

CONSIDERACIONES GEOESTRATÉGICAS DE ÍNDOLE NAVAL ANTE EL ASALTO CASTELLANO DE LA FORTALEZA AFRICANA (1240-1280)

JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ GARCÍA
Universidad de Salamanca

El presente trabajo pretende analizar la posible influencia de la actividad desarrollada por la nueva marina alfonsí en el contexto de la zona del estrecho de Gibraltar¹ sobre la situación de las fortalezas portuarias musulmanas a ambos lados del mismo.

CONCEPTOS ESTRATÉGICOS NAVALES:

Como ya explicara Manuel Flores², hay dos conceptos básicos a tener en cuenta. Uno es el del dominio positivo/negativo del mar. El otro el de la flexibilidad/profundidad de la frontera marítima.

¹ El tema de la «batalla del estrecho» también ha sido analizado por diferentes autores extranjeros como ROSENBERG, B.: «Le controle du Détroit de Gibraltar (XII-XIII^e siècles)», 15-42. *L'Occident Musulman et l'Occident Chrétien au Moyen Age*. Rabat, 1995); LEWIS, A.R.: «Northern European sea power and the Strait of Gibraltar, 1031-1350», págs. 139-164. *Order and innovation in the Middle Ages. Essays in honor of J.R. Strayer*. Princeton, 1976); y, sobre todo, DUFOURCQ, Ch. E.: «Un project Castillan du XIII siecle: la "Croisade d'Afrique"». *Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, 1 (1966): 20-102; idem. *L'Espagne Catalane et le Maghrib au XIII et XIV siècles*. París, 1969; idem. «Rapports entre l'Afrique et l'Espagne au XIII siecle». *Medievalia*, 1 (1980): 83-118). Entre los españoles se deben destacar las obras de: MANZANO RODRÍGUEZ, M.A.: *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, 1992; GARCÍA FITZ, F.: *Castilla y León frente al Islam. Estrategias de expansión y tácticas militares. Siglos XI-XIII*. Sevilla: 1998; idem. *Relaciones políticas y guerra. La experiencia castellano-leonesa frente al Islam. Siglos XI-XIII*. Sevilla, 2002.

² FLORES DÍAZ, M.: «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la reconquista», *III Estudios de Frontera*, Jaén, 2000, págs. 253-268.

En cuanto al primero, llamamos dominio positivo del mar cuando una potencia, a través de su flota, logra controlar activamente una determinada zona proyectando su poder de forma efectiva sobre la costa e impidiendo que otros lo hagan. El dominio negativo sería aquel representado por la fuerza submarina de Alemania durante las dos guerras mundiales, o Génova durante la primera fase de su guerra contra Venecia (1257-1270), en que una potencia logra realizar una serie de ataques que imposibilitan el total dominio del mar o las costas por parte del enemigo, atacando sus convoyes mercantiles, interrumpiendo sus comunicaciones o realizando golpes de mano contra instalaciones costeras. El «dominio positivo» del mar, según la teoría clásica de Mann, es algo contestado por muchos medievalistas ya que consideran que durante la Edad Media ningún poder podía mantener una flota de guerra en el mar de forma permanente, tanto por razones tecnológicas como económico-sociales (teniendo en cuenta los períodos limitados de servicio y el doble carácter mercantil-militar de gran parte de sus embarcaciones). Sin embargo sí parece que flotas como las de Génova, Venecia y, más tarde, Aragón lograron establecer cierto tipo de dominio positivo del mar al menos en determinadas áreas marítimas.

En cuanto al segundo aspecto, la «flexibilidad» de la frontera marítima, el mar siempre se ha caracterizado por ser más una vía de comunicación que de frontera. En cualquier caso, ese concepto va ligado al de la «profundidad» de dicha frontera, ya que no sólo es frontera aquella población pegada a la costa que hace linde con la frontera terrestre entre dos reinos, sino que los ataques navales pueden llegar a otros puntos de la costa, o del interior por vías fluviales, mucho más allá de esa primera línea de demarcación. Además, los recursos para mantener una flota y los puertos muchas veces tienen que venir del interior, lo que le da otra faceta a esa profundidad³.

1. PRESUPUESTOS GEOESTRATÉGICOS

1.1. Condicionantes geofísicos. Es evidente que las características físicas de las costas, los vientos, las mareas, las corrientes y el clima en general tienen un peso importante en la navegación marítima durante toda la Edad Media, caracterizada por el cabotaje y por la existencia de navíos con un sistema de velamen limitado o totalmente carente de él (impulsado por remos). Así, en el Mediterráneo predominan los vientos del noroeste con un ligero receso en Otoño. Eso hacía que normalmente la navegación de norte a sur fuera más fácil que en sentido contrario. Del mismo modo eso motivaba que los convoyes hacia Tierra Santa, según el modelo veneciano, partieran

³ De ahí que se concediera Medina Sidonia a la naval Orden de Sta. María, que tenía una de sus bases en Puerto de Santa María; o, para una época posterior, el ejemplo de la propia contribución de Alcalá la Real. MURCIA CANO, M.T.: «Alcalá la Real en la defensa de la costa», 501-515. *III Estudios de Frontera*, Jaén, 2000.

en primavera y verano (antes del 15 de agosto), para retornar en Otoño (septiembre), aprovechando los vientos dominantes. Las corrientes siguen una dirección paralela a las costas en contra del sentido del reloj de tal manera que corren hacia el norte por la costa de Tierra Santa y hacia el sur por el Levante español; mientras que en la vertiente atlántica del estrecho suelen ir de norte a sur. Dichas condiciones climatológicas limitan las épocas de navegación. Venecia prohibía cualquier tipo de actividad entre noviembre y enero. Las condiciones en el Estrecho de Gibraltar, con importantes vientos predominantes que van del nornoroeste en su vertiente atlántica al sur-sureste en la Mediterránea, acompañados de fuertes corrientes marinas este-oeste, hacía que la navegación en dicha zona fuera impracticable de octubre a febrero, mientras que los meses de marzo y, sobre todo, septiembre, presentaban riesgos. Los mejores meses para la navegación iban de mayo a julio, que además coincide con la llamada normal a las flotas en época de Alfonso X⁴. Por supuesto las características geofísicas de las costas pueden presentar dificultades o facilidades para el atraque de navíos o la navegación cerca de ellas. El olvidar los condicionantes físicos de la navegación nos puede llevar a conclusiones erróneas al analizar determinadas campañas.

