LA MARINA ALFONSÍ AL ASALTO DE AFRICA, 1240-1280. CONSIDERACIONES ESTRATÉGICAS E HISTORIA.

José Manuel Rodríguez García (Universidad de Salamanca)

*REVISTA DE HISTORIA NAVAL, 85 (2004): 27-55

Después de la toma de Sevilla por Fernando III el santo (1248) África se presentó como el siguiente objetivo a alcanzar por parte de las monarquías peninsulares, especialmente la castellana. El presente trabajo se enmarca al inicio de la llamada guerra por el estrecho de Gibraltar¹.

1. Bases ideológicas y justificación.

El interés del reino de Castilla-León por la zona norteafricana se justifica en dos puntos. Uno tiene un carácter puramente estratégico como es la consciencia de la permanente comunicación entre al-Andalus y los estados musulmanes norteafricanos y por tanto el necesario control de la zona del estrecho para evitar la continua llegada de tropas musulmanas al escenario peninsular desde el continente africano. La justificación ideológica está unida a la idea de Reconquista que desde el s.IX aboga por la recuperación de las antiguas tierras pertenecientes a la Hispania romana cristiana y el reino visigodo. En ese sentido entronca plenamente con el ideal cruzado defendido por

_

¹ El tema de la "batalla del estrecho" también ha sido analizado por diferentes autores extranjeros como ROSENBERG, B. "Le controledu Détroit de Gibraltar (XII-XIIIe siecles)", 15-42. *L'Occident Musulman et l'Occident Chretien au Moyen Age*. Rabat, 1995); LEWIS, A.R. "Northern European sea power and the Strait of Gibraltar, 1031-1350".pp.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 Magrhrib au XIII ei XIV siecles*. 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.

los Papas de la época que consideran la recuperación de antiguas tierras cristianas como motivo válido para lanzar una cruzada en toda regla.

Asegurando esta relación entre Reconquista-actuación contra los musulmanes de la península y el norte de Africa-Cruzada estaba, por un lado, el reconocimiento papal de que una actuación vigorosa en el escenario peninsular ayudaba a la Cruzada a Tierra Santa y, por otro, la hipótesis también repetida por Alfonso X (con antecedentes desde la época del obispo Gelmírez, a principios del s. XII) que el mejor camino para liberar los Santo Lugares era la penetración por el Magreb y de ahí continuar hacia Oriente².

2. Antecedentes

La intervención por parte de las potencias cristianas en el escenario magrebí no es una iniciativa original de Alfonso X. Su propio padre, Fernando III, ya había dado muestras de su interés en esa zona. En 1226, durante la época de la disolución del califato almohade, llega a un acuerdo para el envío de tropas cristianas al servicio de dicho califa a cambio de dinero y ciertas libertades religiosas³. Más tarde es su hijo Alfonso X quien recoge las intenciones de Fernando de llevar la lucha allí tras la conquista de Sevilla, proyecto en principio frenado por la muerte de Fernando⁴. Tanto Portugal como Castilla-León y la corona de Aragón darán muestras de su interés en el escenario norteafricano (*previamente tanto Pisa como Genova habían tenido actuaciones puntuales).

² Acerca del contexto cruzado ver: RODRÍGUEZ GARCÍA, J.M. *Idea y realidad de Cruzada en tiempos de Alfonso X el Sabio*. Grado de Salamanca (tesina inédita); idem. "Henry III, Alfonso X of Castile and the Crusading plans of the thirteenth century (1245-1274)" *Henry III and his time*. Ed. B. Weiler. Ashgate, 2002. Pp. 99-120

³ Sobre este reinado ver GONZÁLEZ GONZÁLEZ, J. Fernando III, 3 vols, Córdoba, 1980-1986 y RODRÍGUEZ LÓPEZ, A. La consolidación territorial de la monarquía feudal castellana: expansión y frontera durante el reinado de Fernando III. Madrid, 1994. J. GONZÁLEZ, además de la ganancia económica, veía en ello una política predeterminada por Fernando III que buscaría estar mejor informado de lo que ocurriese en el interior de ese reino musulmán norteafricano, al tiempo que le permitiría contar con un grupo poderoso en el mismo centro de la estructura musulmana que le permitiría sostener, en caso de necesidad, a estados decadentes, como lo era el almohade por entonces, para servir como estado tapón ante el nacimiento de otros poderes musulmanes en la zona.

⁴ Primera Crónica General, cap. 1131, B.A.E. ed. Menéndez Pidal, Madrid, 1906. Reed. 1977; Crónica de los veinte reyes, p. 346.

Por otro lado el papado lleva operando en la zona desde los años 30 del siglo XIII, intentando reimplantar antiguos obispados para velar por las almas de la población cristiana bajo dominio musulmán (comerciantes, esclavos-prisioneros, mercenarios⁵). De su actuación se desprende que deja el asunto magrebí en manos peninsulares, o al menos de la iglesia peninsular confiándoles a ellos las labores de implantación y predicación, otorgándoles beneficios cruzados, e incluso confiando la disputada plaza de Salé a la Orden Militar de Santiago ya en 1245⁶. La clara conciencia papal de que el apoyo naval es fundamental para su labor predicadora (o de cruzada) en el norte de África se pone de manifiesto en la carta que expide Inocencio IV a "universi christi fidelibus per maritimam Yspaniae constitutis" para que asistan y ayuden a Lope, nuevo obispo de Marruecos o a sus emisarios, en todo lo que pidan. La carta se dirige a aquellas zonas con destacada importancia marinera⁷. El antecedente más directo con lo que será la política alfonsí es la política papal por conseguir fortalezas seguras específicamente se pide que sean costeras-, para la protección, en caso necesidad, de la población cristiana bajo los almohades⁸. El último intento en este sentido será la misiva de 1251 por parte de Inocencio IV al rey de Marruecos9. Ante la nula respuesta el papado pasará a una política más agresiva apoyando decididamente la cruzada castellana al norte de África (1252-1263, Ver n.2).

Desde un punto de vista estratégico se es consciente de la permanente comunicación entre al-Andalus y los estados musulmanes norteafricanos y por lo tanto se hace

⁵ Sobre cristianos en el Norte de África, BOISSE, Ph. "Cristianos en el norte de África", *Casa de Velazquez. Almohades III* (en prensa)

⁶ Bullarium O.M. de Santiago, p. 166

⁷ 1246/10/18. Del mismo modo escribe a los arzobispos y obispos de Tarragona, de Narbona, Majorca, Bajena, Valentia, Barcelona, Genova, Mantua, Portugal, St. emeterii (Burgos), S. Sebastián, Laredo (Burgos), Castrourdiales (Burgos) y Lisboa. QUINTANA PRIETO, A. *La documentación pontificia de Inocencio IV* Salamanca . 1987. Acerca de la labor de los franciscanos en el norte de África: AJELLO, A. *La croce e la Spada. I franciscani e l'Islam nel duecento*. Nápoles, 1999.

