charla se efectuó en el seno de una mesa redonda en la segunda jornada de una serie de conferencias con motivo del milenario de la muerte de Almanzor. La mayoría de dichas conferencias estaban siendo editadas colectivamente por la Asociación Cultural *Castellum*, por lo que mi trabajo, «Vida Marítima Peninsular en el año Mil. Aspectos navales», se encontraba en prensa a la hora de escribir estas líneas.

4. La primera aportación en «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio» En *Al-andalus*, vol. VIII, fasc. I, (1943) 90-118. Volvió a hacer hincapié en el tema en *Alfonso X el Sabio*. Barcelona, 1961-1963. En el capítulo VII, *Salé*, 254-296. En ambos casos el texto escrito sobre el asalto contra Salé es prácticamente el mismo, por lo que usaremos el artículo. También A. HUICI MIRANDA «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X» En *Hespéris*. 39, (1952) 1er et 2e. Trimestres, 41-52. Tras estos pioneros, otra aportación fue la de F. PÉREZ EMBID, «La marina real castellana en el siglo XIII» En *Anuario de Estudios Medievales*, 6, (1969) 141-185, con un epígrafe dedicado a la toma de Salé entre 166-171. Antes se dio una visión foránea, la de Ch.-E. DUFOURCQ, «Un projet castillane du XIIIe siècle: La croisade d'Afrique» En *Revue d'histoire et du civilisation du Magreb*, 1, (1966) 26-51. No obstante y pese a su trascendencia, ha

y conflictiva, por la cronística castellana<sup>5</sup>. Según las diversas fuentes y aportaciones, de forma resumida, sabemos que una flota castellana<sup>6</sup>, camuflada al parecer como una expedición comercial pero con una verdadera intencionalidad militar, partió desde Sevilla<sup>7</sup>. Es de suponer que costeano derrotó hacia el Sur, al puerto atlántico marroquí

sido relativamente poco tratado por la historiografía más reciente. En la publicación *Alfonso X*, catálogo editado por la Dirección General de Bellas Artes y Archivos del ministerio de Cultura, con motivo de la exposición bajo el mismo nombre, que se celebró en el Museo de Santa Cruz de Toledo entre junio y septiembre de 1984, no se hace mención de tal acontecimiento. J. VALDEÓN BARUQUE, *Alfonso X*. Valladolid, 1984, hace mención puntual del asalto. La instauración en la localidad de El Puerto de Santa María de una cátedra de estudios alfonsíes y la creación del órgano oficial de expresión de la misma, la revista *Alcanate*, no mejoró mucho la situación. Mayores son las referencias bibliográficas a las intenciones, ya desde Fernando III, de cortar la amenaza islámica desde la raíz, es decir, desde África. Así lo manifestaba en distintos párrafos a lo largo de su obra, concisa pero muy interesante, el alemán W. F. VON SCHOEN, *Alfonso X de Castilla*. Madrid, 1966. Interesante es también la obra de J. F. O'CALLAGHAN, *El rey sabio. El reinado de Alfonso X de Castilla*. Sevilla, 1996. En el capítulo once, bajo el epígrafe *La Cruzada de África*, se incluye un apartado sobre la expedición a Salé, entre 217 y 219. Otro trabajo es la obra colectiva de la que R. I. BURNS es el compilador, se trata de *Los Mundos de Alfonso el Sabio y Jaime el Conquistador*. Valencia, 1990 para la traducción al español aunque la edición original, en inglés, es de 1985. Aquí hay algunas menciones sueltas al acontecimiento en sí, que sobre todo se pone en relación, nuevamente, con el hecho de la cruzada en África. Otras obras destacadas son las de M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X. 1252-1284*. Palencia, 1999 para la 2ª. Edición. Del mismo autor, el capítulo sexto, *Las Cruzadas Castellanas contra el Islam Occidental*, 175-193, en la obra colectiva *Alfonso X y su época*. Carroigio, Barcelona, 2001 y también su participación como editor en la obra *Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Sevilla-Puerto de Santa María, 2002. Para nuestro trabajo, destacamos el capítulo I, *La ocupación de la zona de Cádiz*. Creo que serán suficientes para la consecución de los objetivos del presente escrito, aunque hay muchas más obras, como por ejemplo la de R. SABATINO LOPEZ, *Alfonso X y su época*. Madrid, 1984 o la obra divulgativa de F. PÉREZ ALGAR, *Alfonso X, el Sabio*. 1997.