1.2. Otro presupuesto geoestratégico es el de los recursos del área. En este sentido hay que señalar que además del valor militar del área del estrecho, hay otros de tipo comercial como la existencia de minas de cobre en la zona del reino de Niebla, la riqueza de pescado del área, la ruta del oro que acaba en Salé, el mercado de esclavos norteafricano, o el propio control de las rutas marítimas N-S y E-O susceptibles de establecer sistema de impuestos en los puertos.

La madera es un recurso estratégico. No sólo necesaria para la construcción de navíos y su reparación⁵, sino también para la construcción de máquinas de asedio. De ahí que aparezca continuamente, y en primer lugar, en la lista de mercancías prohibidas de comerciar con los sarracenos⁶. Aquí cabe una matización. Mientras que los puertos constructores pueden permitirse que los bosques que necesitan se hallen a una distancia media, el posible atacante debe confiar en la inmediata disponibilidad de madera local para construir sus ingenios de asedio ante la capacidad limitada de la flota

⁴ Así, en 1258 manda reunir la flota de Galicia y Asturias para concentrarse en Cádiz el 1 de Mayo de ese año, para un servicio normal de tres meses. Sabemos que algunas villas se excusaron pagando una determinada cantidad de dinero (MIGUEL VIGIL, C.: *Colección histórico-diplomática del ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo, 1899, n. XXII.).

⁵ MORALES BELDA, F.: «Papel de la disponibilidad forestales en la reconquista del tráfico marítimo de al-Andalus», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980): 173-188.

⁶ Esta es una medida papal, para favorecer la cruzada, que se refleja en las legislaciones de los distintos reinos mediterráneos, incluido Castilla, como se puede ver en la Partidas (P. I, título 9, ley 38 sobre los que ayudan a los enemigos de la fe —navíos, madera—... (excomunió); P. IV, tit. 21, ley. 4, acerca de las mercancías prohibidas.

para transportar dicho tipo de maquinaria. Ahora bien, una armada lo suficientemente potente, con un dominio positivo local, podría destacar unos cuantos navíos para que buscaran ese material en las cercanías.

2. LA FLOTA

No voy a tratar aquí con detenimiento de la marina castellana de la primera época (1200-1320) de la que todavía faltan por hacer muchos más estudios actualizados⁷. Pero es fundamental dar una serie de explicaciones que ilustren la capacidad de la flota para asaltar fortalezas.

El elemento de maniobra para el dominio del mar y el asalto a las fortalezas costeras es la flota y la fuerza embarcada. Alfonso X, tanto en sus *Partidas* como en las diversas cartas de poblamiento de núcleos costeros del sur da muestras de su interés por la creación y mantenimiento de una flota de guerra y sus bases de partida⁸.

2.1. Aunque la moderna doctrina militar postule como tres las funciones de una flota son realmente cinco las acciones típicas de una flota de guerra según las fuentes medievales: comunicación, transporte y protección de convoyes, superioridad naval (eliminación de las naves armadas del enemigo), apoyo a la fuerza terrestre (capacidad anfibia), defensa de la costa propia y ataque de la ajena.

⁷ Se pueden consultar: FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla*. Madrid, 1892; CARRANZA, F.: *La Guerra Santa por mar*. Madrid, 1931; GONZÁLEZ, J.: «Orígenes de la marina real de Castilla», *Revista de Archivos, bibliotecas y museos*, LIV (1948): 229-253; GANTE DE BOADO, P.L.: «Alfonso X y la marina española», *Revista General de Marina*, 135 (1948): 297-309; SABATINO LÓPEZ, R.: «Alfonso X el Sabio y el primer almirante Genovés de Castilla», *Cuadernos de Historia de España*, (1950): 5-17; F. PÉREZ EMBID: «La marina real castellana en el siglo XIII», *Anuario de Estudios Medievales*, 6, (1969) 141-185; A. SANTAMARÍA: «La reconquista de las vías marítimas», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980): 60-74; FLORES DÍAZ, M.: «Fases del poder naval en la Edad Media Hispana», *Revista de Historia Naval*, 77 (2002): 7-24.

⁸ P. II, tit. 9, ley 24 sobre qué debe hacer el Almirante; P. II, tit. 23, ley 14 acerca de los pendones; P. II, tit. 24 de la guerra por la mar (leyes 1-10); P. II, tit. 26, ley 29 sobre los derechos del rey en campañas de la mar; P. III, tit. 18, ley 17 sobre los que guardan puertos de mar; P. III, tit. 18, ley 77 sobre los fletamientos comerciales; P. V, tit. 9 de los navíos y «pecios» (leyes 1-14); P. VII, tit. 33, ley 8 definición de puerto de mar. *Las Siete Partidas*. Corfis, I.A. transc. Electronic texts and concordances of the Madison Corpus of early Spanish Manuscripts. CD-ROM. Madison, 1999; 2.^a Partida. Madrid: Publicaciones Españolas, 1961. 2 vols. Ver, también: GÁRATE CÓRDOBA, J. M.: «El pensamiento Militar en «El Código de las Siete Partidas». *Revista de Historia Militar*, 13 (1963): 7-61; MARTÍNEZ, J.: *Acercas de la Guerra y la Paz, los Ejércitos, las estrategias y las Armas según el libro de las Siete Partidas*. Cáceres. Ver también *Repartimiento de Sevilla*, 2 vols. Ed. y estudio Julio González, 1951 (reed. Sevilla, 1998), vol. I, págs. 293, 338, 345, 516; II. 162-175. *Fuero de Cartagena (1246)*, ed. F. Casal, Cartagena, 1971; *Repartimiento de Puerto de Sta. María*, Sevilla, 2002; PESET, M.: «Los fueros y privilegios alicantinos de Alfonso X», *España y Europa. Un pasado jurídico común*. Murcia, 1986 (págs. 727-758).

