

LA INTERRELACIÓN DE LAS FRONTERAS TERRESTRE Y MARÍTIMA EN EL PERÍODO DE LA RECONQUISTA

MANUEL FLORES DÍAZ
Doctorando en la Universidad
Complutense de Madrid

I. INTRODUCCIÓN

Hace dos años, cuando tuve como ahora el privilegio de presentar una comunicación en los *II Estudios de Frontera*, indiqué la limitación que se venía aplicando en los estudios y temas fronterizos, al referirse casi con exclusividad al ámbito terrestre y que el acercamiento mayoritario se hacía desde una perspectiva político-militar. En la presente comunicación mantengo el protagonismo del medio marino, ahora en el proceso histórico que conocemos como Reconquista, y el acercamiento al tema se realizará teniendo en cuenta la relación existente entre las fronteras terrestre y marítima desde una perspectiva político-militar¹. En 1997 el análisis se basó en el empleo de fuentes escritas directas que poseían información significativa sobre el tema a tratar. En el actual trabajo, de carácter interpretativo como se puede comprender por el largo período tratado, la aproximación se realizará teniendo en cuenta procesos históricos conocidos y perfectamente contrastados, ofreciéndose la aportación de material cartográfico que

¹ Manuel FLORES DÍAZ: «La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón», *II Estudios de Frontera*, Alcalá la Real, 1997. Actas, Jaén, 1998, 245-255.

facilite la comprensión del tema aquí propuesto. También se hacen necesarias unas breves nociones terminológicas y conceptuales referidas al poder naval, que se harán en el punto segundo.

Una de las ideas más importantes que podían sacarse de aquella comunicación y que hay que tener en cuenta en la presente, es la flexibilidad, la elasticidad de la frontera marítima, en un grado mucho mayor que la terrestre, lo que permite que la primera pueda extenderse mucho más allá respecto a la terrestre, situación muy importante desde un punto de vista político-militar.

Además, teniendo en cuenta el estado de los estudios históricos de temas militares, se hace necesario desde la perspectiva de historiador civil el análisis del frente naval de la guerra. No solo por su importancia intrínseca, sino también para la comprensión de ciertas campañas militares y los problemas de las mismas².

II. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL PODER NAVAL

El concepto «poder naval» nace ajeno a los estudios históricos o al resto de las denominadas Ciencias Sociales, aunque se emplee en su elaboración hechos históricos y en la actualidad la historiografía asuma este concepto para el estudio de ciertos acontecimientos. Concebido a finales del siglo XIX en el mundo anglosajón y de carácter básicamente militar, refiere la importancia de la posesión de una flota de guerra y la voluntad política de usarla —con lo que conlleva—, de cara a la consecución de determinados objetivos considerados estratégicos y/o vitales. Los españoles tuvimos un papel significativo como sujeto paciente en el nacimiento de esta idea, así como en su puesta en práctica por parte de políticos y militares norteamericanos del siglo XIX, lo que permitió ensanchar sus fronteras e influencias más allá del territorio continental de América del Norte³.

² La mayoría de las monografías sobre la guerra en la Edad Media deberían ser consideradas estudios sobre la guerra terrestre en la Edad Media, ya que casi todas obvian la parte naval de la guerra medieval. Por otro lado gran parte de las aportaciones, al menos en España, referidas a la historia naval militar han sido, hasta muy recientemente, elaboradas por militares interesados en el tema, entre otras cuestiones porque los historiadores «civiles» no han querido, o no han podido hacerlo, con lo que ello supone desde el punto de vista de la aplicación de procedimientos científicos y herramientas específicas de la Historia. A este respecto es muy significativo y subrayo completamente lo indicado por Francisco García Fitz, en la Introducción a su obra mencionada en la bibliografía, cuando indica el abandono por parte de los historiadores actuales de la historia militar. Puedo añadir que en el caso de la historia naval, al menos en la Edad Media, es aún más desolador.

³ La influencia española fue doble. Por un lado, su autor, Alfred Thayer Mahan, tomó en consideración elementos de la historia marítima española como ejemplo de lo que según él, grosso

Manteniéndose el concepto básico, éste ha sido desarrollado, matizado, puntualizado y sometido a un sin fin de elucubraciones teórico-estratégicas, cuya aplicación práctica final es obtener lo que se denomina «dominio del mar»⁴. Este dominio puede ser de dos formas. Una, «dominio positivo del mar», permite imponerse sobre el enemigo o impedirle actuar de forma efectiva. Otra, «dominio negativo del mar», consiste en que teniendo en cuenta la aceptación de la imposibilidad de obtener un dominio positivo, se efectúan acciones que impidan al adversario obtenerlo, o al menos dificultándose lo máximo posible. Las acciones típicas de este dominio negativo son las de piratas y corsarios, más recientemente la guerra submarina. El dominio, positivo o negativo, se suele alcanzar con barcos con capacidad para la guerra, siendo tres el tipo de misiones básicas a desarrollar por una marina de guerra. A saber:

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.