⁸ 1246/10/31. QUINTANA PRIETO, A. *La documentación...*, 332

⁹ QUINTANA PRIETO A. *La documentación pontificia de Inocencio IV*. Salamanca, 1987; doc. 712, 718 y 719.

necesario el control de la zona del estrecho para evitar la continua llegada de tropas musulmanas al escenario peninsular desde el continente africano. Alfonso X también reconocía la potencia naval norteafricana, especialmente de las flotas tunecina y ceutí que ya habían intentado el infructuoso socorro de Sevilla en 1247-8. Por lo tanto el controlar esa amenaza naval, o la zona de comunicación (el estrecho) era un objetivo prioritario de su política exterior¹⁰.

Además, Alfonso podía contar con el ejemplo aragonés. Jaime I había llevado a cabo una agresiva política naval para contrarrestar el poder de las flotas de Mallorca y Túnez, consiguiendo la conquista de las islas (1229) y el pacto con Túnez, lo que le había facilitado la conquista de Valencia (1239). Después de esa primera fase, y aún con una cierta actividad pirática¹¹, la política aragonesa se mostraba mucho más conciliadora en cuanto al escenario norteafricano, primando sus intereses comerciales, gracias al mantenimiento de una cierta presión por parte de su marina (bien por iniciativa privada, bien por orden real) y el control de las milicias aragonesas cristianas al servicio de los sultanes de Túnez¹².

3. Conceptos estratégicos navales:

-

¹⁰ Vease, por ejemplo, la carta que redacta para su hijo mayor, Fernando, en 1273, cuando éste está a cargo de la frontera sur. En ella le aconseja vivamente que lo primero que tiene que hacer es proteger el estrecho con una flota "...que la cosa, que primero devieredes parar mientes, era las galeras, como fuesen aguizadas ca si ellas agora estoviessen en el estrecho, non podría pasar Abenyuzuf, nin otro...". *Crónica de Alfonso X*, ed. M. González Jiménez, cap. LII. Murcia, 1998.

¹¹ Sobre la situación de 1255, RODRIGUEZ DE LAMA, I. *La documentación pontificia de Alejandro IV*, 83. Salamanca. En realidad la piratería era una actividad que se mantuvo, tanto por parte de cristianos como parte de musulmanes, durante toda la Edad Media y parte de la moderna. Al fin y al cabo comercio y violencia iban unidos. Parece ser que los musulmanes tenían su propia manera de entender la piratería (LAPIEDRA, E. "Piratas, corsarios y diplomacia en el mundo árabe mediterráneo", *II Congreso Internacional de Estudios Históricos: el Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*. Santa Pola, 2002. Pp. 75-89)

¹² Pedro III de Aragón (1276-1285) se mostraría más belicoso atacando Ceuta y Túnez en 1278 y quizás planeando otra campaña para 1281-2. Probablemente ese ataque de 1278 se debiera a una posible colaboración tunecina a la rebelión de los mudéjares valencianos de 1276, o a una campaña de castigo por parte del nuevo monarca aragonés, para demostrar al nuevo sultán tunecino (EL Mustansir Billah había muerto en 1277) quién mandaba en la zona.

Como ya explicara Manuel Flores¹³ hay dos conceptos básicos marítimos a tener en cuenta. Uno es el del dominio positivo/negativo del mar. El otro el de la flexibilidad/ profundidad de la frontera marítima.

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 las costas 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 Mahan, 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

¹³ FLORES DÍAZ, M. "La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la reconquista", *III Estudios de Frontera*, Jaén, 2000. Pp. 253-268

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 profundidad¹⁴.

4. Presupuestos geoestratégicos:

4.1 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 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 importante vientos 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

¹⁴ 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

además coincide con la llamada normal a las flotas en época de Alfonso X¹⁵. Por supuesto las características geofísicas de las costas pueden presentar dificultades o facilidades para el atraque de navíos o la navegación cerca de ellas, además de ser determinante para el establecimiento de puertos. El olvidar los condicionantes físicos de la navegación nos puede llevar a conclusiones erróneas al analizar determinadas campañas.

4.2. 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 reparación¹⁶, 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 sarracenos¹⁷. 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 engenios de asedio ante la capacidad limitada de la flota para transportar dicho tipo de maquinaria. Ahora bien, una armada lo suficientemente

-

¹⁵ 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.)

¹⁶ 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

¹⁷ 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, titulo 9, ley 38 sobre los que ayudan a los enemigos de la fe -navíos, madera-... con penas de excomunión reforzadas por medidas punitivas reales); P. IV, tit. 21, ley.4. acerca de las mercancías prohibidas.

potente, con un dominio positivo local, podría destacar unos cuantos navíos para que buscaran ese material en las cercanías.

5. 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 actualizados¹⁸. 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 diversos 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 partida¹⁹.

5.1 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.

¹⁸ 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

¹⁹ 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; 2ª *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 MARTÍNEZ, J. *Acerca 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, pp. 293, 338, 345, 516; II. 162-175. *Fuero de Cartagena* (1246), ed. F. Casal, Cartagena,

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 castellano²⁰), la defensa de Cartagena de los ataques sarracenos²¹, 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 gaditana²², 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 período²³ y que sería fundamental para la recuperación de zonas como Medina

^{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 (pp. 727-758). ²⁰ 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 otrossí, por servicio que nos ffara en este fecho que avemos començado 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.

21 Junio 1279 propuesta para el traslado de a 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 documentacion española Nicolás III (1277-82).ed. S. Domínguez Sánchez, León: 1999, d. 138.

²² 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 resaltará la nueva fundación de Cádiz y el hecho de que sea puerto para atacar al mar sarraceno (RODRÍGUEZ R 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, p. 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 (FERNANDEZ F.J. "Cádiz...", Historia, Instituciones y documentos, ():)

²³ 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.

Sidonia y Jerez de la frontera y la protección de Sevilla. Otros ejemplos clásicos de ataque a la costa serían la toma del castillo de Taount en 1256-7²⁴ y el ataque a Larache/Tsmis de 1269²⁵.

Por cierto, el tema de Tawunt se presenta conflictivo, sobre todo su localización. La documentación nos habla de "Tagunt", "Tegens", "Çagnut" en el reino norteafricano de "Tenetu", "Thenecii". Últimamente identificada con la ciudad de Taount/Tawunt (zona fronteriza entre Marruecos y Tremecen). 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. Según Slane, que traduce a ibn Jaldun, había dos Taount. Uno, era un fuerte sobre el mar justo al lado de Djama-Ghazpuat, pueblo situado a cinco leguas al este de la frontera marroquí. El segundo era otro castillo a cinco leguas al este-SE del precedente. Teóricamente dependiente de la

²⁴ Las fuentes cristianas recogen esta "victoria", no así las musulmanas. 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 "io fue en Alicante... que envie a reçebir 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. pp. 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 recevir el castillo 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, p.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, p.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 Ctdad 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 fuique 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 GARCIA 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, p.