El mantener la comunicación entre las costas mediterráneas y atlánticas de Castilla iba a ser difícil tanto por las condiciones naturales de navegación por el estrecho como por la actuación de las flotas rivales sin el control de los principales puertos del área.

Hay bastantes ejemplos de la actuación de la flota en el ataque y defensa de las costas. En este sentido hay que destacar que a la protección «costera» se debe sumar la fluvial, al menos el caso de Sevilla. La flota debía proteger tanto la problemática costa mediterránea, como la atlántica. Del primer escenario tenemos ejemplos como las acciones para la conquista de Murcia-Cartagena 1240-1246 (con participación de navíos del Cantábrico castellano⁹), la defensa de Cartagena de los ataques sarracenos¹⁰, o el control de la costa Mediterránea por parte de la flota aragonesa para poner fin a la revuelta mudéjar en Murcia (1266-1267). Del segundo escenario, desde Ayamonte hasta Cádiz, tenemos otros ejemplos caso del de 1258, ya mencionado, la conquista definitiva del área gaditana¹¹, e igualmente en el período de la rebelión mudéjar 1264-1266, como demuestra el reconocimiento alfonsí a la colaboración portuguesa por mar y tierra en ese período¹² y que sería fundamental para la recuperación de zonas como Medina Sidonia y Jerez de la frontera y la protección de Sevilla. Otros ejemplos clá-

⁹ 1260/01/21. Toledo Privilegio rodado de Alfonso X a Ruy García de Santander «por el servicio que nos fizo sobre el mar en la nuestra conquista quando ganamos el regno de Murcia [Cartagena, 1245], et otrosí, por servicio que nos ffará en este fecho que avemos comenzado por allend mar, a servicio de Dios et a onrra et a pro de nos e de todos nostros regnos». TORRES FONTES, J.: *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*. III Murcia, 1973. LII.

¹⁰ Junio 1279 propuesta para el traslado de la sede obispal de Cartagena a Murcia ante el peligro de ataques de flotas sarracenas: GAY, M. Jules: *Les registres papales de Nicolas III (1277-1280)*, XIV 1898, d. 533; *La documentación española Nicolás III (1277-82)*, ed. S. Domínguez Sánchez, León: 1999, d. 138.

¹¹ Hay cierta polémica el respecto. Parece que el repoblamiento y control efectivo de la zona se produjo ca. 1262. Sin embargo el área ya estaba bajo teórico dominio castellano antes de 1260. No obstante la sublevación mudéjar de 1264-66 supuso tener que reimplantar el dominio total castellano. 1263/08/21. Orvieto. El papa aprueba la elección del castellano de tomar la Iglesia de Sta. Cruz de Cádiz como lugar de su sepultura, a la que eleva a Catedral. Se resalta la nueva fundación de Cádiz y el hecho de que sea puerto para atacar al mar sarraceno (RODRÍGUEZ DE LAMA I. La documentación Pontificia de Urbano IV (1261-126 1981 140-141); 1264/05/16. Sevilla. Alfonso X expide documento a los ovetenses en que recuerda el servicio que habían realizado éstos para el fecho de Calez (Ballesteros, *Alfonso X*, pág. 367 (ap. 210)); 1262/03/06, Sevilla. El rey Alfonso X da instrucciones a 6 caballeros que vuelven al arzobispo Domingo de Toledo, que les armó (su predecesor Sancho de Castilla), y que se usó para el servicio del rey en Cádiz (FERNÁNDEZ, F.J.: «Cádiz...», *Historia, Instituciones y documentos*).

¹² Badajoz, 16/2/1267. Carta en la que Alfonso X quita el servicio de los 50 caballeros al Portugués por su ayuda «en nuestra guerra, por mar e por tierra» (rebelión de 1264). *Diplomatario*, 321.

sicos de ataque a la costa serían la toma del castillo de Taount en 1256-7¹³ y el ataque a Larache/Tsmis de 1269¹⁴.

Acerca de su faceta de apoyo terrestre cabe mencionar la participación en los cercos de Sevilla (1248)¹⁵ y Algeciras (1279)¹⁶, así como el ataque a Salé, en 1260¹⁷. El

¹³ Tagunt/Tawunt/Tegens/Çagnut en el reino norteafricano de Tenetu/Thenecii. Últimamente identificada con la ciudad de Taount. No está claro si este puerto con castillo fue tomado al asalto por iniciativa real, privada (Alicante) o si fue el ofrecimiento del dirigente musulmán local en un ambiente de inestabilidad para garantizar su independencia frente a Tremecen, Túnez y los benimerines. Otra posibilidad es que se tratase del puerto de Tenes (perteneciente al reino de Túnez). El diez de Julio de 1257, Alfonso X se dirige al concejo de Alicante comunicándole diversos privilegio y señala que la petición de ellos vino de cuando cuando «io fue en Alicante... que envie a reçibir el castiello de Tagunt...». TORRES FONTES, J.: *Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*, III. Murcia, 1973 XXXVIII. ESTAL, J. de: *El libro de los privilegios de Alicante de Alfonso X*, Madrid, 1984. págs. 28. lo data el 10/5/57. Sobre el mismo episodio hay otra referencia en la repartición de Alicante, (1258/01/10: «...por [el puerto de Alicante] nos podemos servir a Dios en muchas maneras e señaladamente en fecho de allent mar contra la yente pagana... venimos a Alicant a la saçon que embiamos recevoir el castiello de Tagunt allent mar...». *Documentos de la época de Alfonso X el Sabio*. Memorial Histórico-Español I-II, Madrid, 1851, doc. LXIII; TORRES FONTES, J.: *Fuero y privilegios...* XLVI). La transcripción que hace ESTAL (*Documentos inéditos de Alfonso X y Sancho IV*, 15, pág. 199. Alicante, 1984), de la ciudad es «Çagnut», dicha victoria fue ampliamente divulgada por las cortes europeas como recogen documentos ingleses (1258/06/14, 1258/12/14 RYMER: *Foedora, conventione, literae... et acta publica*. I, 1739 38, pág. II, 367, 372: Enrique III, al tiempo que se excusa por no poderle ayudar en el tema imperial frente a su hermano Ricardo, alaba a Alfonso X por su lucha a la cabeza de la Cristiandad y le da la enhorabuena por su victoria en África sobre los sarracenos: «natives barbaras... quod non solum in subjugandos crucis hostibus, verum etiam in ipsis ad lumen veritatis, & agnitionem suinominis,... veluti de rege Thenicii fui-que proceribus...»); y pontificios (1258/09/26. Bula del papa Alejandro IV para que el rey de Castilla Alfonso, que había sometido el reino de Tenetu (¿Túnez?), erigiese iglesia catedral y la dotase en la ciudad de Tenetu. VILLAR GARCÍA, L.M.: *Documentación Medieval de la Catedral de Segovia*. Segovia, 1990, 166; O'CALLAGHAN, J.: *El rey Sabio. El reinado de Alfonso X de Castilla*, 1996, pág. 214 (Taount).