Como se desprende de lo indicado, el elemento físico necesario para la consecución del poder naval consiste en la posesión de una flota o en la posibilidad de tenerla –concepto anglosajón de *fleet in being*–, cuya unidad mínima es el barco, elemento que hasta la invención del avión era el instrumento técnico más complejo fabricado por el hombre. Pero un barco, por lo tanto una flota, no surge

modo, era o fue un dominio incompleto del mar. Por otro lado, Mahan ideó el concepto del «sea power», y la marina estadounidense lo aplicó pronto de manera práctica y contundente, en el corto pero intenso, y para España militarmente desastroso, conflicto Hispano-norteamericano de 1898, desarrollado como escenarios principales en Cuba y Filipinas.

⁴ En España, pese a la importancia del mar como medio condicionador y protagonista de nuestra historia como Nación, el pensamiento estratégico marítimo no ha tenido mucha importancia. En época más reciente, en contestación a las teorías de Mahan, tenemos a finales del siglo XIX la obra de Joaquín Sánchez de Toca, que tras el desastre del 98 sería Ministro de Marina; en los inicios del siglo XX destacarían Pedro Novo y Colson, que llegó a ser, en 1909, miembro de la Real Academia de la Historia, en cuyo acto de recepción leyó un trabajo sobre el poder marítimo. También tenemos en esta época y un poco más adelante la obra de Adolfo Navarrete; desde finales de los años treinta y en los años cuarenta a Luis Carrero Blanco, quien llegaría a ser jefe de gobierno en el último período franquista; en los años sesenta y setenta tenemos a Eliseo Álvarez Arenas; en los años ochenta y noventa existen tratadistas, militares, como Ricardo Cerezo Martínez, Fernando Bordejé Morencos o José Cervera Pery, que realizan trabajos desde una perspectiva histórica. En la actualidad, en un proceso que se inició en 1953, el pensamiento estratégico marítimo español es prácticamente nulo, siendo éste un apéndice de las necesidades estratégicas a nivel mundial de los Estados Unidos de América.

de la nada. En la época preindustrial son necesarios unos conocimientos artesanos que mediante una observación empírica de años permite la lenta evolución de los diseños. A parte de esto, los barcos necesitan mantenimiento y cuidados específicos, a la vez que el dominio concreto de las técnicas de navegación. Todo esto realizado por hombres que con actividades tradicionales de tipo familiar, como la pesca, la navegación de cabotaje o el comercio, han ido recibiendo la carga de conocimientos necesaria para el dominio de las actividades navegatorias. Por lo tanto, otro aspecto que debe quedar claro es que ni el componente material ni el humano de una flota se pueden improvisar, sino que han de ser fomentados, supervisados, cuidados –si se me permite la expresión, mimados al máximo–, para obtener su mejor rendimiento y su mantenimiento a largo plazo. La palabra clave a este respecto sería constancia.

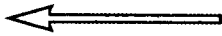
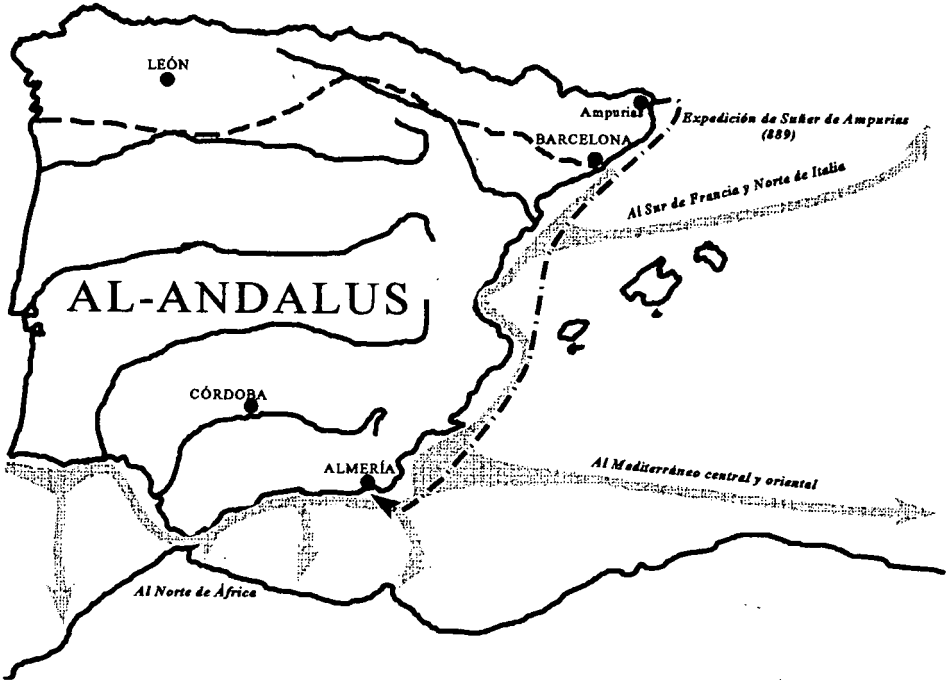
La bibliografía sobre el pensamiento estratégico marítimo es muy extensa. En el campo militar, teniendo en cuenta que emplean muchas veces acontecimientos históricos para sus análisis, tenemos las obras el mencionado Mahan, continuando por el francés Castex, y más recientemente, el soviético Gorshkov, el también francés La Coste, el británico Till y muchos más. También las aportaciones constantes de las academias navales como la de la Royal Navy o la Academia estadounidense de Annapolis.