5. Para las referencias islámicas tenemos a IBN IDHARI, *Al-Bayan al-Mugrib li Jfiisar Ajbar Muluk al-Andalus wa al-Magrib*. Traducción de A. Huici Miranda. Colección de crónicas árabes. Tetuán, 1954. Los sucesos de Salé en volumen III, tomo II, 261-273; IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. 4 vols. Traducción de Barón de Slane. París, 1852-1856. Reedición de 1978. Sobre Salé, vol. 4, 45-49. Finalmente IBN ABI ZAR, *Rawd al-Qirtas*. Traducción de A. Huici Miranda, 2 vols. Valencia, 1964. Asalto a Salé vol.2, 571-572. De los tres el más completo es el primero. Para las posibles referencias cronísticas castellanas, únicamente ALFONSO X, *Estoria de Espanna*. Edición de don Ramón Menéndez Pidal bajo el título, *Primera Crónica General*. 2 vols. Madrid, 1955. La duda historiográfica viene dada a que no se ponen de acuerdo los autores sobre si la breve referencia en esta crónica es sobre el asalto a Salé o acerca de la conquista de Cádiz, aunque está generalmente admitido que es sobre la primera, cuestión en lo que estoy plenamente conforme. Hay otras fuentes documentales castellanas, pero proporcionan datos dispersos y aislados.

6. O'Callaghan cita 37 barcos, dato que no dice de donde obtiene. *El rey Sabio...*, 217. Sin embargo, esta información la proporcionó Huici Miranda, «La toma de Salé...», 46, quien la obtuvo a través de la fuente islámica que emplea, en este caso Ibn Idhari y su *Al-Bayan*.

7. Respecto al factor sorpresa de la ocupación, se indica que pudo ser debido a esta circunstancia de camuflarse como flota comercial o también que la solicitud de 200 hombres de armas castellanos por parte del gobernador de la ciudad hizo que no se sospechase nada cuando iniciaron el desembarco. Para el primer caso Ballesteros Beretta *Op. Cit.*, 47. En referencia al puerto de partida, O'Callaghan, indica que desde el puerto de Santa María. *Op. Cit.*, 217. Ballesteros Beretta, «La toma de Salé...», 121 y Pérez Embid, «La marina real...», 170, que indican que fue desde Sevilla. González Jiménez, manifiesta que fue bien desde Cádiz o desde el puerto de Santa María, *Alfonso X...*, 81 a 83 y *Las cruzadas castellanas...*, 188.

A mi me parece más lógica y factible la opción de Sevilla como centro organizador y de dirección debido a la presencia más consolidada y prolongada en el tiempo tanto del dominio como de población castellana. Igualmente era significativa la presencia de infraestructuras, como las atarazanas, e instituciones, como el almirantazgo, que intervendrían en la organización de la expedición. Esto no significa que la zona de la bahía de Cádiz no fuese el área de concentración de partida de la expedición y que incluso partiesen

de Salé. Por sorpresa y con ausencia de contingentes defensivos de entidad, se realizó el desembarco y la toma por asalto de la ciudad. Para ello o bien se abrió brecha en un sector de la muralla o bien se entró por un extremo de la ciudad que carecía de la misma<sup>8</sup>. Una vez logrado el éxito, las tropas permanecieron varios días saqueando la ciudad. La situación concluyó cuando se reorganizó el contraataque por parte de las autoridades musulmanas norteafricanas competentes y, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, los asaltantes, ahora asediados, se retiraron a sus embarcaciones. En ellas cargaron el botín y nada menos que ¡3.000 mil cautivos! Nuevamente costeano, obligados a ceder algunos de sus cautivos para poder hacer aguada, hostigados desde la costa y con problemas de viento, volvieron a Castilla, donde mostraron el botín y parte de los cautivos obtenidos<sup>9</sup>. Antes se habrían producido algunas defecciones en las fuerzas castellana tanto de hombres como de embarcaciones. Regresaron veinticinco embarcaciones, por lo que se perdió aproximadamente un tercio de la flota<sup>10</sup>. Finalmente todo ocurrió en un breve lapso temporal en el mes de septiembre de 1260<sup>11</sup>. Hasta aquí los hechos.

---

embarcaciones de los otros dos puertos. Respecto al mando fue nombrado almirante Juan García de Villamayor, mientras que Pedro Martínez de Fe recibió al parecer igualmente las atribuciones de almirante. Ballesteros Beretta, *Op. cit.*, 104 para el nombramiento del primero y 124 para el segundo. Huici Miranda, *Op. cit.*, 50. Según la actuación descrita de cada uno por las fuentes, el primero sería un cargo más político y tendría el mando sobre la expedición y sobre las gentes de guerra, mientras que el segundo sería un cargo más técnico y mandaría sobre las embarcaciones y las gentes de mar. Así se diferenciarán más tarde, en la Partida II, ambos cargos.

8. O'Callaghan manifestó incluso que previo al desembarco del grueso de la tropa, este fue cubierto desde tierra por arqueros. *Op. cit.*, 218. Nuevamente, sin citarlo de forma expresa, extrajo la información de Huici Miranda. Este indicaba que el asalto se realizó por el único sector de la ciudad que carecía de muralla. *Op. cit.*, 47 para los dos datos. Ballesteros Beretta, manifestó que entraron por una brecha. *Op. cit.*, 117.