^{214 (}Taount))
²⁵ Ver MANZANO p. 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. pp.535-540. *Actas. II Congreso Internacional. La ciudad en el al-Andalus y el Magreb.* Granada, 2002

cercana Tlemecen, sería ocupado definitivamente por los benimerines en 1272-6²⁶. Sabemos que en esa época también sirvió de refugio para líderes independientes. Se encuentra situada a unos 380-400 Km. de Alicante (aunque se podría acortar la distancia de aguada si se partiera de Carbonara o Vera, a unos 200 Km., pero acercándose a la musulmana Almería). Otra posibilidad es que se tratase del puerto de Tenes, villa marítima, a unas 28 leguas al oeste de Alger (por lo tanto al este de Oran), Esa zona costera estaba dominada por los Maghraoua, en esa época bajo el liderazgo de Mohammed-ibn-Mendil y se encontraba en equilibrio entre Tlemecen y Túnez; normalmente reconociendo la soberanía de los Hafsies de Túnez para mejorar suposición respecto a la vecina Tremecen, aunque con independencia.²⁷ Se localiza a unos 230/240 Km. de Alicante y Cartagena. Esto supondría una navegación mar a traviesa con viento favorable de ida en primavera. Dentro del límite de autonomía de las galeras (75 Km+ 3-4 días= 225/300 km)

En cuanto a su faceta de apoyo terrestre cabe mencionar la participación en los cercos de Sevilla (1248)²⁸ y Algeciras (1279)²⁹, así como el ataque a Salé, en 1260³⁰. El

²⁶ IBN JALDUN, *Histoire des Berbères. Et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale.* Barón de Slane ed. Paris, 1925 (reprod. L. Geuthner, 1995)..t.IV, 62. Manzano (p. 13) adelanta la fecha a 1272-3.

²⁷ Finalmente tendrán que firmar la paz con Yaghmorecen de Tlemecen en el (año de la batalla de Kaldaman) año de 1259. Parece que luego sus tropas se incorporan a las tropas de Tremecen para luchar contra los benimerines. Serán finalmente conquistados por éstos en 1299-1300. Ibn Jaldún, t. III, 313-317, t. IV, 144-145.

²⁸ 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. Así mismo, 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)*, pp. 10-28, Santander 1998-2000.

²⁹ Unas breves consideraciones sobre estrategia y logística en las dos campañas terrestre-navales de Algeciras (1278/9 y 1294/5) en GARCÍA FITZ, F "Hubo estrategia en la Edad Media", *IV Jornadas Luso-espanholas de Historia Medieval*, pp. 837-854. Oporto, 1998. Acerca del relacionado cerco y defensa de Tarifa (1292-4), idem. "La defensa de la frontera del bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del s. XIII", *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb, ss. XIII-XVI*, pp. 275-323. Madrid, 1988.

³⁰ 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: HUICI MIRANDA, A. "La toma de 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.* Pp. 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

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).

5.2 Las galeras constituyen el núcleo militar de una flota medieval³¹. Antes de avanzar hay que señalar que todos los buques tenían un doble uso comercial, galeras y tarídes incluidas³². 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 bierremes pudieron transportar hasta 200 hombres³³. Las galeras prefieren la navegación de cabotaje pernoctando en

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.

³¹ 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. "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 MARTIN, L. "Horse and cargo handling in Medieval Mediterranean ships", *The Journal of Nautical Archaeology*, 31 (2002): 237-247

³² 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.

³³ 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 a mantener 100

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.

Estos dos elementos de los que hemos hablado, radio de acción diaria y autonomía de los navíos, debieron ser, en buena lógica, puntos determinantes a la hora de establecer bases de avituallamiento y puntos fortificados³⁴. En este sentido quizá no sea una coincidencia que la frontera costera entre Granada y Castilla en época alfonsí coincida a grosso modo con esa distancia de 75 km desde los puertos con flota de Cádiz/Pto. De Sta. María y Cartagena.

Los grandes buques redondos, los típicos del gran comercio, podían llegar a convertirse en auténticas fortalezas flotantes gracias a su alta borda (a veces reforzada con castillo en proa/popa) que se elevaba muy encima del nivel de la galera, y a su mayor capacidad de carga que se traducía en una mayor cantidad de gentes de armas embarcadas. Algunas de estas grandes naves podían llevar hasta ciento cincuenta hombres de armas además de su tripulación normal, e incluso tenemos casos de que los hombres de las galeras de un convoy en condiciones de inferioridad pasaron a refugiarse todos en el gran buque redondo que les acompañaba. Como desventajas presenta su escasa maniobrabilidad (depende por completo del viento) si las comparamos con las galera, y su mayor calado que impiden que se acercan en exceso a la costa y que requieran ciertas facilidades portuarias.

El armamento que transportaban, además del espolón (que no siempre aparece en las fuentes) se componía de armas individuales de dotación (espadas, capacetes, lorigas,

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

³⁴ Como así parece demostrar el caso veneciano (DOTSON, J.E. "Foundations...)

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 engenios para el lanzamiento de fuego griego, cal y jabón. Tanto la infantería embarcada, como las ballestas medias (y otros posibles engenio 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 anfibio de esas naves, se consideraba factible que una flota pudiera atacar con éxito objetivos costeros fortificados.³⁵ 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.

5.3 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 consideración que el rey tenía de estas villas como plataformas para la

³⁵ 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. El antecedente más remoto de una flota atacando exitosamente una posición fortificada podría buscarse en el ataque "cruzado" a Bizancio en 1204.

lucha marítima contra los musulmanes "de aquen y de allent del mar"³⁶. 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 María³⁷. 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 1255³⁸.

5.4 **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.)³⁹.

5.5 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)⁴⁰. El desastre de una armada, en la Edad Media, no venía determinado por la pérdida de buques sino, sobre todo, por la

Sevilla, *Repartimiento*, Alfonso X dona el quinto de las cabalgadas -marinas- a la iglesia de Sevilla.(1252, 1279); referencia de 1264 al puerto de *Cádiz* para ataque a los navíos y costas sarracenas: RODRÍGUEZ R DE LAMA I. *La documentación Pontificia de Urbano IV*. Salamanca, 1981, d. 140-141 ³⁷ Además de otras propiedades en Murcia y Medina Sidonia, Ferrol. Sobre la Orden Militar de Santa María, lo último en: RODRÍGUEZ GARCIA, J.M y ECHEVARRÍA ARSUAGA, A. "Alfonso X, la Orden Teutónica y Tierra Santa: una nueva fuente para su estudio". *Las Órdenes Militares en la Península Ibérica*. esp.pp. 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. Una sinopsis del papel de las órdenes militares hispanasen la lucha en el mar en AYALA, C. de. *Las Órdenes militares hispánicas en la Edad Media*. Madrid: 2003, pp. 536-539.

³⁸ *Repartimiento*, II, p. 170-171.

³⁹ La construcción y el mantenimiento de galeras y personal cualificado era especialmente costoso, llevándose la parte del león en cuanto a los gastos para campañas con participación marina. Sobre la importancia de la economía en las batalla véase CHAMBERLIN, C.L. "The king sent them very little relief", en Crusaders, condottieri and cannon: Medieval warfare societies around the Mediterranean. Leiden, 2003. Las cuentas de Jaime I y Sancho IV son muy ilustrativas en cuanto al ingente gasto que suponía mantener las galeras (BURNS, R.I. "The crusade against Murcia. Provisining the armies of James the Conqueror", en Jews, Muslims and Christians In and Around the Crown of Aragon. Ed. H.J. Hames, pp. 35-74. Leiden, 2004; LÓPEZ DAPENA, A. Cuentas y gastos (1292-1294) del rey D. Sancho IV el Bravo (1284-1295), Córdoba, 1984).