¹⁴ Ver MANZANO, pág. 12. Sobre la problemática Larache/Tsamis ver: ELBOUDJAY, A.: «Larache: Des origines jusqu'au XVIème siècle», *Actas. II Congreso Internacional. La ciudad en el al-Andalus y el Magreb*. 511-534. Algeciras, 2002; DUCLÓS BAUTISTA, G. y CAMPOS JARA, P.: «Evolución urbana de Larache. Siglos XV-XIX», esp. págs. 535-540. *Actas. II Congreso Internacional. La ciudad en el al-Andalus y el Magreb*. Granada, 2002.

¹⁵ Ver las actas reunidas en *Sevilla 1248. Congreso internacional conmemorativo del 750 aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III*. Madrid, 2000. Asimismo, GARCÍA FITZ, F.: «La conquista de Sevilla desde el punto de vista militar: la marina y la guerra», *Santander y Cantabria en la Conquista de Sevilla (750 aniversario)*, págs. 10-28, Santander 1998-2000.

¹⁶ Lo último en: CAMBERLIN, C.L.: «The king sent them very little relief», en *Crusaders, condottieri and cannon: Medieval warfare societies around the Mediterranean*. Leiden, 2003. Relacionado con ello se encuentra el cerco y defensa de Tarifa (1292-4), para lo cual ver GARCÍA FITZ, F.: «La defensa de la frontera del bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del siglo XIII», *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb, siglos XIII-XVI*, págs. 275-323. Madrid, 1988.

¹⁷ El asalto castellano a Salé ha sido tratado por diversos historiadores desde el pionero trabajo de Ballesteros Beretta (1943), al ultimísimo de M. Flores (2003). Ver: HUISI MIRANDA, A.: «La toma de

apoyo de la flota a la fuerza que opera junto a la costa, además del asalto directo, se traduce en dos tipos de funciones: logística (transporte y provisión de suministros) y táctica (desembarcos anfibios detrás de las líneas enemigas).

2.2. Las galeras constituyen el núcleo militar de una flota medieval¹⁸. Antes de avanzar hay que señalar que todos los buques tenían un doble uso comercial, galeras y tarídes incluidas¹⁹. La tecnología empleada en los buques y su navegación imponen otra serie de límites a la estrategia naval. Podemos dividir los buques en dos, los «redondos», como la carraca, marineros, con velamen y gran capacidad de carga; y los de plataforma plana y poco calado, como galeras y derivados. Tomemos como referencia la galera. Ésta, en tiempo de Alfonso X, se trataría de un birreme, impulsado por remos (y quizás con una vela latina), con una tripulación de unos 100-108 remeros/galeotes a los que habría que sumar 3 o cuatro oficiales (comitre, naochero, probero, notario) y la tropa embarcada («sobresalientes») hasta una cantidad normal de cincuenta infantes (hombres de armas y ballesteros). Es decir hablamos de una tripulación media normal de 150 personas, aunque se conoce que, en algunos casos, estos birremes pudieron transportar hasta 200 hombres²⁰. Las galeras prefieren la navegación de cabo-

salé por la escuadra de Alfonso X el Sabio». *Hesperis*, 39 (1952):41-74; MARÍN BUENADICHA, M. I.: «Una contradicción Historiográfica: el suceso de Salé». *Alfonso X, el Sabio: Vida, obra y época, S.E.M.*, 225-236, Madrid: 1989; O'CALLAGHAN, J.: *El rey Sabio*, págs. 211-224. Sevilla, 1996; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M.: «La idea y práctica de la cruzada en la España medieval: las cruzadas de Alfonso X», *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar. V Jornadas de Historia militar*. Sevilla, 1997: 171-186; FLORES DÍAZ, M.: «Una nueva orientación en la historiografía naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260», *V Jornadas Luso-españolas de historia medieval* (Cádiz, 2003-4), en prensa.

¹⁸ Para trabajos modernos sobre la marina medieval consultar: DOTSON, J.E.: «Foundations of Venetian Naval Strategy from Pietro II Orseolo to the Battle of Zonchio 1000-1500» *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, 32 (2001); MOTT, L.: «The battle of Malta (1283)», en *The Circle of War in the Middle Ages* (Woodbridge, 1999); idem. «Iberian Sea Power, 1000-1650», en *War at sea in the Middle Ages and the Renaissance*. Boydell Press, 2003; ROSE, S.: «Islam versus Christendom: The naval dimension, 1000-1600». *Journal of Military History*, 63 (1999): 561-578; idem. *Medieval Naval warfare, 1000-1500*. Londres, 2002. Clásicos modernos son: PRYOR, J.H.: *Geography, technology and war: studies in the the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988; *Cogs, Caravels and Galleons. The sailing ship 1000-1650*. Ed. R. Gardner. Londres, 1994. Sin embargo el avance de la arqueología submarina durante los últimos veinte años ha permitido un mayor conocimiento técnico de los barcos que aún espera ser plasmado en un nuevo libro general. Un ejemplo parcial en: RAY MARTÍN, L.: «Horse and cargo handling in Medieval Mediterranean ships», *The Journal of Nautical Archaeology*, 31 (2002): 237-247.