9. La cifra de cautivos debe considerarse exagerada. Si eran 37 embarcaciones, tendríamos que, repartidos entre todas ellas, se embarcaron a 81 personas por embarcación, además del botín, las propias tripulaciones y las tropas asaltantes. Aunque el viaje a la Península no durase mucho, y por lo que se denota de las fuentes duró más que la ida, las condiciones en las embarcaciones, para todos, debían ser muy difíciles. Además, si ese era el número total de embarcaciones, quizás no todas fuesen destinadas para el transporte de personas y es probable que algunas solo llevaran caballos. Pero es que además sabemos que la flota sufrió la pérdida de al menos doce embarcaciones, lo que dificultaría aún más la situación. Dicha cantidad de prisioneros fue ya puesta en duda, con sólidos argumentos, por Huici Miranda, quien indica que en Cádiz desembarcaron 380. *Op. cit.*, 51. Pero previamente, en Larache, lograron aguada a cambio de 53 cautivos. *Ibidem* 49. Para este último dato, Ballesteros Beretta, *Op. cit.*, 117. Sin embargo en trabajos más recientes se continúa dando por válida tal cantidad, que ha llegado de esta manera a un nivel de "mitificación" que resulta difícil contradecirla. Bien es verdad que ya en las fuentes islámicas que narraban el acontecimiento, en este caso Ibn Idhari, indicaban la existencia del rumor de que se habían hecho 3.000 cautivos.

10. Sobre las defecciones, entre ellas la de Juan García de Villamayor, que se dirigió a Lisboa, y la pérdida de embarcaciones, Huici Miranda, *Op. cit.*, 49-50. Igualmente parece ser que se pasaron al bando y protección islámica una veintena de caballeros. *Ibidem*, 49. La última cifra debe tomarse con cautela ya que casualmente fueron 20 los jinetes de Salé que se enfrentaron y encontraron la muerte contra los castellanos. Para ambas cifras, *Al-Bayan...*, 262 y 269 respectivamente.

11. Entre el 8 y el 9 de septiembre llegó la flota castellana ante la costa de Salé. El 9 o el 10 penetraron por el río e iniciaron el asalto. El 12 recibió la noticia el sultán y se inicia el agrupamiento de las tropas musulmanas para la reconquista de la plaza, agrupamiento que dura ocho días. La noche del martes 21 de septiembre embarcan los asaltantes y al amanecer del miércoles 22 inician el camino de retorno. Fue por tanto ocupada durante catorce días. Huici Miranda, *Op. cit.*, 48-49.

### III. ASPECTOS ESTRATÉGICOS NAVALES

Es una constante en mis últimos trabajos la explicación de algunas cuestiones sin las cuales la comprensión del tema tratado quedaría incompleta a los no iniciados en los aspectos estratégicos navales. Esto ha hecho que tuviera que leer numerosas obras relacionadas con dichos aspectos. En los últimos años, dichas obras estratégicas navales, que pudiéramos llamar, aunque estrictamente no lo sean, divulgativas, ya que las últimas tendencias son siempre elaboradas por las diversas escuelas de guerra naval, los colegios navales o los estados mayores navales y por su propia condición suelen ser de conocimiento muy restringido, pues como decíamos, las obras “divulgativas” han consistido básicamente en la sistematización de aspectos relacionados con la estrategia naval y en especial con el concepto de “poder naval”, surgido de forma sistemática a finales del siglo XIX, aunque presente de forma asistemática pero constante a lo largo de la historia.

Teniendo en cuenta el hecho histórico en el que nos centramos, no interesa tanto una visión exhaustiva de la totalidad de tales aspectos, como de los relacionados con lo aquí tratado, que es, básicamente, una operación anfibia<sup>12</sup>. Así, sintetizando las aportaciones de los teóricos navales, en cuanto a características referidas al dominio del mar, son tres las misiones básicas a desarrollar por una marina de guerra:

1. Asegurar las comunicaciones marítimas propias e impedir las del enemigo.
2. Defender la costa propia y atacar la del enemigo.
3. Ayudar en la realización de asaltos anfibios<sup>13</sup>.

Los dos últimos puntos son los que nos interesan. El ataque a la costa del enemigo y el auxilio en la realización de asaltos anfibios estarían incluidos en la idea de **Proyección del Poder Naval**. Esto supone el empleo de fuerzas marítimas con capacidad de influir directamente en acciones terrestres. Las funciones de esta proyección se incluyen dentro del concepto de la **Proyección de la Fuerza** y serían: Combate contra objetivos terrestres; Combate en defensa de fuerzas en tierra; Operaciones de evacuación y finalmente Apoyo a la diplomacia, dentro de la cual habría diferentes modalidades que no vienen al caso para este trabajo. Igualmente es posible determinar una serie de características propias del poder naval. Una primera, debida a que una fuerza naval se puede desplazar por el mar a grandes distancias y sin ningún impedimento orográfico, es la **Movilidad**. También estaría la **Versatilidad**, que supone