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.

6. Movilización.

Se ha calculado que la flota "permanente" del estrecho con la teóricamente podía contar Alfonso X rondaba las 20 galeras. En el repartimiento de Sevilla aparecen 17 comitres (cada uno con su galera)⁴¹. A ello hay que sumar la galera de la Orden de Santiago y las dos del Almirante⁴². Además es probable que Alfonso pudiera contar con la colaboración de la Orden de Avis, al menos de su base de Albufeira⁴³, de Calatrava⁴⁴, y puede que con otros navíos santiaguista de la costa del Algarbe o castellana⁴⁵. Es de suponer 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

⁴⁰ Alfonso ya se preocupó de todo ello en sus partidas. Ver nota arriba.

⁴¹ Algunos autores rebajan la cifra de las galeras sevillanas a trece. 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).

42 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, p. 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 aquende la mar" (ORTIZ DE ZUÑIGA, Anales de la Corona de Aragón, año 1259,

nº 1).

43 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 Historia 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. Pp. 365-6; 232-4; 270. M. Cunha & M.C. Pimenta, 'Algunas consideraçãos sobre as relaçãos entre os monarcas castelanos e a orden de Avis no século XIII', Boletín do Arquivo Distrital do Porto, II (1985) 47-55

⁴⁴ 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 (GONZALEZ, M. Diplomatario andaluz de Alfonso X. Sevilla, 1991, 136)

⁴⁵ 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.

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 Algeciras⁴⁶ y Almería⁴⁷.

No obstante 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 su naves y equipo) por un período mucho más largo, casi indefinido. Por otro lado había que llamar con antelación al conjunto de las tropas (especialmente las levas de las villas de tres a seis meses).

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 unía 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

⁴⁶ Algeciras era puerto estratégico fundamental, de ahí las diferentes campañas para su conquista. Una idea del daño que hacían los buques y puerto de Algeciras a Castilla en esta época nos viene en la carta que Sancho IV, el 21 de abril de 1292, expide a diversos obispos solicitando oraciones y misas para el éxito de la campaña que va a acometer contra dicha plaza. AC Badajoz, carp. III, nº7., inserto en testimonio notarial del 19 de mayo de 1292. Publicado en Carmelo Solís Rodríguez, "Archivo de la catedral de Badajoz. Documentos en pergaminos medievales", Memorias de la Real Academia Extremeña de las letras y las artes, IV (1998), 684-5

⁴⁷ Diversas fuentes en árabe nos comentan la fuerza y tipos de navíos que se podían encontrar en dicho arsenal/astillero.

duraron muy poco tiempo, y de los acuerdos con Inglaterra y Noruega no pudo sacar nada en limpio⁴⁸. Por otro lado pudo contar con la colaboración portuguesa y aragonesa en determinadas fases.

7. **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.

8. Inteligencia militar

Otro aspecto estratégico poco estudiado hasta ahora es el de la inteligencia militar aplicada al mar. Es decir los servicios de información y desinformación ⁴⁹. Parece claro que actividad comercial e información iban unidos en la Edad Media (casi del mismo modo 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,

4

⁴⁸ 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 interesada por el control de Islandia y las islas al norte de Escocia. Sólo la final de su reinado Alfonso verá como Eduardo I de Inglaterra autoriza que el castellano intente armar algunas galeras, previo pago, en sus puertos de Gascuña-Bayona (1276-1282).

⁴⁹ 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 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.

1252, 1260, 1264⁵⁰), 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 1275⁵¹)

9. 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).

Ya hemos hablado con anterioridad de los intereses castellanos y aragoneses en el área. Portugal, una vez acabada su reconquista peninsular, también parece que se planteó una expansión ultramarina, a la vez que se mantenía la tensión con Castilla por el tema de la delimitación de fronteras, especialmente en el Algarbe⁵².

Potencias marítimas como Pisa y, sobre todo, Génova también mantenían su presencia comercial en el área, interesadas tanto por el comercio local mediterráneo como la posible vía de comunicación a los puertos de Flandes y el Canal (especialmente

⁵⁰ Por ejemplo consultese la abundante información de la parecían disponer los ceutíes. Bien es cierto que la preparación de cruzadas, al ser públicas y requerir importantes recursos, difícilmente podrían pasar desapercibidas. Ver n. 63 y 66.

⁵¹ En la carta ya mencionada a su hijo Fernando, en el verano de 1273, descarta cualquier posible acción armada de tropas africanas. No cree que el benimerí está en condiciones de actuar y sería "relativamente fácil" pararle en el estrecho. Sus informaciones estaban peligrosamente desfasadas, como luego se comprobaría. Lo cierto es que el sultán meriní se había ya asegurado las principales plazas costeras norteafricanas (a excepción de Ceita) para fines de 1272.

desde 1274). Ambas potencias enfrentadas⁵³ buscaban la continuidad de dicha presencia tuviera quien tuviera el control de los puertos de la zona y el paso del estrecho.

En el lado musulmán estaría el nuevo reino nazarí de Al-Andalus. Granada, con su primer nazarí Muhammad ben Yusuf ben Nasr (1232-1238-1273) y su sucesor Muhammad II (1273-1302), también tenía sus propios intereses en controlar el área del estrecho, tanto por motivos comerciales como por controlar el "flujo" de tropas que pudieran provenir del norte de África⁵⁴. Afortunadamente para Castilla Alfonso pudo jugar la baza de los arraeces (desde 1266 en adelante), que reclamaban su independencia frente a Granada y entre cuyas bases territoriales se encontraba el importante puerto de Málaga.

Otro elemento a tener en cuenta es la presencia de importantes milicias cristianas al servicio de todos los poderes musulmanes de la zona⁵⁵ (incluido benimerines hasta 1280). A este respecto parece que ser que el relativo control que pudo tener Fernando III sobre las tropas mercenarias castellanas destacadas en África desapareció por completo en época alfonsí, nutriéndose éstas de un abultado número de renegados, rebeldes y desnaturalizados (además de otros aventureros)⁵⁶. Por otro lado Aragón sí pareció

⁵² Macías González, P. "El problema historiográfico de los Algarves... 1245-1281", 987-1016. IV Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval, II. Porto, 1998. Ver n. 37

Génova acabaría con la capacidad militar de Pisa en 1284, al tiempo que aún sostenía su enfrentamiento con Venecia.

⁵⁴ Para un resumen de la historia política de Granada durante este período ver VIDAL CASTRO, M. "Historia política", 60-114. El reino Nazarí de Granada. Historia de España de Menéndez Pidal, t. VIII, vol. 3. Madrid, 2000.