¹⁹ Las primeras, por sus características, se limitaban al transporte de mercancías preciadas y ligeras como sedas y especias. La taride era un buque de plataforma ancha con velas, que se usó especialmente para el transporte de tropas y caballería gracias a su sistema de portones.

²⁰ Normalmente estas referencias aparecen en contextos de batallas con navíos reforzados. Probablemente a esta configuración responda el compromiso de la orden de Santiago, en 1253, de mantener una galera con doscientos hombres (30 hombres de armas, diez ballesteros, y galeotes armados); mientras que el resto de los comitres que figuran en el mismo repartimiento de Sevilla se comprometen

taje pernóctando en tierra si es posible, aunque con buenas condiciones de viento y corriente pueden seguir la estela de buques mayores con velamen. Su radio de acción se ha calculado en unos 75 km. diarios, siendo su autonomía de tres o cuatro días limitada por la capacidad de almacenaje de agua. En este sentido quizá no sea una coincidencia que la frontera costera entre Granada y Castilla en época alfonsí coincidiera a grosso modo con esa distancia de 75 km. desde los puertos con flota de Cádiz/Pto. de Sta. María y Cartagena.

2.3. El armamento que transportaban, además del espolón (que no siempre aparece en las fuentes) se componía de armas individuales de dotación (espadas, capacetes, lorigas, escudos, lanzas para los galeotes), las que llevasen los obligados ballesteros y posibles hombres de armas, garfios para la trabazón de las naves, ballestas de tipo medio y pesado, y otros ingenios para el lanzamiento de fuego griego, cal y jabón. Tanto la infantería embarcada, como las ballestas medias (y otros posibles ingenio de torsión), como las máquinas usadas para lanzar el fuego griego eran susceptibles de ser usadas contra tropas apostadas en la costa o fortificaciones ligeras costeras. Debido al carácter de la lucha en el mar, de un tipo mixto, muchas veces decidido por el enfrentamiento de la infantería embarcada en galeras y tarides, y por el carácter anfíbio de esas naves, se consideraba factible que una flota pudiera atacar con éxito objetivos costeros fortificados²¹. Por lo general el ataque, si no se hacía por sorpresa, empezaba con la descarga de proyectiles por parte de los ballesteros de la dotación de los buques, especialmente desde aquellos que se podían acercar más a la costa, galeras y tarides. Acto seguido se producía el desembarco de esas tropas de misiles para ser continuadas por una decidida carga de la caballería embarcada en los tarides, apoyados por la infantería de las galeras. Luego les seguían los hombres de armas y, una vez asegurada una porción de costa o un muelle, se producía al desembarco de la tropa restante e impedimenta.

3. OTRO CONDICIONANTE ESTRATÉGICO ES EL ESTABLECIMIENTO DE BASES, PUERTOS Y ATARAZANAS PARA LA FLOTA

En el caso alfonsí sus principales puertos sureños eran Alicante, Cartagena, Cádiz y Puerto de Santa María, encontrándose las principales atarazanas reales en Sevilla. Sus repartimientos, las Cantigas y otros documentos nos hablan de la alta considera-

a mantener 100 hombres equipados por cada una de sus galeras (*Repartimiento*, II, 172-4, 308). Para 1300 la galera de guerra estandar, por ser la mejor, es el trirreme, con una tripulación total, incluida infantería, de 200-220 hombres.

²¹ Así, en 1264, una flota veneciana compuesta por casi 50 galeras, y que tenía como objetivo prioritario abrir paso libre al convoy de su ciudad destruyendo una flota Genovesa de 20 galeras y dos naves grandes que estaban a la espera, no tiene reparos en asaltar los muros de la ciudad de Tyro como un objetivo de ocasión. DOTSON, J.E.: «Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264-1266». *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, 30 (1999): 165-180.

ción que el rey tenía de estas villas como plataformas para la lucha marítima contra los musulmanes «de aquen y de allent del mar»²². Recordemos así mismo que cuando Alfonso X funda la orden militar de Santa María, le da como bases del sur los puertos fortificados de Cartagena y Puerto de Santa María²³. Las atarazanas de Sevilla fueron reconstruidas a fines de 1253, aunque los comitres y sus galeras no se comprometían a estar listos hasta el 1 de enero de 1255²⁴.

4. RECURSOS ECONÓMICOS Y MATERIALES

La creación y mantenimiento de una flota era un negocio caro. Los contratos que firmó Alfonso X con los comitres sevillanos, la orden de Santiago y su Almirante aseguraban la dotación económica de estos personajes al tiempo que les procuraba tierras boscosas para obtener la madera de sus navíos. Desde un punto de vista económico Alfonso X tuvo que recurrir a peticiones extraordinarias ante las cortes y todo el dinero que pudo recaudar de la Iglesia bajo el manto de la cruzada (limosnas, décimas, vigésimas y tercias reales, etc.).

4.1. Tan importante como los buques eran los recursos humanos. Se necesitaba personal cualificado para la construcción, mantenimiento y dirección de la flota. A lo que había que incluir marinería y remeros (galeras)²⁵. El desastre de una armada, en la Edad Media, no venía determinado por la pérdida de buques sino, sobre todo, por la pérdida de personal cualificado como almirantes, comitres, navegantes y remeros expertos. Era mucho más difícil, largo y costoso reponer a cualquiera de ese personal que el construir una nueva embarcación.

²² Se encuentra ejemplos de ello cuando se le concede a Sevilla, el quinto real de las cabalgadas de mar (1252, 1279); Publ. Tpo, s.n. 1281; también TORRES FONTES: *Juan Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia* III 1973 IX, XIV; *Documentos de la época de Alfonso X el Sabio* Memorial Histórico Español I-II 1851 LXIII; referencia de 1264 al puerto de Cádiz como base óptima para atacar a los navíos y costas sarracenas (RODRÍGUEZ R. DE LAMA, I.: *La documentación Pontificia de Urbano IV*. Salamanca, 1981, d. 140-141).