12. He aquí unos pocos pero significativos ejemplos, escogidos al azar, de una nómina que desde finales del siglo XIX no ha hecho más que crecer. R. V. P. CASTEX, *Théories stratégiques*. VI tomos, París, 1929-1935; S. G. GORSHKOV, *The sea power of the state*. Nueva York, 1979. La edición original rusa era de 1976; P. LA COSTE, *Stratégie Navale. Guerre ou dissuasion?* París, 1981. Posteriormente escribí, *Strategies Navales du Present*. París, 1985. De esta obra hay traducción al español, *Estrategias navales del presente*. Madrid, 1987. Traducción de J. G. Roiz de la Parra; G. TILL, *Modern Sea Power*. Londres, 1987; C. GRAY *The Leverage of sea power*. 1992. Hay traducción al español, *La pujanza del poder naval*. Madrid, 2001. Traducción de B. Bouza Abril; ROYAL NAVY, *The fundamentals of British Maritime Doctrine*. Londres, 1995. En España, las aportaciones son más escasas. Una de las más significativas es la de F. BORDEJÉ MORENCOS, *España, poder marítimo y estrategia naval*. Madrid, 1985 e igualmente las de E. ÁLVAREZ ARENAS.

13. Se podrían matizar e incluso añadir alguna función más, como la del transporte y/o aprovisionamiento, y en ese sentido agradezco la indicación de la doctora Ferrer i Mallol. Sin embargo, como misiones estrictamente bélicas, estas tres son las principales de una marina de guerra según todos los tratadistas.

que una embarcación de guerra, o una fuerza naval, puede cambiar rápidamente de función e incluso desarrollar varias de estas a la vez, adaptándose a las circunstancias, entre ellas el ataque enemigo. Por eso, ligado al anterior está el concepto de **Capacidad de Supervivencia**. Esta última característica implicaría otras dos interrelacionadas, **Flexibilidad** en la respuesta y **Adaptación** en diversas funciones. Un último término es el de **Permanencia**, que implica la posibilidad de mantenerse en el mar por largo período de tiempo mientras se mantiene la capacidad de proyectar la fuerza sobre tierra. A nivel concreto de las operaciones anfibia, las mismas se caracterizan por una gran complejidad tanto táctica/operativa como logística. En el primer aspecto, sin profundizar demasiado, se hace necesaria una zona de concentración de la fuerza tanto a la partida como a la llegada, la acción por sorpresa, una buena zona de desembarco con tiempo favorable y un rápido tránsito mar/playa. En el segundo, es imprescindible una coordinación para el, mantenimiento, el apoyo y, en su caso, el relevo de los asaltantes por tropas de refresco.

#### IV. ASPECTOS ESTRATÉGICOS NAVALES EN EL ASALTO CONTRA SALÉ

Ateniéndonos a lo expresado, hay una serie de circunstancias estratégicas navales que destacan en el asalto contra Salé de 1260. En cuanto a su función fue una proyección del poder naval sobre la costa. El ejercicio del dominio del mar no fue objeto de disputa ya que, como veremos, no hubo oposición en el mar por parte islámica. No obstante, para que dicho dominio hubiese sido efectivo plenamente, se tendría que haber ejercido una influencia mucho más decisiva sobre los acontecimientos que se desarrollan en tierra, no solo en la costa, sino también en la proyección hacia el interior.

Por otro lado se aprecian una serie de datos que hablan de la pujanza de la casi recién nacida fuerza naval castellana<sup>14</sup>. Se hizo uso de todas las características del poder naval que hemos mencionado anteriormente. Movilidad, que permitió el ataque a un punto de la costa africana notablemente alejado de las costas de Castilla y hacia el que la experiencia previa de contactos marítimos comerciales debía ser muy reciente y escasa<sup>15</sup>; Versatilidad, que permitió a la Armada castellana pasara desapercibida como

---

14. No debemos olvidar que, pese a ciertos datos anteriores, el origen de la marina de Castilla se sitúa tradicionalmente en 1248, con la conquista de Sevilla por Fernando III. Estamos hablando que, doce años después de aquella exitosa intervención, la flota castellana estaba en condiciones de hacer una proyección de fuerza sobre una costa lejana y en principio hostil. Bien sea que de forma limitada, tanto en el tiempo como en el espacio.

Trabajos recientes sobre la conquista de Sevilla en IV Jornadas Nacionales de Historia Militar, Región Militar Sur, Cátedra General Castaños, *Fernando III y su época*. Sevilla, 9-13 de mayo de 1994. Actas, Sevilla, Diputación Provincial, 1995. Más recientemente Fco. GARCÍA FITZ, «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: "la marina y la guerra"» En *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla. 750 aniversario*. Ciclo de conferencias cátedra de Menéndez Pelayo. Santander (1998), 11-28. La celebración de centenarios y aniversarios ha sido especialmente proclive para la realización de trabajos sobre estos aspectos, ya que la "salva" anterior de los mismos se realizó en torno a 1948, con la celebración del 700 aniversario. Los aquí mencionados son la "salva" de trabajos relacionados con el 750 aniversario.