Historiográficamente destacan autores como, Calwell, Bragadin, Meirat, Mordal, Palmer, y muchos más, así como las aportaciones que encontramos en el coloquio de historia militar y naval celebrado en Atenas y editadas en 1987.

III. FRONTERA MARÍTIMA/FRONTERA TERRESTRE EN LA EDAD MEDIA HISPANA

En este apartado considero la influencia de la acción naval en la modificación de las fronteras terrestres. Primero veremos esta influencia en las acciones islámicas para después ver la situación desde el lado cristiano. Sin embargo, pienso que previo a la invasión islámica de Hispania ya se produjo un hecho significativo, con repercusión terrestre en la Península, respecto al poder naval islámico. Esta acción a nivel terrestre peninsular sería la expulsión de los bizantinos de *Spania*. En ella tiene mucho que ver, a mi entender, la imposibilidad imperial de mantener las líneas de comunicación marítima que les permitía la obtención de refuerzos. Esto se debió a la presión ejercida en Oriente por la incipiente marina islámica y la imposibilidad de mantener por parte bizantina dos frentes a la vez tan alejados el uno del otro.

Esta idea tendría que ser analizada más en profundidad pero no es el momento ni el objetivo hacerlo en estas breves líneas.



Líneas de expansión marítimas Andalusíes



Acciones cristianas de dominio negativo del mar

1. El poder naval islámico y la dinámica fronteriza.

Sabemos de la llegada de tropas islámicas a través del lado Sur del estrecho de Gibraltar. Lo indudable es que este paso se realizó, no podía ser de otra manera, por mar, en varias ocasiones, y en una de ellas en varias veces. Esto indica capacidad logística y de intervención naval, bien con una fuerza naval propia, bien forzada o de «alquiler». Es decir, la invasión terrestre tuvo lugar debido al ejercicio del «dominio positivo del mar», al poder moverse impunemente sin oposición alguna⁵.

Tras el valiato y la consolidación de la presencia islámica, primero con el emirato y luego con el califato omeya de Córdoba, se aprecia un hervidero de actividad naval en especial en la costa mediterránea⁶. Los marinos andalusíes se asientan sobre bases avanzadas, como las que suponían las Islas Baleares o el enclave de Fraxinetum, y después, extenderán sus acciones. El Mediterráneo se convirtió en un mar islámico, prácticamente andalusí, por lo que el poder político omeya pudo extender su influencia más allá del marco terrestre Peninsular⁷. Estas

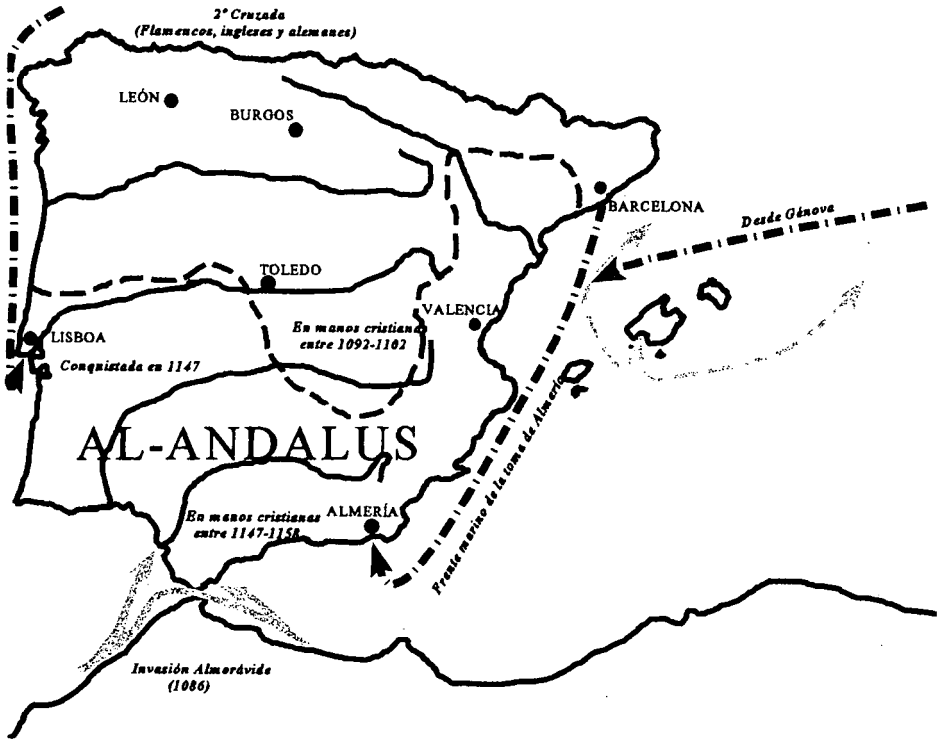
⁵ En este caso estaríamos ante una acción en la que la marina auxilia a las tropas terrestres para un asalto anfibio que culminaría con el dominio, prácticamente total, de la Península Ibérica. La magnitud de las cifras que se suelen dar de las tropas musulmanas habla muy a las claras de la capacidad de transporte y organización, es decir, de la logística, de la flota con la que franquearon el Estrecho. Es un caso claro en el que la movilidad de la frontera marítima modifica una frontera terrestre, al lograr la capacidad de enfrentarse contra otro poder político asentado anteriormente, en este caso el visigodo.