²³ Además de otras propiedades en Murcia y Medina Sidonia, Ferrol. Sobre la Orden Militar de Santa María, lo último en: RODRÍGUEZ GARCÍA, J.M y ECHEVARRÍA ARSUAAGA, A.: «Alfonso X, la Orden Teutónica y Tierra Santa: una nueva fuente para su estudio». *Las Órdenes Militares en la Península Ibérica*. esp. págs. 503-505. Ciudad Real: 2000; TORRES FONTES, J.: «La Orden de Santa María de España» *Alcanate* II (2000-2001): 83-96; HERNÁNDEZ SERNA, J.: «La Orden de la Estrella, o de Sta. María de España en la cantiga 78» *Alcanate* II (2000-2001): 227-250. Estos dos últimos artículos son resúmenes de las obras anteriores de sus autores.

²⁴ *Repartimiento*, II, págs. 170-171.

²⁵ Alfonso ya se preocupó de todo ello en sus partidas. Ver nota arriba.

5. MOVILIZACIÓN

Se ha calculado que la flota «permanente» del estrecho con la que teóricamente podía contar Alfonso X rondaba las 20 galeras. En el repartimiento de Sevilla aparecen 17 comitres (cada uno con su galera)²⁶. A ello hay que sumar la galera de la Orden de Santiago y las dos del Almirante²⁷. Además es probable que Alfonso pudiera contar con la colaboración de la Orden de Avis, al menos de su base de Albufeira²⁸, de Calatrava²⁹, y puede que con otros navíos santiaguista de la costa del Algarbe o castellana³⁰. Es de suponer que la Orden de Santa María (desde 1272) pudiera aportar algunas naves o recursos desde su base de Puerto de Sta. María. Además siempre podía llamar a la contribución del resto de las villas marítimas del sur y del norte. No obstante la reunión de las galeras mediterránea con las atlánticas era algo problemático, al menos durante su reinado, por la dificultad de navegación del estrecho y el hecho de tener que salvar la más que probable oposición que presentarían las naves musulmanas con base en Algeciras y Almería.

²⁶ Algunos autores rebajan la cifra de las galeras sevillanas a 13. El tamaño medio de las flotas que se solían armar en esa época para misiones normales de patrullaje y escolta solía oscilar entre la decena y la treintena de galeras, incluyendo en este número alto algunos otros navíos de tipo redondo y casco grande y otros buques de porte medio y ligero para transporte logístico y comunicación-información, como tarides, leños y saetas. En los tratados con otras potencias marítimas el número de navíos que se solían prestar era de diez (a veces quince) por un período de tiempo de tres meses (excepcionalmente cuatro).

²⁷ *Repartimiento* II, 116 y 155. Sobre la figura del almirantazgo ver: PÉREZ BUSTAMANTE y GONZÁLEZ DE VEGA: «Las reformas de la administración central del reino de Castilla-León en la época de Alfonso X», *Revista de la Facultad de derecho*, 9 (1988): 81-100; *Repartimiento* I, pág. 299. Ver bibliografía allí citada. También es probable que existiera la figura de un «mariscal allent del mar» teniendo en cuenta que en 1259 se expide un documento real a favor de D. Riombal, de la orden de San Juan, «mariscal mayor aqueude la mar» (ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales de la Corona de Aragón*, año 1259, n.º 1).

²⁸ Las crónicas portuguesas ya hacen mención a la actividad naval que se llevaba a cabo desde Albufeira, mencionando expresamente a la orden de Avis en acciones de corso contra los musulmanes. ROMERO MAGALHAES, J.: «Uma interpretação da crónica da conquista do algarve», 123-133. *Actas das II jornadas luso-espanholas de História Medieval*, I. Porto, 1987; *Crónicas de D. Sancho II e D. Alfonso III*. por Fr. Antonio Brandao. ed. de A. de Magalhes Basto. Porto, 1946. págs. 365-6; 232-4; 270. M. CUNHA & M.C. PIMENTA: «Algumas considerações sobre as relações entre os monarcas castelanos e a orden de Avis no século XIII», *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*, II (1985) 47-55.

²⁹ Esta orden también contaba con navíos. En 1254 Alfonso confirma una donación de Fernando III a la orden por la que se reconoce que esta disponía de un barco en el Guadalquivir (GONZÁLEZ, M.: *Diplomatario andaluz de Alfonso X*. Sevilla, 1991, 136).

³⁰ Hubo enfrentamientos entre los reyes luso y castellano por el control de los recursos de sus respectivos reinos. Alfonso de Portugal prohibió a la Orden de Santiago que sacara cualquier tipo de material de sus puertos (probablemente con destino a Castilla), mientras que la situación de la Orden de Avis en la Albufeira también era un tema debatido por ambos reyes. AYALA MARTÍNEZ, C. de: «Las Órdenes Militares y los procesos de afirmación monárquica en Castilla y Portugal», *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, v. II; 1279-1312. Oporto: 1998.

En cualquier caso la movilización de la flota y su actuación conjunta no sería fácil. Por un lado las aportaciones de las villas a las campañas reales y la/s galeras de la orden de Santiago tenían un período de servicio de tres meses... de ahí el interés de Alfonso en que los comitres de Sevilla firmaran (junto con sus naves y equipo) por un período mucho más largo, casi indefinido. Por otro lado había que llamar con antelación suficiente al conjunto de las tropas (llamada a levás de las villas con tres a seis meses de adelanto).

Finalmente hay que tener en cuenta que esas mismas galeras y navíos que hacían la guerra también comerciaban por lo que es probable que pasaran temporadas fuera de puerto o que presentaran problemas para la continuación de las campañas militares durante un período prolongado, lo que podríamos definir como el carácter mixto de las flotas de la época. A todo ello se unían los problemas meteorológicos y tecnológicos de la época de mantener una flota permanente en el mar.

A esas tropas Alfonso buscó añadir otros navíos bien por alianza, bien por alquiler. Sabemos que estableció contratos con los Genoveses al respecto. Firmó pactos políticos, bajo el marco de la cruzada, con potencias marítimas como Pisa, Génova, Marsella, Inglaterra (buques de Gascuña) y Noruega. No obstante los pactos con Pisa y Marsella duraron muy poco tiempo, y de los acuerdos con Inglaterra y Noruega no pudo sacar nada en limpio³¹. Por otro lado pudo contar con la colaboración portuguesa y aragonesa en determinadas fases.