15. Sin embargo, como indicaba Pérez Embid, los contactos entre los andalusíes de Silves y Sevilla con los de Salé son ciertos al menos desde el siglo XII. «La marina real de castilla...», 170. El dato lo toma de Ballesteros Beretta, que menciona la presencia, genérica, de mercaderes andalusíes. A su vez tomó el dato de al-Idrisi. Ballesteros Beretta, *Op. cit.*, 109.

un conjunto de embarcaciones comerciales; Capacidad de Supervivencia, ya que una vez iniciado el contraataque terrestre musulmán, la flota pudo recoger tanto a los asaltantes como el botín sin tener que lamentar baja alguna en el asalto en sí; Flexibilidad y Adaptación cuando la flota cambió el asalto anfibio por el socorro de las tropas en tierra y el transporte de botín y cautivos a la vez que iniciaba el difícil retorno. Finalmente Permanencia, ya que estuvo anclada en aguas en teoría hostiles antes del ataque, colaboró en el mismo mediante el desembarco de la fuerza terrestre y finalmente fue el ala de apoyo que permitió la retirada de dichas tropas una vez iniciada la reacción enemiga. Además, el desembarco, es decir la proyección de la fuerza sobre tierra, se habría producido al menos en dos oleadas distintas. Una primera oleada de tropa ligera, compuesta por los arqueros, estableció y consolidó una cabeza de playa. La segunda oleada protegida en su desembarco por la primera y compuesta por tropas pesadas, seguramente también de caballería, realizó la explotación del ataque e irrumpió en la ciudad. Dicha forma de actuación es similar a la que en el siglo XX se ha empleado para la realización de los asaltos anfibios. También referido a la operación de desembarco, destaca el hecho de que las embarcaciones no llegaron todas a la vez y que la zona de concentración en destino de las mismas fue en el mar, frente a la ciudad de Salé y no en el río, donde penetraron posteriormente todas juntas y desde el que se realizó el desembarco.

Además de lo consignado en las líneas inmediatamente anteriores, sobre el asalto contra Salé hay que hacerse, desde esta perspectiva estratégica de los estudios históricos navales, al menos dos preguntas. A una, el motivo de la elección de Salé como objetivo, responderemos en las consideraciones finales. Pero hay otra pregunta interesante, ¿por qué no existió oposición naval islámica a la expedición? Efectivamente, en los textos sobre el asalto no hay mención alguna de embarcaciones islámicas, bien específicamente de guerra bien de carácter mercante pero reconvertidas, que se opusiese a la flota castellana, no ya en el tránsito hacia su objetivo, sino una vez llegado al mismo y en la posterior retirada. No alcanzo a comprender el motivo de tal circunstancia, que quizás haya que poner en relación con la descomposición del estado almohade y con él, el de la necesaria existencia de un poder político fuerte que impulse, directa o indirectamente, la vida marítima y por tanto la naval. En referencia con el mismo asunto, me parece que la derrota a manos castellanas de una escuadra de musulmanes norteafricanos de auxilio a los andalusíes sevillanos, doce años antes del asalto a Salé, no es tampoco motivo suficiente. Con un poder político fuerte, centralizado y consciente de la necesidad de la mantener una marina de guerra, dicha pérdida se hubiera podido subsanar de forma relativamente rápida.

Para dar por concluido este punto, revisados someramente los hechos, constatamos que se cumplieron las funciones vistas anteriormente respecto a la proyección de fuerza del poder naval sobre tierra. Dichas funciones fueron todas menos, lógicamente, la que hace referencia al uso diplomático de la misma. A saber, combate contra objetivos terrestres; combate en defensa de fuerzas en tierra y operaciones de evacuación. Bien es verdad que el segundo aspecto se cumpliría en la medida que sirviese para hacer efectivo el tercero, sin que para ello las embarcaciones sufriesen daño por parte del enemigo, con el peligro que hubiera supuesto quedarse aislados en área enemiga. Además marcharon con botín y, ciertamente, con alguna cantidad de cautivos.