⁶ Son especialmente interesantes las obras de Jorge Lirola Delgado y Claud Picard. También el capítulo VII de la obra de Mohammad Bashir Hasan Radhi. En esta última, en la página 92, se dice literalmente respecto a los motivos de la invasión de la Península Ibérica «*Para asegurar la frontera musulmana en el Norte de Africa en el mar Mediterráneo*». La negrita es mía. Sobre la marina nazarí, destaca un artículo de Luis Seco de Lucena.

⁷ Todas estas acciones tendrán como marco cronológico los siglos IX y X y serán combinación de iniciativa privada de tipo corsárico e iniciativa oficial Omeya. En el siglo IX se tienen multitud de noticias de acciones de la flota andalusí. Así, en el 806 se conquista Córcega a los bizantinos, en el 829 Creta, en el 824 se remonta el Ródano hasta Arlés, en el 848 contra Mallorca y Menorca, en el 848 contra Marsella y la costa hasta Pisa.

Desde el siglo X destaca la presencia y acción Omeya en el norte de África, al fin de contrarrestar la presencia de los abasíes y luego de los fatimíes. A tal fin, los Omeyas, desde Abd al-Rahman III impulsan una política expansionista conquistando Melilla en el 927, Ceuta en el 931, así como diversas expediciones contra las costas norteafricanas en los años 935, 942-43, 944-45 y 946-47, por mencionar algunas. Estas expediciones marítimas permitieron aumentar la frontera terrestre Omeya por el norte de África, controlando prácticamente toda la navegación por el Mediterráneo occidental. También tenemos el asentamiento atlántico andalusí de Salé.

Otro tipo de acciones fueron las realizadas contra quienes las fuentes islámicas identifican como «francos». Muhammad I intentó un ataque marítimo contra Galicia que no llegaría a reali-



- ← ■ ——— IncurSIONES cristianas dominio positivo del mar
- ← ——— Líneas islámicas de dominio positivo del mar
- ← □ ——— Líneas islámicas de dominio negativo del mar

acciones navales no tendrán gran repercusión en el territorio cristiano hispano, debido a la inexistencia de unas entidades políticas significativas y al dominio musulmán sobre la práctica totalidad de las costas ibéricas, desde Oporto y Lisboa hasta Tortosa y Barcelona, pasando por el Algarve, Sevilla, Tarifa, y sobre todo Almería, verdadera base naval, desde la cual partirán expediciones tanto hacia el Sur como hacia el Norte.

La consistencia de este poder naval en la zona costera, en especial mediterránea, se aprecia de forma evidente si contemplamos un mapa del proceso de Reconquista, vemos como el avance cristiano es más rápido y consistente por el centro peninsular mientras que por los flancos costeros, excepto en el caso de las tomas de Oporto y Barcelona, el avance es mucho menos importante. Esta presencia y dominio del mar y de las zonas costeras permitirá el contraataque musulmán en varias ocasiones, las denominadas invasiones africanas, realizadas impunemente⁸.

zarse debido a las inclemencias meteorológicas. Ya en el siglo X, Abd al-Rahman III intentó varias expediciones navales contra los «francos». La primera en el 933 también fallida por la climatología; la segunda en el 935 y aunque la población atacada estaba alertada, fueron derrotados, dirigiéndose la expedición contra Barcelona y su costa; esta expedición contra Barcelona se repitió en el año 940, así como contra las costas catalanas en el 939-40, en concreto a Barcelona y el cabo de Creus; en el 942 se alcanzan las costas de Francia; en el 985 y 997, Almanzor organiza sendas expediciones contra las costas catalanas y gallegas, lo que habla muy bien de la capacidad de intervención de la marina tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico.

Un elemento a destacar en la formación y consolidación de la marina Omeya serán las incursiones normandas a las costas de Al-Andalus. En el siglo IX, en los años 844, 858, 859 y 860 y el el siglo X en el año 966 y dos en el año 971. Estas incursiones tuvieron, en especial las primeras, una gran influencia, tanto en el aspecto terrestre como en el marítimo. En el terrestre, la creación de una línea de atalayas dedicadas a la vigilancia de la costa, además de influir en la fortificación de núcleos urbanos como el de Sevilla. Respecto a la influencia marítima la acción más notable fue la creación de una especie de Guardia Costera -término que ha de ser empleado con reserva-, que patrullaba las costas atlánticas, incluso más allá de las aguas «territoriales» andalusíes, la frontera marítima nuevamente se adelanta para proteger a la terrestre. Además se preparó una flota de combate para enfrentarse con las incursiones una vez localizadas, bien sea por la vigilancia marítima, bien por la terrestre, tal y como ocurrió con los asaltos del siglo X.