6. RUTAS DE COMUNICACIÓN, PUNTOS DE APOYO, DÁRSENA Y FONDEADEROS

Hay ciertas zonas de paso o rutas comunes muy utilizadas en el Mediterráneo en donde se pueden establecer puntos de control o forzar actividades armadas, siendo un ejemplo típico de ello los estrechos. Además son necesarios puntos de descanso de la flota donde al menos puedan aguar y/o protegerse durante las tormentas. Pero el disponer únicamente de puertos, sin una flota para usar no impedirá la acción naval del enemigo.

7. OTRO ASPECTO ESTRATÉGICO POCO ESTUDIADO HASTA AHORA ES EL DE LA INTELIGENCIA MILITAR APLICADA AL MAR

Es decir los servicios de información y desinformación³². Parece claro que actividad comercial e información iban unidos en la Edad Media (casi del mismo modo

³¹ Ya en 1260 Enrique III (1216-1272) de Inglaterra tenía que invertir sus recursos militares en Gales y Gascuña, mientras que Hakon IV de Noruega (1204-1263) se mostraba más interesado por el control de Islandia y las islas al norte de Escocia. Sólo al final de su reinado Alfonso verá cómo Eduardo I de Inglaterra autoriza que el castellano intente armar algunas galeras, previo pago, en sus puertos de Gascuña-Bayona (1276-1282).

³² Ejemplos de esa importante actividad de información-desinformación se pueden constatar en: DOTSON, J.E.: «Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264-1266». *Viator: Medieval and*

que comercio y guerra), siendo muchas veces estos mismos mercantes los que pueden informar de las rutas de navegación, los puertos e, inclusive las fuerzas presentes en ellos. Pero tan importante como una información actualizada y veraz es la capacidad de facilitar informes falsos al enemigo (desinformación). A tenor de lo que sabemos de la época alfonsina los poderes musulmanes parecieron gozar de un envidiable servicio de información (tienen noticias de casi todos los planes castellanos, 1252, 1260, 1264³³), mientras que Alfonso X, con buenos conocimientos geográficos, cometería varios errores estimativos por la falta de una información veraz y actual (como la rebelión mudéjar de 1264, o el primer asalto benimerí en 1275³⁴).

8. AGENTES POLÍTICOS

A la hora de establecer una estrategia de actuación hay que saber quiénes van a ser los poderes con que, en este caso Alfonso X, va a tener que tratar. Podríamos dividir a estos protagonistas en tres grupos atendiendo a su proximidad geográfica a la zona. De corto alcance: como la situación interior en el reino de Castilla-León (nobleza); Portugal; Aragón; Granada; los arraeces; almohades; benimerines; Ceuta; milicias cristianas en el norte de África. Medio: Tlemecén, Túnez, Génova, Pisa, Marsella, Sicilia. Largo: Inglaterra, Noruega. El papado y la iglesia jugarían igualmente un papel importante como elemento legitimador de las campañas, intermediario en pactos y principal agente financiador, bien voluntaria (beneficios cruzados), bien involuntariamente (violencias del fisco real sobre la hacienda eclesiástica).

9. SITUACIÓN DE LAS FUERZAS MUSULMANAS POSIBLE OBJETIVO DE LOS CASTELLANOS: FORTIFICACIONES Y CAPACIDAD NAVAL

Una consideración para empezar. Las principales capitales del área del Magreb sobre el que Castilla tenía interés Marrakesh, Mekinesh, Fez, Tlemecén, al ser ciudades del interior, no son susceptibles a un asalto marítimo frontal, como podía ser el caso de Mallorca, Túnez y, en menor medida, Valencia, por lo que no se podía esperar descafezar de un solo golpe la jefatura almohade, benimerí o de Tlemecén.

Renaissance Studies, 30 (1999): 165-180; CHRISTIDES, V.: «Military intelligence in arabo-byzantine naval warfare». 269-281. *Byzantium at war*. Ed. N. Oikonomides. Atenas, 1997. Como operaciones de comandos navales también se pueden considerar algunas de las acciones ordenadas por Bonifaz durante el cerco de Sevilla.

³³ Sobre Ceuta ver: DUFOURCQ, Ch. E.: «La cuestión de Ceuta au XIII siècle.» *Hesperis*, 42 (1955): 67-127; MOSQUERA MERINO, M.C.: *La señoría de Ceuta en el Siglo XIII*. Ceuta, 1994; CHERIF, M.: *Ceuta aux époques almohade et merini*. Rabat, 1995; FERHAT, H.: *Sabta des origines au XIV^e siècle*. Rabat: 1994.

³⁴ Obsérvese la errónea impresión que tiene Alfonso X de la situación norteafricana y que comunica a su hijo para justificar que su marcha al imperio no representa riesgos (*Crónica de Alfonso X*, ed. M. González Jiménez, Murcia, 1998, pág. 170).

En al-Andalus, los principales puertos militares (con atarazanas) eran Algeciras³⁵ y Almería. En una segunda línea podríamos citar los puertos de Tarifa, Gibraltar y Málaga (ésta con una importante comunicación con Badis al otro lado del estrecho). En una tercera línea, también con capacidades militares, estarían los puertos de Salobreña y Almuñécar. Mientras tanto, Ceuta³⁶ era el puerto clave para el control del estrecho desde el Magreb; seguido por Orán como puerto militar. En una segunda línea estarían Salé/Rabat, y Tánger. Y en una tercera posición Arcila, Tsamis/Larache, Melilla y Taout³⁷.

Mientras que los puertos del estrecho habían sido ampliamente fortificados entre los siglos IX y X, y mantenidos durante los siglos posteriores, una buena parte de los puertos atlánticos africanos tenían sus orígenes en la época romana (Salé, Tsamis, Tánger) y contaban con unas fortificaciones preferentemente orientadas hacia el interior (contra los beréberes, ya que el dominio del mar era romano), habiendo sido escasamente reformadas con posteridad. Esto suponía una ventaja táctica para los atacantes que provinieran del mar, cosa de lo que sacarían provecho los castellanos en sus ataques a Salé y Tsamis/Larache, y que provocaría la refortificación de la primera y el abandono de Tsamis por parte de los benimerís.