## V. ¿ÉXITO O FRACASO?

Una cuestión habitual entre los autores que han tratado el tema es ¿fue un éxito o un fracaso el asalto castellano contra Salé? Así se ha calificado indistintamente de éxito o fracaso, dependiendo de la filiación historiográfica del investigador. En una primera aproximación, y siempre desde el punto de vista estrictamente naval, en cuanto a los aspectos tácticos inmediatos, la operación resultó exitosa en su planteamiento general, el factor sorpresa y las escasas o nulas pérdidas, en combate, en el bando propio. Además, si hacemos caso de las fuentes castellanas, se logró un copioso botín y cierta cantidad de cautivos, con lo que la inversión en la expedición quedaría amortizada. Pero si se profundiza en el tema hay no obstante ciertos aspectos por aclarar. ¿Se organizó la expedición, relativamente numerosa, con la cobertura ideológico de la cruzada y de la lucha contra el infiel y la petición de colaboración a otros monarcas solo para obtener un botín y volver?<sup>16</sup> La acción en sí misma parece más bien una incursión de depredación con cierto éxito. Si por el contrario se hizo con la intención de iniciar una cruzada y la invasión del Norte de África, realmente fracasó. Igualmente lo hizo desde una perspectiva estratégica naval más amplia, ya que toda operación en el mar ha de servir para influir decisivamente en los acontecimientos que se desarrollan en tierra. La expedición contra Salé no lo hizo. Así pues, desde ambas consideraciones resultó un fracaso. Además, el botín y los cautivos no fueron tantos y por si fuera poco se produjeron desertiones, algunas muy significativas, y bajas tanto de hombres como de barcos. Así que si tal y como hemos visto en el punto anterior el aspecto táctico/operativo de la operación fue orientado adecuadamente, el problema del fracaso habría que situarlo en aspectos como la falta de preparación logística, en la que destacó el no refuerzo a tiempo de la fuerza expedicionaria. Esto se vería agravado por un mal servicio de información, con una valoración errónea sobre la capacidad de reacción y respuesta de las fuerzas rivales. Respecto a los aspectos estratégicos pienso que la operación se hizo bajo la premisa de la ocupación, prolongada, de un enclave costero al que se enviarían refuerzos y con el que se iniciaría una ofensiva hacia el Norte, toda vez que previamente se actuara, cuando la climatología lo permitiera, contra Ceuta. De esta forma se haría que las fuerzas convergieran, tomándose una amplia porción de la costa marroquí, desde la que salían frecuentemente incursiones contra la Península, tanto contra territorio cristiano como nazarí. La amplitud de dicha operación llenaría de contenido la cruzada africana, más que la simple incursión contra Salé, cuyo fracaso táctico supuso el fracaso estratégico de la cruzada africana<sup>17</sup>. Pero esto es solo hipótesis<sup>18</sup>.

16. Para la cuestión del apoyo ideológico, religioso, así como los contactos y preparativos diplomáticos, GONZÁLEZ JIMÉNEZ (Ed.) *Repartimiento...*, XVII-XVIII. Todo ello estaría relacionado no únicamente con el asalto contra Salé, sino, como se ha mencionado, a la idea de una gran cruzada contra el Norte de África.

17. Huici Miranda indica en su texto que Alfonso X deseaba la cruzada y conquista de África. *Op. cit.*, 50. González Jiménez manifiesta igualmente su creencia de unos objetivos diferentes y más amplios. *Las cruzadas castellanas...*, 189.

18. No obstante hay ciertos datos para apoyarla, como una pista proporcionada por Ibn Hidhari, cuando informa de la preparación de más barcos y tropas en Castilla en refuerzo de los asaltantes. *Al-Bayan...*, 269.



## VI. CONSIDERACIONES FINALES

No creo, en contra de lo indicado por algunos autores, que dicha expedición se hiciese inicialmente contra Ceuta y cambiara de destino por algún imprevisto. El estado de la mar, los vientos predominantes de Levante en el Estrecho el mes de septiembre, la dirección de las corrientes de E. a W. y la tecnología de la época, hacen desechar tal acción en esas fechas del año<sup>19</sup>. Desde mi punto de vista la elección de Salé vino motivada por que, desde su fundación por marineros andalusíes, había sido un centro significativo tanto de comercio marítimo como de actividad naval. Respecto al primer aspecto, Salé era centro de partida y destino de mercancías desde y hacia el interior del Sahara. En el segundo aspecto, las fuentes cronísticas islámicas mencionadas, no dejan de dar noticias sobre la partida desde Salé de numerosas expediciones que podríamos denominar como de corsarios. Así, lo que se buscaba era hacer daño en el entramado económico/comercial de la ciudad, afectando a sus posibilidades marítimas con ellas a las navales<sup>20</sup>.

Desde otra perspectiva, lo importante de la acción es que muestra la vitalidad y pujanza de una de las más novedosas aportaciones al esfuerzo bélico castellano, la marina de guerra. Dicha vitalidad de carácter expansivo hace que desde 1248 a 1300 se haga un uso muy significativo de la misma para las principales campañas militares que se desarrollaron por parte de Castilla. Las conquistas de Sevilla, la de Cádiz, la de Murcia/Cartagena o las campañas en el bajo Guadalquivir. Aunque dicho empuje, quizás como reacción debido al fracaso de Salé, no pudo evitar la reacción de los benimerines contra la Península<sup>21</sup>. En el siglo XIV otras necesidades hicieron que, *a priori*, descendiese el nivel de importancia que se dio, al menos en el plano teórico, a las acciones en el Norte de África. En el siglo XV la obtención del dominio del mar fue inestimable, pese a lo considerado por algunos historiadores, para la finalización de la Reconquista<sup>22</sup>. Pero además la incursión contra Salé iniciaba, salvo la duda de *Tagunt-Taoun* o *Tánger*-, el proceso de intervenciones y presencia castellana y más tarde españolas en el Norte de África<sup>23</sup>. Dichas intervenciones adquirieron inicialmente una

19. A este respecto, la implantación de la vela latina permitió la navegación contra el viento mediante sucesivas bordadas, pero esto no fue posible hasta bien avanzada la segunda mitad del siglo XIII. Las dificultades de la flota cristiana para el retorno a sus bases con el viento en contra son ejemplo evidente de tal incapacidad. E. MANERA REGUEYRA, *La marina de Castilla*. Capítulo dentro de la obra colectiva *El buque en la armada española*. Bilbao, 1981. Para la evolución del aparejo y la navegación contra el viento, la explicación se encuentra entre 24 y 32.