⁸ Almorávides en 1086, Almohades en 1195 y 1211 y Benimerines en varias ocasiones, entre ellas en 1232 y 1275, quienes cruzaron el estrecho de Gibraltar a su voluntad a sabiendas de la ineficacia cristiana en el campo náutico. Aunque a la larga estos coletazos no variaron el final del proceso -sin hacer historia predeterminada-, si que permitieron prolongar la presencia islámica en España. Desde el lado cristiano, aparentemente, no se prestó en un primer momento la debida importancia a la cuestión de mantener la primera línea de defensa/ataque no en el suelo de la Península, sino en el mar del Estrecho. Esta situación cambió, no mucho, a finales del siglo XIII, cuando

Hasta el momento de inflexión del siglo XIII, las conquistas de ciudades costeras, como Valencia (1092-1102) por el Cid († 1099) o Almería (1147-1158) por Alfonso VII, resultaron inoperantes al no poder mantenerse la ocupación en un territorio hostil, sin la posibilidad de un constante apoyo por vía marítima que hubiese permitido su mantenimiento. Estas acciones muestran indicios de una línea política y estratégica en la que se manifiesta la importancia estratégica dada al mar, en concreto al Mediterráneo, ya que los objetivos apuntados no son casuales, sino que son importantes focos de actividad naval y comercial.

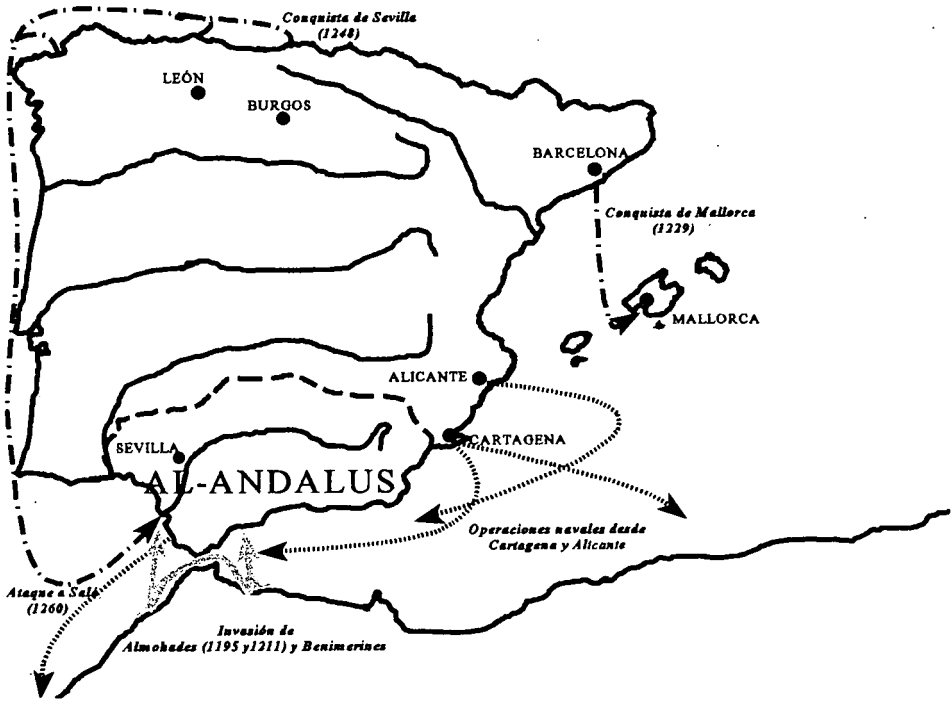
Desde el siglo XIII el poder naval islámico se debilita en todo el Mediterráneo. En España, reflejo de esto son las tomas de Sevilla, Cádiz, Cartagena, Mallorca, Reino de Valencia, etc. El canto de cisne del poder naval islámico se producirá en el siglo XIV, los musulmanes peninsulares tienen que recurrir a pedir el auxilio de flotas norteafricanas ajenas a ellos. Desde ese momento, con el resultado final de las campañas del Estrecho —conquistas cristianas de Algeciras, Tarifa y Gibraltar—, el tiempo de la presencia islámica estaba llegando a su fin aunque aún agonizase una centuria más. Estas campañas, las del Estrecho, dan la medida de la importancia y consciencia en la posesión de fuerzas navales. Tanto cristianos como musulmanes realizaron ímprobos esfuerzos por vencer en el mar, sabedores de la importancia de esa victoria en la consecución de la victoria en tierra. En este caso se aprecia como la movilidad de la frontera marítima, es decir, la capacidad de enviar la flota más allá del marco político propio, permite la expansión/solidación de las fronteras terrestres.