La capacidad naval musulmana en esta época y área era limitada y estuvo fragmentada durante un primer tiempo. Ceuta poseía la flota más importante, seguida de Túnez. Los benimerines tendrán que esperar hasta 1272-4, conquistar las ciudades de Tánger, Melilla y Taout, y someter a la ciudad de Ceuta (1274-75) para atreverse

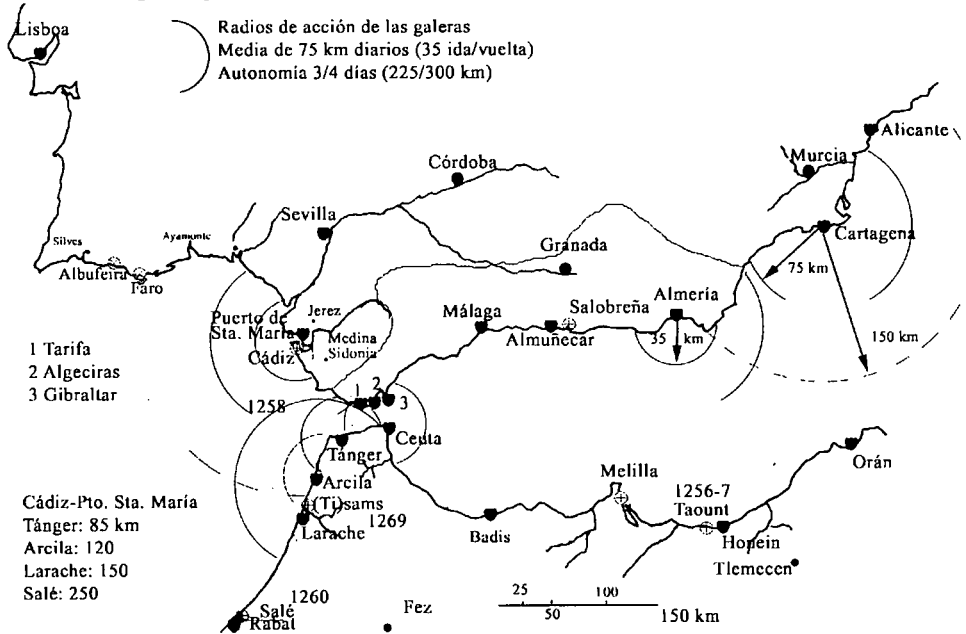
³⁵ Refortificada en el siglo IX, al igual que Sevilla, ante los ataques vikingos. TORREMOCHA SILVA, A.: *Algeciras. Entre la Cristiandad y el Islam*. (Uned, 1992-4); TORREMOCHA SILVA, A.; NAVARRO LUENGO, I.; SALADO ESCANO, J.B.: *Al-binya, la ciudad palatina merini de Algeciras*. Algeciras, 1999.

³⁶ GOZALVES CRAVIOTO, C.: «Las fortificaciones de la Ceuta Medieval. Una aproximación a su estructura», 401-408. *I Congreso Internacional. Fortificaciones en al-Andalus*. Algeciras, 1998; HITA RUIZ, J.M.; VILLADA PAREDES, F.: «De Septem Fratres a Sabta» 483-499. *II Congreso Internacional. La ciudad en Al-Andalus y el Magreb*. Granada, 2002. Las fortificaciones ceutíes se basaban en las obras bizantinas.

³⁷ Últimas aportaciones en: PICARD, Ch.: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age (XIII-XIII^e siècles)*, Paris, 1997. También: VIGUERA MOLINS, M.J.: «La marina» págs. 451-455. *El reino Nazarí de Granada. Historia de España de Menéndez Pidal*, t. VIII, vol. 3. Madrid, 2000; TORRES DELGADO, C.: «La costa» 494-504. *El reino Nazarí de Granada. Historia de España de Menéndez Pidal*, t. VIII, vol. 3. Madrid, 2000; ABBOUD HAGGAR, S.: «La defensa del litoral a través de al-Ihata de Ibn al-Hatib», *I Congreso Internacional. Fortificaciones en al-Andalus*. 157-167. Algeciras, 1998; GOZALVES CRAVIOTO, E.: «Las murallas urbanas de Marruecos en la Alta Edad Media. Tradición clásica e innovación» 409-416. *I Congreso Internacional. Fortificaciones en al-Andalus*. Algeciras, 1998; TORREMOCHA SILVA, A. y SÁEZ RODRÍGUEZ, A.: «Fortificaciones islámicas en la orilla norte del Estrecho», 169-265», *I Congreso Internacional. Fortificaciones en al-Andalus*. Algeciras, 1998. Por supuesto consultar en éste mismo volumen: GOZALVES CRAVIOTO, C.: «El otro otro lado de la frontera: atalayas de la costa norte de Marruecos», *V Estudios de Frontera* (Alcalá la Real, 2003), Jaén, 2004.

a lanzar un desembarco a las costas peninsulares (1275³⁸). La impunidad con que parece que actuó la flota castellana entre 1257-1269 (aunque no pudo frenar el paso de algunas naves en 1264-6) es una muestra de la ineficacia de la marina meriní. Granada, que contaba con las bases principales de Algeciras, Málaga y Almería verá cómo la segunda pasa a poder de los arraaces independientes en tratos con el castellano. Pero además de la pugna entre Castilla y los poderes musulmanes, se establecería otra sórdida lucha entre benimerines y Granadinos por ganar los principales puertos para el control del estrecho, a partir de 1275.

● Principales puertos con fortificaciones durante el reinado de Alfonso X



³⁸ Ordenando la construcción de navíos en Salé, Alhucemas, Tánger y Alcazarquivir. Ceuta, aunque colaboró con barcos, no permitió el embarque desde su puerto. Sobre todo ello ver MANZANO, M.A.: *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, 1992.