20. Hay que destacar que desde el siglo XX se abrió paso la idea de que por encima de la eliminación física de la flota de guerra del adversario, en un conflicto prolongado es más importante el estrangulamiento del comercio marítimo del rival. El primer tratadista moderno que formuló tal consideración, que se rastrea en algunos autores hispanos de finales del siglo XVI y principios del XVII, fue J. S. CORBETT, *Some principles of maritime Strategy*. Green, 1912. Traducido al español, *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires, 1936. Posteriormente estas ideas tuvieron aplicación práctica, fracasada, en las campañas navales alemanas contra Inglaterra en las dos guerras mundiales, con especial uso del corso submarino.

21. M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Repartimiento...*, xix.

22. Tal y como explico en mi comunicación, ya mencionada, de los III Estudios de Frontera de Alcalá la Real.

23. Según Ballestero Beretta dicha incursión fue contra Tánger. Dufourcq pensó inicialmente, «Un projet castillane du XIIIe siècle:...», 38, que era Tánger, aunque más tarde, en su obra *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*. Barcelona, 1969. 12. Indicaba que había más posibilidades que

mayor significación en la cuenca Mediterránea, lo que resultó, después de muchos avatares, en la existencia de las ciudades españolas de Ceuta y Melilla. En la vertiente Atlántica, en competencia con Portugal, dio como resultado la incorporación de las islas Canarias al ámbito político de la corona de Castilla y la posibilidad del salto trasatlántico hacia el, literalmente, inesperado Nuevo Mundo. El asalto contra Salé, pese a su fracaso, fue el principio de todo.

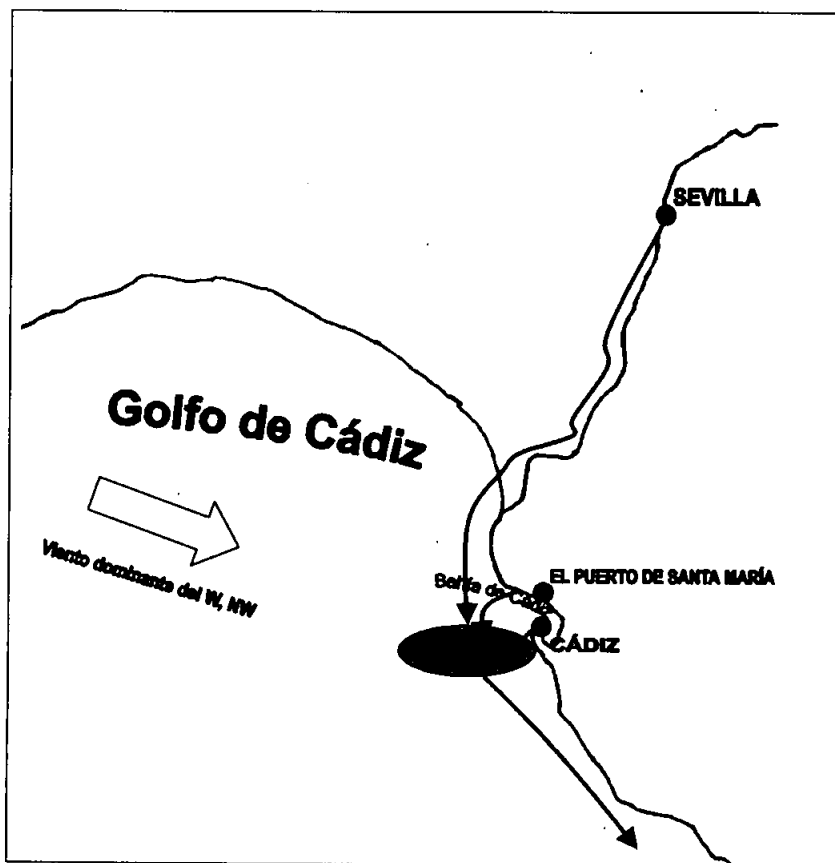
---

fuera contra Taount, al Oeste de Orán. Para tal información sigo a González Jiménez, *Alfonso X...*, 81. En este aspecto es seguido por O'Callaghan, *Op. cit.*, 214. En algún momento se mencionaron las posibilidades, descartadas, de Túnez e incluso de Sagunto.