2. El poder naval cristiano y la dinámica fronteriza.

De forma más bien inconsciente, los diversos poderes cristianos peninsulares van cayendo en la cuenta de que para lograr el final definitivo de la presencia islámica en España no basta con las tropas y fuerzas terrestres. Se necesita algo más.

El momento de inflexión es el siglo XIII. Antes hay una serie de datos que nos permiten ver el cambio de percepción de los cristianos peninsulares. En el Mediterráneo es donde primero se aprecia ese cambio, en la expedición de Suñer de Ampurias contra Almería (889) o los intentos de genoveses y pisanos de apoderarse de Mallorca, intentos todos ellos que fracasaron, no así la toma de Tortosa (1148) por parte de Ramón Berenguer IV con auxilio genovés. En el Atlántico la reacción es algo más tardía y se refleja en el encargo que el Arzobispo Gelmírez († 1140)

la monarquía castellana se dio cuenta de tal situación, aunque no se mantuvo una constancia, necesaria para un fin rápido mediante el bloqueo de la costa andalusí, a través de una flota castellana permanente. La tónica general fue actuar al paio de las necesidades puntuales con motivo de tal y cual expedición o de tal y cual cerco.



- ← ——— Acciones cristianas de dominio positivo del mar
- ← ——— Acciones islámicas de dominio positivo del mar
- ← Acciones cristianas de dominio negativo del mar

realiza a unos constructores navales italianos de construir barcos de guerra con los que enfrentarse a las incursiones islámicas y realizarlas ellos mismos contra territorio andalusí. También tenemos la toma de Lisboa (1147) aprovechando la presencia de una flota, en el marco de la Segunda Cruzada, proveniente del Norte de Europa y con destino a Tierra Santa. Estas dos acciones obtuvieron más éxito. Aún así, el flanco costero oriental islámico permanece prácticamente incólume, bien es verdad que allí la tradición naval era mucho mayor, permitiendo a los musulmanes cierta ventaja que perdurará hasta el siglo XIII.

Aparte de estas acciones militares, en la documentación se hace perceptible ese progresivo cambio de mentalidad de mayor impulso de la actividad marítima. Desde el siglo XI hasta mediados del XIII, los fueros de las villas costeras de Galicia, Asturias, y Cantabria y los *furs* y *costums* en la fachada marítima de la Corona de Aragón, van configurando un panorama en el cual desde el inicial y finisecular aprovechamiento de los restos de naufragios en el Atlántico o la contemplación pasiva, como escala o centro suministrador, del comercio «internacional» en el Mediterráneo⁹, desde esos momentos decía, se pasa a una participación, potenciación y regulación de tales actividades¹⁰. De tal modo se preparaba el ataque definitivo contra el Islam peninsular, que se producirá en el siglo XIII y que restablecerá en el siglo XV las fronteras de la Hispania romana y visigoda.

Tras las Navas de Tolosa (1212) y las posteriores conquistas de Córdoba (1236) y Jaén (1246), la frontera terrestre quedaba nuevamente vulnerable desde el mar. Se hacía imprescindible su control, impensable sin la concurrencia de fuerzas navales. Las acciones principales serán las tomas de Mallorca (1229) y Sevilla (1248), completadas por un corolario de acciones como la conquista de Valencia y su Reino (desde 1231), la de Cádiz o, enmarcada en la conquista del Reino de Murcia, la de Cartagena¹¹. Desde ambos lados del extremo Norte del Estrecho

⁹ El aprovechamiento de restos de naufragios o la devolución de los mismos a su legítimo dueño, sí aparece y lo reclama, viene reflejado, por ejemplo, en fueros como el de Santander, concedido en 1187, en su precepto trigésimo segundo. Respecto al marco Mediterráneo, la prueba vendría dada por las observaciones de Benjamín de Tudela acerca de la ciudad en su *Libro de Viajes*, tal y como se ve en las páginas 159-160 de la edición realizada en Pamplona en 1994.

¹⁰ Así, aparte de privilegios esporádicos, la aplicación castellana, *Leyes de Layrón*, de los usos marítimos del Atlántico reflejados en los *Rôles d'Olerón*. En la Corona de Aragón, toda la carga de tradición e innovación contenida en el *Libro del Consulado del Mar*.

¹¹ El fuero de esta localidad, concedido en 1246, es significativo de la importancia que se le darán a las actividades bélicas por mar, al igual, aunque a menor escala, que en el fuero de Sevilla. Véase J. GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Reinado y diplomas de Fernando III*. Volumen III, Córdoba, 1986. 297-300, para el fuero de Cartagena y 408-412 para el de Sevilla.

se preparan las fuerzas navales que se enfrentarán duramente en el siglo XIV e inicios del XV a la fuerza naval musulmana, también a ambos lados del Estrecho. La frontera marítima se adelanta a la terrestre para que las tropas cristianas puedan avanzar y asentarse mejor en territorio conquistado sin arriesgarse a un posible contraataque desde el Sur.