⁵⁵ De milicias cristianas al servicio islámico: BARTON, S. "Traitors to the faith? Christian Mercienaries in al-Andalus and the Maghreb, c. 1100-1300", 23-45. Medieval Spain. Culture, Conflict and Coexistence. New York, 2002; ALEMANY, J. "Milicias Cristianas al servicio de los sultanes de Al-Magreb." Homenaje a Codera, 133-169. Madrid: 1904; GIMÉNEZ SOLER, A. "Caballeros españoles en África y africanos en España", Revue Hispanique, 12 (1905): 299-327; BURNS, R.I. "Renegades, adventurers and sharp businessmen: the 13th century spaniards in the cause of Islam", *The Catholic Historical Rewview*, 58 (1972): 341-366; GUAL DE TORRELLA, M. "Milicias Cristianas en Berbería." Boletín de la Sociedad Arqueológica Lluliana, 34 (1973): 54-63; MONTOYA MARTÍNEZ, J. "El frustrado cerco de Marrakech, 1261-1262." Cuadernos de Estudios Medievales, VIII-IX (1980): 183-92; BATLLÉ, C. "Noticias sobre la milicia cristiana en el norte de África en la segunda mitad del s. XIII", pp. 127-137, Homenaje al profesor Torres Fontes, Murcia, 1987.

⁵⁶ A lo que hay que añadir aquellos caballeros en rebeldía contra Alfonso X refugiados en Granada y que prestaron sus servicios allí.

ejercer un cierto dominio sobre sus mercenarios, tanto en Tlemecén como, especialmente, en Túnez durante toda la mitad del s. XIII⁵⁷.

En el Magreb asistimos a los últimos estertores del gobierno almohade en pugna con el naciente poder benimerí, con Abu Yusuf Ya'qub (1259-1269-1286), que como todo nueva potencia musulmana hasta ese momento aspira a expandirse y controlar el al-Andalus. Ello facilitaría una situación inestable que propicia el sostenimiento de poderes independientes como Ceuta, con Abu 1-Qâsim ben al-Azafi (1249-1279), fundamentada en su poderosa flota. A esas potencias habría que sumar el Túnez de El Mustansir Billah (1249-1277;ya fuera del radio de interés directo de Castilla), a salvo de las acometidas benimerines gracias al reino tapón de Tlemecén (Ben Zayan Yagmuras, 1240-1287).

10. 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, Tlemecen, 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 descabezar de un solo golpe la jefatura almohade, benimerí o de Tlemecén.

En al-Andalus, los principales puertos militares (con atarazanas) eran Algeciras⁵⁸ 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

⁵⁸ Refortificada en el s. 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 ESCAÑO, J.B. *Al-binya, la ciudad palatina meriní de Algeciras.* Algeciras, 1999.

21

⁵⁷ Incluso Muntaner nos informa que durante la pretendida intervención de Aragón en el norte de África que desembocaría en la conquista de Sicilia (1282), el emisario musulmán que alentaba su intervención le confirmaba que "tots los crestians soldaders qui eren en Constantina e a Tunis e en tota la terra se n vendrien a ell, qui son bé mill hòmens a caval". Bernat DESCLOT, *Crónica*, ed. M. Coll i Alentern. Barcelona, 1999, pp. 156.

tercera línea, también con capacidades militares, estarían los puertos de Salobreña y Almuñecar. Mientras tanto, Ceuta⁵⁹ 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, Tsamisms/Larache, Melilla y Taount⁶⁰.

Mientras que los puertos del estrecho habían sido ampliamente fortificados entre los s. 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, Tanger) 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 benimeríes.

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

-

⁵⁹ 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.

⁶⁰ Últimas aportaciones en: PICARD, Ch. La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age (VIIIe-XIIIe siecles), Paris, 1997; idem. "Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VIIe-XVe s.)" en Chemins d'outre-mer.Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard. Éd. par D. Coulon, C. Otten, P. Pagès, D. Valérian . Paris, 2004. También: VIGUERA MOLINS, M.J. "La marina" pp.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 Nazaría 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; GOZALBES 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:

Tanger, Melilla y Taunt, y someter a la ciudad de Ceuta (1274-75) para atreverse a lanzar un desembarco a las costas peninsulares (1275⁶¹). 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 inefictividad de la marina meriní. Granada, que contaba con las bases principales de Algeciras, Málaga y Almería verá como la segunda pasa a poder de los arraeces 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.

11. Objetivos y desarrollo de la estrategia y campañas

La estrategia naval de Alfonso X era construir una flota que cumpliera las dos premisas esenciales de protección de la costa propia y ataque de la del enemigo. Dicha campaña iría in creccendo desde 1255 hasta 1279, con los lapsos de la rebelión mudéjar (1264-66), y el período de recuperación y reorganización de la frontera (1267-1269).

Tanto las Cantigas⁶² como otras fuentes cronísticas y diplomáticas ceutíes y granadinas nos informan que los puertos norteafricanos deseados por Alfonso X eran Arcila y Ceuta. Otra documentación peninsular nos habla que los puertos peninsulares ambicionados por Alfonso X eran Algeciras y Tarifa⁶³. En cualquier caso estos cuatro puertos eran claves para el control marítimo del estrecho (especialmente si cambiamos Arcila por Gibraltar).

GOZALBES CRAVIOTO, C. "El otro lado de la frontera: atalayas de la costa norte de Marruecos", V Estudios de Frontera (Alcalá la Real, 2003), Jaén, 2004.

⁶¹ Ordenando la construcción de navíos en Salé, Alhucemas, Tánger... Ceuta, aunque colaboró con barcos, no permitió el embarque desde su puerto. Sobre todo ello ver MANZANO RODRÍGUEZ, M.A. La intervención de los benimerines en la Península Ibérica, Madrid, 1992, p. 13 ff.

⁶² Cantigas 169 y 328. *Las Cantigas de Santa María*, Wettman, W. ed. Madrid: 1986.

⁶³ Negociaciones con el rey Granadino (1259-60). Posteriormente (1266-1279) negociaciones a varias bandas con granadinos, meriníes y arraeces (sublevados a Granada) (BALLESTEROS-BERETTA, A. Alfonso X, el Sabio. Murcia: 1966. reed. Barcelona, 1985, doc. 560 (1264); Crónica de Alfonso X); sitio de Algeciras (1278-9). Málaga pasaría por diferentes manos musulmanas sin unidad de acción: arraeces, meriníes y granadinos.

De todas las campañas navales llevadas a cabo por Alfonso X contra puertos fortificados musulmanes quizás la más controvertido sea la toma de Salé en 1260⁶⁴. Este acto tiene una serie de antecedentes ya comentados, y una serie de precedentes inmediatos: las acciones navales castellanas en 1256-8 de control del mar⁶⁵, el marco de la cruzada alfonsi –con presión papal en 1259⁶⁶-, los tratos con Aragón, y las relaciones entre Ceuta-Granada-Castilla-benimerines.

Éstas últimas eran ciertamente complicadas. Mientras que los benimerines luchaban por acabar con los restos del imperio almohade, Ceuta se movía en aguas turbulentas entre las diferentes partes. Cartas de 1257-8 nos hablan de un clima de entendimiento entre nazaríes, ceutíes y benimerines. Entendimiento que duraría poco ya que un año más tarde Ceuta sufriría el golpe, momentáneo, de la pérdida de Tánger en 1259 a manos benimerínes, mientras que en 1261 rechazaba con éxito un asalto granadino. Parece que Ceuta suscribió un pacto con Fernando III entre 1249 (después de que su flota fuera derrotada en 1248 y que ascendiera al poder Azafi) y 1251. Al menos eso es lo que se desprende de una carta fechada ca. 1253 en la que el ceutí se dirige al sultán almohade en busca de ayuda económica para satisfacer las demandas de una nueva tregua con el castellano al tiempo que le da cuenta de los amplios preparativos cruzados del mismo⁶⁷. Otros autores marroquíes no admiten la existencia de ningún pacto con Castilla, aunque piensen que pudo haber contactos con Fernando III ca. 1250, y

⁶⁴ Ver nota supra 28.