## ASALTO CASTELLANO CONTRA SALÉ DE 1260

(I)

LA BAHÍA DE CÁDIZ Y SU ENTORNO



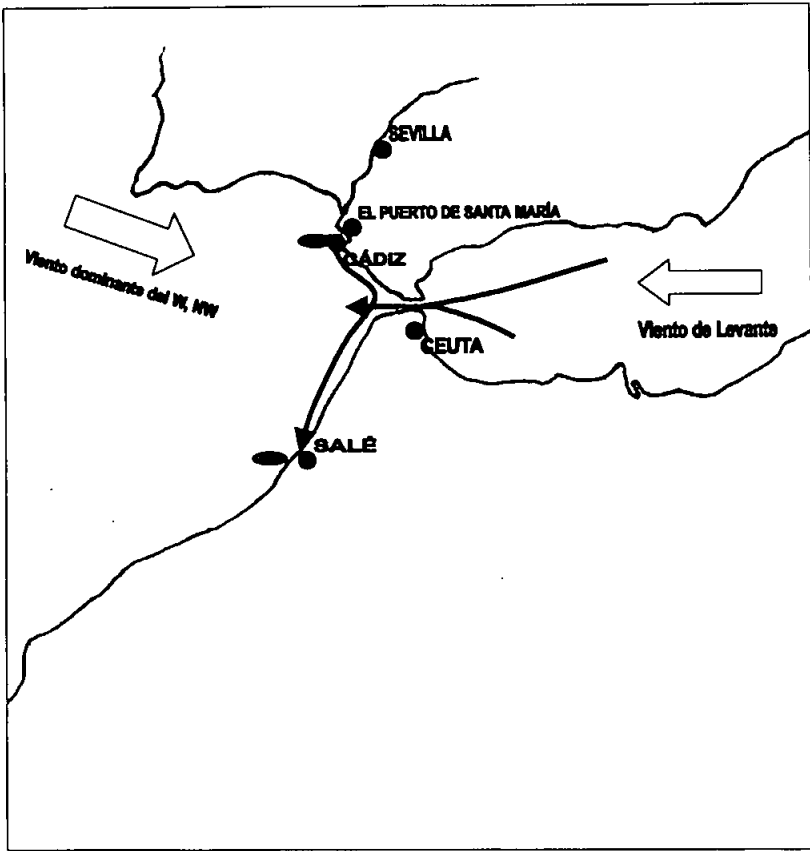
Probable zona de concentración de la flota castellana 

Probable derrota de la flota castellana 

# ASALTO CASTELLANO CONTRA SALÉ DE 1260

(II)

LA DERROTA HACIA SALÉ

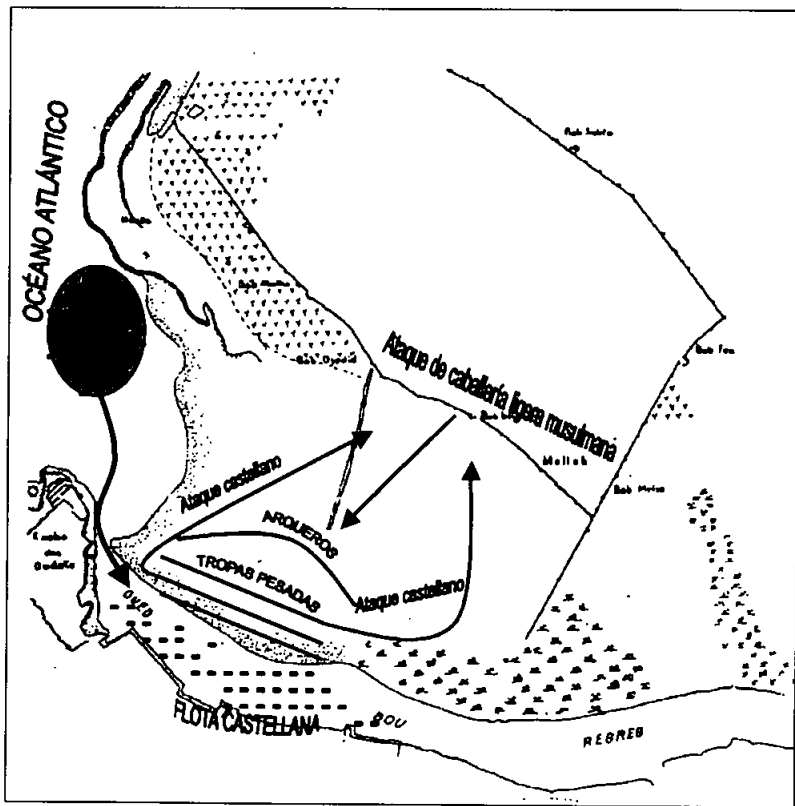


- Probables áreas de concentración de la flota castellana ●
- Probable derrota de la flota castellana →
- Corriente del Estrecho →

## ASALTO CASTELLANO CONTRA SALÉ DE 1260

(III)

### EL ASALTO CONTRA LA CIUDAD



(Planta de la ciudad tomada de Huici Miranda)

Probable zona de concentración de la flota castellana 

Probable derrota de la flota castellana 