Esto permitió un poso y experiencia que aprovecharon los aragoneses para su expansión por el Mediterráneo, tras la derrota de Muret (1213), final de las presiones ultrapirenaicas. A los castellanos les servirá para la dura prueba de las campañas del Estrecho y para, clarificada la situación interna en 1369, expandirse por los mares del Norte de Europa y también por el Mediterráneo. Fue este avance de la frontera marítima respecto al solar Peninsular lo que permitió cierta primacía aragonesa en el Magreb y la conquista de las Canarias o el fin de la conquista del Sureste Peninsular por parte castellana, aplicando un «dominio positivo del mar» al ejercer un bloqueo naval que impidió la recepción de refuerzos y ayuda de cualquier tipo desde la otra orilla. Sin esta acción, el final de la Reconquista se hubiese alargado quien sabe cuántos años más. Desde ese momento, el Islam norteafricano ejercerá cierto «dominio negativo del mar» mediante acciones piráticas e incursiones sobre la costa del Levante peninsular hasta bien entrado el siglo XVIII. Estas acciones propiciaron, entre otros factores, las intervenciones terrestres en el Norte de África en los siglos XVI y XVIII y el mantenimiento de una escuadra de galeras para guardar el Estrecho. Pero ya rebasamos ampliamente el marco cronológico propuesto.

IV. CONCLUSIONES

La gran mayoría de los tratadistas civiles o militares sobre asuntos estratégico/militares, no dejan lugar a la duda al reseñar la importancia del factor naval, es decir, del «dominio del mar», en el respaldo y consecución de logros de las acciones y campañas terrestres o en la obtención de determinados objetivos estratégicos. Aún existiendo otros factores, sin el ejercicio y supremacía del poder naval no se entienden: la victoria de los griegos sobre los persas; el triunfo de Roma sobre Cartago; no se explicaría la expansión de las ciudades italianas, y no italianas, por el Mediterráneo y Mar Negro; no se podría analizar bajo concepto alguno la expansión española por Europa, América, África y Asia; el imperialismo británico quedaría sin su misma base; tampoco se comprenderían las victorias aliadas en la Primera y Segunda Guerra Mundial; más recientemente, la denominada Guerra Fría se ha resuelto a favor de quienes manifiestamente disponían del «dominio del mar».

Pero volviendo a nuestro caso concreto, se abre un amplio abanico de interrogantes. ¿Pudieron los musulmanes invadir la península Ibérica sin el concurso de una flota? La respuesta es no.

¿Habrían podido realizar la invasión si se les hubiese enfrentado una hipotética flota visigoda? Quién sabe. El caso es que el paso del Estrecho se realizó impunemente y permitió colocar en poco tiempo una gran fuerza militar que posibilitó vencer a las huestes visigodas.

Una vez ubicados los musulmanes en España, ¿podrían haberse asentado en Frexinetum, Creta, Alejandría o Salé sin capacidad naval? Evidentemente no, y en el caso de Creta, hasta físicamente hubiese sido imposible¹².

Respecto a los cristianos, ¿podrían sus tropas concluir el proceso denominado Reconquista sin el concurso de la fuerza naval? Seguramente sí, pero en un plazo de tiempo mucho mayor y con un mayor coste económico y humano.

¿De qué manera se hubiese podido tomar Sevilla, Cádiz, Valencia, Mallorca, Algeciras, Gibraltar, etc.? En el caso de Mallorca hubiese sido imposible y en los demás casos muy complicado, por no decir también que imposible si estas ciudades gozasen de comunicación marítima fluida.

La posesión de una flota permitió dos tipos de acciones. Por un lado, una expansión político y militar más allá de las fronteras terrestres establecidas. Por otro lado, sobrepasar, en el caso Peninsular, la frontera terrestre y con ello bien producir pánico y desconcierto, como en el caso de las incursiones musulmanas sobre Galicia, bien el estrangulamiento de las posibilidades de comunicación y abastecimiento, como lo ocurrido en las campañas del Estrecho.

La frontera marítima, intangible, flexible y permeable, antecede a la terrestre, más tangible, y menos flexible y permeable, en cualquier época y lugar y por ello la Edad Media Hispana no iba a ser menos. Quien controla el mar controla la tierra, y no al contrario, como los tratadistas no se cansan en indicar.

Por otro lado, si intentamos contemplar el proceso histórico denominado Reconquista en un marco mediterráneo y no solo Peninsular, se puede poner en relación este proceso con la consecución de una primacía no tanto religiosa o política, sino más bien económica y tecnológica, entre la orilla Sureste frente a la Noroeste de este mar. En este marco, el dominio de la Península Ibérica se muestra

¹² A no ser que pudiesen emular a las *Fallschirmjaeger*, tropas paracaidistas alemanas, de la Segunda Guerra Mundial. Las fuentes medievales en este aspecto parecen claras y se indica la llegada de los musulmanes por mar, no desde el cielo.

imprescindible desde la perspectiva musulmana como plataforma expansiva por el Mediterráneo Occidental, mientras que desde la perspectiva cristiana, la concepción estratégica sería justo la contraria.