⁶⁵ Recordemos la toma de Taount en 1256-7. Así mismo la comprobada intervención de la flota del norte en aguas gaditanas en 1258.

⁶⁶ Un par de fuentes nos hablan de la existencia de cierto nerviosismo en círculos papales, en 1259, ante el aparente parón o escaso éxito de la ya largamente preparada cruzada alfonsí (desde 1252): GOÑI GAZTAMBIDE, J. *Historia de la Bula de la Cruzada en España*. Vitoria: 1958, p. 191, n.19 y LINEHAN, P.E. *The Spanish Church and the Papacy in the 13th Century*, p. 156, n. 23. El tiempo normal de preparación de una cruzada oscilaba entre los 3 y los 6 años, y Alfonso ya llevaba siete, en 1259, sin ponerse al frente de sus tropas. No obstante en 1259 y 1260 se renuevan las gracias cruzadas a través del nuevo legado papal (VILLAR GARCIA L.M. *Documentación Medieval de la Catedral de Segovia*. 171. Segovia, 1990). El proyecto imperial, al tiempo que supuso una ampliación de miras de la cruzada alfonsí –una internacionalización-, igualmente supuso un retraso de la misma al tener el castellano que desviar recursos y esfuerzos en dicha carrera imperial.

consideran que Granada estaba aliada contra Castilla en su lucha contra Ceuta⁶⁸. Por cierto, de todo ello se desprende que Ceuta parecía estar extraordinariamente bien informada de los preparativos cruzados de Alfonso X ya que hay referencias a ellos en cartas de 1253, 1259-60 y 1265⁶⁹.

Los datos conocidos sobre la campaña en sí, por medio de las escasas referencias en la Crónica de Alfonso X, las Cantigas y, sobre todo, gracias a las fuentes musulmanas, es que en ese año Alfonso logra reunir una flota de cerca de 37 naves, entre naos, galeras y otros barcos menores. Dicha flota tiene como punto de reunión Cádiz o el Puerto de Santa María, del que partiría entre el 2/4 de Septiembre, llegan a Salé y la toman al asalto/por sorpresa el día 6/8. La lograrán retener durante 12/14 días, hasta que se ven sitiados por las fuerzas terrestres enviadas por el emir benimerí. La retirada de la flota, ca. del día 22, cargada de esclavos y botín se efectuará con orden pero su vuelta a casa será lenta, obligados a parar por la escasez de agua a bordo y las condiciones náuticas. Las fuentes musulmanas incluso hablan de que parte de la flota acabaría refugiada en Lisboa al considerar su almirante que la campaña había sido un fracaso⁷⁰. Los restos de la misma (25 naves) llegarían a Sevilla hacia el 2 de Noviembre. Poco después enviados benimerines a la ciudad hispalense para la negociación por el rescate

⁶⁷ Sobre Ceuta ver: DUFOURCO, Ch. E. "La cuestion de Ceuta au XIII siecle." *Hesperis*, 42 (1955): 67-127; MOSQUERA MERINO, M.C. La señoría de Ceuta en el Siglo XIII. Ceuta, 1994.

⁶⁸ CHERIF, M. Ceuta aux époques almohade at merini. Rabat, 1995; FERHAT, H. Sabta des origines au

XIVe siecle. Rabat, 1994.

69 Ver nota anterior. Como fuentes epistolares utilizan: Jalaf al Qabtawari, "Rasá il al-Dawaniyya min Sabta fi-l-'ahd al-'Aziz" (Cartas de Ceuta en la época de los 'Azafíes), Actas II coloquio hispano-marroquí. Ed. Dr. Muhammad al-Habib al-Hila, Rabat, 1979. pp. 115-120; Al Wataiq, I, 272- Dahira as sunyya fi Tarih ad Dawl aal Merinya, Rabat, 1972, p. 280.

⁷⁰ La última parte de la narración musulmana es dudosa. Es normal que en el viaje de vuelta tardaran más que en el de ida teniendo en cuenta de que iban más cargados, muy probablemente habría escasez de agua embarcada que les obligaría a detenerse con cierta frecuencia a repostar (al menos se menciona Larache), y por las propias condiciones adversas de la travesía, con corrientes y vientos contrarios. Sin embargo hay mucha tardanza y parece que algunos barcos arriban a las costas portuguesas, ¿serían sorprendidos por una tempestad que dispersaría la flota? ¿eran algunos barcos realmente portugueses, quizás de la Orden de Avis y Santiago con sede en Albufeira y alrededores? Las fuentes islámicas informan que el propio almirante "buscó refugio en Lisboa". Esto también es dudoso habida cuenta de que las relaciones con Portugal, aunque tensas, eran amistosas en ese momento y un elemento extraño habría enturbiado la situación. Además, el almirante, aunque ya sin ese cargo, sigue apareciendo entre los beneficiarios reales (1263) así que el rey castellano no debería estar muy descontento

de cautivos comentarían que Alfonso X estaba preparando nuevos refuerzos. Mientras, Salé era refortificada por los benimerínes construyendo nuevas defensas frente a los ataques por el mar.

Hay varias razones por las que creo que Salé debe ser considerado más como un objetivo de oportunidad, un ataque en busca de botín e información a gran escala, que un ataque deliberado para la conquista permanente de tierra dentro del marco de una cruzada. Para empezar el número de navíos es insuficiente. Todos los ataques anteriores y posteriores sobre posiciones musulmanas en el Mediterráneo en el marco de las cruzadas cuentan con una fuerza superior a 100 naves. Así ocurre en el caso de la conquista de Mallorca en 1229, la primera cruzada de Luis IX de Francia a Damietta en 1248; la segunda cruzada de S. Luis, a Túnez, en 1270; el propio sitio de Alceciras en 1278-9; o la flota aragonesa que tomaría Sicilia en 1282 pero que se había levantado bajo el paraguas de un ataque a las costas magrebíes⁷¹.

Una segunda razón es que todas esas expediciones cruzadas anteriormente mencionadas habían sido encabezadas por un rey. Una tercera razón es que, aún contando con un posible debilitamiento dentro de los gobiernos almohade y benimerí de la zona (de hecho parece que se aprovechó la posible llamada de auxilio –requiriendo hombres y armas- por parte del nuevo gobernador independiente de la villa) ,era prácticamente imposible creer que se podría mantener una plaza situada a un mínimo de cuatro días de viaje por mar, totalmente rodeada por fuerzas enemigas por tierra. La experiencia anterior ya hablaba de los fracasos de ese tipo de intentos, como el de la

⁷¹ La única excepción a esta regla la constituye la cruzada aragonesa a Tierra Santa en 1269. Sin embargo, hemos de recordar que en esta ocasión la tropas embarcadas se dirigían a un puerto seguro, Acre, por lo que no se presuponía necesaria una fuerza de asalto.CARRERAS CANDI, F. "La Creuada a Terra Santa." *I Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Dedicado a Jaime I y su época.*, 106-138. 1909. (Igual en *Miscelánea Histórico Catalana*, II (1906): 273-306). Un estudio actualizado en: AYALA MARTÍNEZ, C. de. "Reflexiones en torno a la Cruzada Aragonesa de 1269." *Homenaje al Profesor D. Francisco Torrent.* Ed. Juan de la Villa, Madrid: 1994, pp. 17-28. En este caso parece que el número de navíos no llegaba al centenar pero recordemos que iban a desembarcar en puerto seguro.

conquista de Almería (1147), y recordemos que Alfonso era bien consciente de las lecciones históricas.

Por otra parte Septiembre es un mes en el que la navegación cerca del área del estrecho ya es francamente peligrosa, y no se podría confiar en que llegaran refuerzos el mes de Octubre. Además resulta raro que se realizara una campaña planificada en esa fecha, cuando lo normal era reunir la flota el primero de Mayo para aprovechar que los tres meses de servicio de los buques coincidieran con el mejor período para la navegación (como ya se había hecho en 1258⁷²). Lo cierto es que hasta fines de Abril de ese año se mantienen los contactos con Jaime I para que permita que participen vasallos suyos en el fecho africano de Alfonso X (el aragonés le veta Túnez)⁷³. En fecha tardía se nombra a un nuevo almirante el 27 de Julio de 1260 en la figura de Juan García de Villamayor⁷⁴, cuando probablemente la flota que pudiera venir del norte ya era hora de que regresase a sus puertos (a riesgo de invernar anclados en el sur⁷⁵).

Por lo tanto, el tamaño de las fuerzas empleadas, su composición y el hecho de que se realizara la campaña en una época comprometida nos habla de otro tipo de

⁷² Quizás a esa posible participación de una flota del norte en las fecha normales de convocatoria (del 1 de Mayo al 30 de Julio), se refiera el documento del 21/1/1260 en el que se cita a Ruy Garcia de Santander en "el servicio que nos ffara en este fecho que avemos començado por allend mar, a servicio de Dios et a onrra et a pro de nos e de todos nostros regnos". TORRES FONTES Juan Fueros y Privilegios de Alfonso X al reino de Murcia III 1973 LII; Privilegios de la OM de San Juan, C. de Ayala et alii.338. Lo data el día 25.

⁷³ Los contactos debieron iniciarse a mediados de marzo, a tiempo, si todo hubiera ido bien, para contar con ayuda aragonesa para Mayo (ya el 3/4/1260 Jaime I daba permiso a sus infanzones y vasallos a participar). La última carta registrada es una de Jaime I a Alfonso X, datada el 29 de Abril, en la que el aragonés vuelve a explicar sus razones para que Túnez no sea el objetivo de un ataque y confirmando que sólo da permiso a vasallos fieles suyos que participen en la campaña alfonsí. Esto quiere decir que esos posibles participantes irían muy justos de tiempo para poder participar en la supuesta campaña regular de Mayo a Julio (*Documentos de la época de Alfonso X el Sabio Memorial Histórico Español I-II* 1851 LXXII, LXXVII, LXXV). Por otro lado no tenemos ninguna otra fuente que nos confirme la participación efectiva aragonesa ni en Salé ni en otra campaña castellana ese año. En relación con la política tunecina aragonesa también hay que incluir la prohibición del monarca aragonés de armar galeras contra Túnez en el condado de Ampurias el cinco de mayo siguiente (ACA reg-11, fol. 171 cit. Por Ayala, *Directrices*, n.257)

⁷⁴ Documentos de la época de Alfonso X el Sabio Memorial Histórico español I-II, Madrid, 1851 LXXIX; Diplomatario, 231

⁷⁵ Ballesteros (*Alfonso x*, pg. 367)recoge un documento que fecha el 16 de Mayo de 1264 por el cual Alfonso X expide documento a los ovetenses en que recuerda el servicio que habían realizado éstos para

propósitos. A mi entender Salé fue un objetivo de oportunidad. Probablemente ante las presiones papales, y, sobre todo, las noticias de disensión entre los benimerines y la oferta de acoger tropas/armas castellanas por parte del nuevo gobernador independiente, Alfonso decidió sacar a toda su flota con base en Sevilla para acometer el saqueo de la próspera Salé, en una época ya tardía para campañas marítimas. Salé era ampliamente conocida por sus relaciones mercantiles con la península y por ser punto de destino de la ruta del oro subsahariana. En este sentido este tipo de ataque es parecido a la estrategia que ya se llevaba a cabo en tierra durante el período de la reconquista de campañas limitadas de castigo y saqueo, junto con otras de mayor envergadura. Además, probablemente Alfonso también pensara en recabar información de primera mano de la zona y probar su nueva flota.

Además de esa "estrategia" terrestre llevada a la mar, en ese mismo período se está gestando otro tipo de estrategia aplicada a la cruzada y que se plasmaría en el II concilio de Lyon (1274) y a la que hay que tener en cuenta como contexto. Nos referimos a la teoría del "passagium particulare" y el "passagium generale", que defendía el lanzamiento de una serie de campañas preventivas/preparatorias de carácter limitado (passagium particulare(primer passagium) que antecederían y prepararían el camino para el gran ataque (passagium generale).

Claramente Salé hay que enmarcarlo dentro del proyecto de la cruzada africana iniciada en 1252, amplificada por su proyecto imperial desde 1257. Sin embargo no creemos que Salé fuera la meta última. Entre los años 1261-1264 hay amplias muestras de que la actividad alfonsí no cesa, dentro de ese marco cruzado⁷⁶: sigue pidiendo

el fecho de Calez. ¿Se refiere esto a Salé?, o ¿a la participación de navíos ovetenses en el control del área de Cádiz en 1258 y/o 1262-4?

⁷⁶ No obstante el papado, en 1262, parece desentenderse un poco del proyecto africano alfonsí e intentará volver a extraer recursos castellanos para el frente oriental (Bizancio, Tierra Santa). Archivo distrital de Braga, Gaveta das Quindenias, décimas e subsidios, n.a(9); RODRÍGUEZ R. DE LAMA I. *La documentación Pontificia de Urbano IV (1261-126)*, 1981, 84-86.

dinero para la campaña africana en las cortes (1261, 1262); se toma Niebla en 1262 y se controla efectivamente el área de Cádiz-Jerez; prosiguen las negociaciones con Inglaterra y Noruega (ambas fallidas en 1262), también resultarían fallidas las negociaciones con Génova (enfrascada en revueltas internas⁷⁷ y una guerra con Venecia); hay contactos con Granada para una posible colaboración en el norte de África (1262), etc. Además las propias fuentes musulmanas nos informan que Alfonso estaba preparando "refuerzos" (probablemente estos no tuvieran nada que ver con Salé) tras la conquista de la ciudad atlántica y que se esperaba un ataque inminente a gran escala en 1264, lo que provocaría que el gobernador azafí de Ceuta decidiera ordenar la destrucción de las murallas de la ciudad portuaria de Arcila para evitar su uso por el enemigo castellano⁷⁸.