Pero la confrontación no lo es todo. Si bien los musulmanes hicieron propia la tradición naval mediterránea de época clásica, el devenir de los siglos aumentó el peso científico, teórico y material, que permitió un desarrollo y aceptación de novedades, tanto en técnicas de navegación –el astrolabio, la brújula–, como en técnicas auxiliares –la cartografía–. Todo este avance científico fue elaborado, asimilado, adoptado, desarrollado –no necesariamente por este orden–, junto con chinos y hebreos, pasando a Occidente principalmente a través de la península Ibérica –aunque existiesen otros puentes–. Una vez más la condición fronteriza de la península Ibérica, más bien de sus mares, se presenta de forma espléndida en la ósmosis científica e intelectual que de ella se deriva¹³.

¹³ Joaquín Vernet, en muchos de sus artículos ha dejado patente estas cuestiones científicas y prácticas en la navegación islámica del Mediterráneo occidental. Por ejemplo, «La cartografía náutica tiene un origen hispano-árabe?» *Revista del Instituto de Estudios Islámicos*, I (1953), 66-91; También, «Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico» *Revista General de la Marina*, CXLIV (1953), 6, 67-679.

BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

1. Frontera

BISHKO, Ch. J.: *Studies in medieval Spanish frontier history*. Londres, 1980.

FLORES DÍAZ, M.: «La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón», *II Estudios de Frontera, Alcalá la Real, 1997*. Actas, Jaén, 1998, 245-255.

HESS, A. C.: *The Forgotten Frontier. A history of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier*. Chicago-Londres, 1978.

MANZANO MORENO, E.: *La frontera de Al-Andalus en época de los Omeya*. Madrid, 1991.

TURNER, F. J.: *The frontier in American History*. 1920. Reedición, Nueva York, 1953.

2. Guerra

GARCÍA FITZ, Fco.: *Castilla y León frente al Islam. Estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII)*. Sevilla, 1998.

PRYOR, J. H.: *Geography, Technology and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988.

3. Estrategia naval

a) General:

CASTEX: *Teorías estratégicas*. 5 vols. Buenos Aires, 1974.

GORSHKOV, S. G.: *The sea power of the state*. Nueva York, 1979.

LA COSTE, P.: *Estrategias navales del presente*. Madrid, 1987.

MAHAN, A. T.: *Influence of the sea power upon History. 1660-1783*. Nueva York, 1890.

ROYAL NAVY: *The fundamentals of British Maritime Doctrine*. Londres, 1995.

TILL, G.: *Modern Sea Power*. Londres, 1987.

VV.AA.: *La estrategia naval y su evolución*. Madrid, 1992.

VV.AA.: *Naval operation analysis. Annapolis, 1977*. Traducido al español Análisis de operaciones navales. Marín, 1977.

VV.AA.: *Sea Power. A naval History*. Annapolis, 1982.

b) General para España:

ÁLVAREZ ARENAS, E.: *El español ante el mar*. Madrid, 1969.

BORDERÉ MORENCO, F.: *España, poder marítimo y estrategia naval*. Madrid, 1985.

CARRERO BLANCO, L.: *España y el mar*. Madrid, 1941.

CEREZO MARTÍNEZ, R.: *España y el poder marítimo*. Madrid, 1975.

NAVARRETE, A.: *El problema marítimo de España*. Madrid, 1917.

NOVO Y COLSON, P.: *El poder naval. Discurso de su recepción. Real Academia de la Historia, 14 de febrero, 1909*. Madrid, 1909.

SÁNCHEZ DE TOCA, J.: *El poder naval en España y política económica para la nacionalidad Ibero-Americana*. La Coruña, 1898.

4. Historia naval

a) Española:

–Islámica:

HOENERBACH, W.: «La navegación Omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales», *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebráicos*, II (1953), 77-98.

LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, 1993.

MORALES BELDA, Fco.: *La marina de Al-Andalus*. Barcelona, 1970.

PICARD, C.: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age. VIII-XIII siècle*. París, 1997.

RADHI, M. B. H.: *El ejército en la época del Califato de Al-Andalus*, tomo I, cap. VII. Madrid, 1990.

SECO DE LUCENA, L.: «El ejército y la marina de los Nazaríes», *Cuadernos de la Alhambra*, VII (1971), 35-40.

–Cristiana:

BALLESTEROS BERETTA, A.: *La marina cántabra*, vol. I, Santander, 1968.

CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Castilla, potencia marítima*. Madrid, 1985. Separata *Revista de Historia Naval*, 1985, (8), 5-14.

–*La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991.

CERVERA PERY, J.: *La estrategia naval del Imperio*. Cap. I. Madrid, 1982.

–*El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

b) Otros ámbitos:

BRAGADIN, M. A.: *Histoire des Républiques maritimes italiennes*. París, 1955.

CALWELL, C. E.: *Effect of maritime command on land campaigns since Waterloo 1815*. Edimburgo-Londres, 1897.

MEIRAT, J.: *Marines antiques de la Méditerranée*. 1964.

MORDAL, J.: *Vigint-cinq siècles de guerre sur mer*. París, 1959.

PALMER, M. A.: *Origins of the maritime strategy*. Washington, 1988.