Como ya hemos dicho parece que se estaba preparando una nueva acción naval en 1264 cuando estalla la rebelión debiendo emplearse la flota en su represión (control de las costas, apoyo a tierra), no dando abasto y teniéndose que solicitar la intervención portuguesa y aragonesa. Tras un período de reorganización parece que hubo un par de ataques en 1269 sobre Larache y Tsamis (en un período de pacto con Ceuta). Luego los problemas internos y el proyecto imperial volverían a imponer un respiro hasta que en 1275 Alfonso X vea arruinado su sueño imperial y sus tierras arrasadas por Granadinos y benimerines. La invasión vino favorecida por un fallo de apreciación de Alfonso X que consideraba imposible que los benimerines tuvieran la unidad y la capacidad naval suficiente para realizar un desembarco⁷⁹. La posterior reacción castellana, sin embargo,

-

⁷⁷ El gobierno personal de Guillermo Bocanegra, "capitano del pópolo" (de orientación gibelina), que se había impuesto en 1257 sería derrocado en 1262 por la rebelión de la «nobleza» (de orientación guelfa) que vuelve a reinstaurar el sistema tradicional comunal.

⁷⁸ Arcila, refortificada por los Omeyas en el s. X, dependía en ese momento de Ceuta y, aunque semiabandonada, constituía un excelente puesto desde el que ejercer un cierto dominio negativo del mar, a buena distancia de las costas peninsulares.FERHAT, H. *Sabta des origines au XIVe siecle*. Rabat: 1994.

⁷⁹ Carta a su heredero en 1273, antes de partir para Beucaire y después de firmar un pacto con Granada en 1273 (tras amenazar atacarla con ayuda aragonesa...). *Crónica de Alfonso X*, cap. LII.

iría encaminada a conseguir con un golpe el control del estrecho y limitar así la llegada de refuerzos: el fallido sitio de Algeciras (1278-9).

12. Conclusiones: [p.51]

Alfonso X, a pesar de la escasa repercusión en las fuentes cronísticas, llevó a cabo una consciente política naval para la creación de una flota de disponibilidad "permanente", dentro de los cánones de la época, que tendría como bases una serie de puertos reconocidos como Sevilla, Pto. De Santa María, Cartagena y Cádiz. Esa política se quiso reforzar con la implicación de las órdenes militares y creación de una nueva orden militar de carácter naval, de control real, como fue la fallida Orden de Sta. María.

Las campañas navales de Alfonso X se extienden a lo largo de todo su reinado. Emplea la flota tanto en misiones de defensa y ataque de la costa, como en apoyo a la fuerza terrestre.

Salé no fue el fin último de su cruzada africana y de su planteamiento ofensivo respecto al norte de Africa. La rebelión mudéjar (1264) le obligaría a plantear con más fuerza la necesidad de controlar los puertos y costas peninsulares, aunque no había olvidado esa necesidad como demuestra la conquista efectiva de la zona de Niebla, Jerez y Cádiz entre 1260-1262.

El conocimiento de la necesidad de controlar las costas propias antes de lanzarse a la conquista de las tierras del otro lado del estrecho también fue demostrado por los meriníes quienes se aseguraron las principales plazas costeras (Salé (1260), Larache (1269), Tánger, Melilla, Taount (1272-3), ordenando la construcción de navíos allí), y el sometimiento de Ceuta (1274-5), antes de lanzarse a cruzar el estrecho a gran escala en el verano de 1275.

Fueron muy escasos los enfrentamientos puramente navales, y el único claro de ellos, el que se desarrolló a consecuencia del cerco de Algeciras, constituyó un rotundo fracaso de las armas castellanas -por problemas logísticos-, perdiendo gran parte de sus naves (no así su gente cualificada); teniendo que volver a confiar fuertemente en la ayuda extranjera para el sostenimiento de las acciones navales en el período 1279-1281, pidiendo fuerzas a Génova, Aragón e Inglaterra (Gascuña). Lo cual no hace más que confirmar la debilidad de la flota castellana del sur, y una posible bisoñez de sus efectivos, durante esta primera fase de la batalla por el estrecho.

Al estudiar las redes castrales costeras hay que tener en cuenta, a un nivel general, las necesidades estratégicas obvias de protección de la costa y control de las rutas de comunicación, así como de lo puntos de población y recursos. Pero, además, se ha de considerar las características técnicas de la flota de la época y su capacidad de navegación o autonomía, determinada por su velocidad diaria y la necesidad de reabastecimiento (aguada).

Si bien el asalto por parte de las marinas y sus fuerzas embarcadas no influyó en un nuevo planteamiento de los castillos (estos mantuvieron un diseño clásico desde principios del siglo XIII hasta la segunda mitad del s. XV cuando se comprueba la efectividad de las armas de asedio de fuego), sí es cierto que la continua actividad naval alfonsí provocó que los estados musulmanes refortalecieran sus puertos a ambos lados del estrecho y se planteasen la necesidad de un mayor control de las costas mediante atalayas y otros sistemas. Mientras que en los puertos de Al-Andalus y Ceuta, tanto nazaríes como meriníes, se limitarían a refortificar masivamente sus puertos y facilidades navales (especialmente Algeciras, Gibraltar y Tarifa); la mayor parte de los enclaves musulmanes norteafricanos del Atlántico se vieron obligados a replantear por completo sus sistemas fortificativos, orientándolos hacia el nuevo peligro que procedía

del mar. Por el otro lado, los castellanos tuvieron que plantearse la defensa y organización de una nueva frontera que conjugase la protección de su propia "nueva" costa meridional y su conexión con la frontera interior con el reino de Granada.

*A estas alturas de siglo la armada (fuerzas embarcadas) se muestra capaz de asaltar posiciones fortificadas. Una cruzada/campaña naval es más cara y exige más preparación previa (galeras, alquiler de naves de transporte, logística embarcada) que una terrestre, aunque cada una tenga sus ventajas e inconvenientes.

Finalmente repetir los dos conceptos o elementos estratégicos básicos de este artículo: la flexibilidad/profundidad de la frontera marítima y el carácter mixto de las flotas de la época.

Mapas [p.53-55]

- 1. Condiciones climáticas en el área del estrecho.
- 2. Mapa geopolítico del sur de la península Ibérica y Magreb
- 3. Mapa con los principales puertos del área del Estrecho.

José Manuel Rodríguez García (Universidad de Salamanca)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL, 85 (2004): 27-55

CRONOLOGÍA [p.51-52]

1252 Muerte de Fernando III, teniendo en mente planes para invadir Africa. Alfonso X rey de Castilla y León (1º de Junio). Privilegios Cruzados

1253 Fundación de las atarazanas reales de Sevilla

1254 Tratado entre Inglaterra y Castilla

1255 Las primeras galeras sevillanas salen al mar

1257 Comienza el "Fecho Imperial". Pacto con Pisa, Marsella y Génova.

Toma del castillo de Taount (en el reino de Tenetu, N. Africa, ¿1256?)

1258 Tratado Castellano-Noruego.

Actividades de la flota castellana en la vertiente atlántica del Estrecho

1259 Los benimerines se hacen momentáneamente con Tánger (de Ceuta)

1260 Expedición/Cruzada a Salé.

Refortificación de Salé-Rabat

1261 Cortes de Sevilla

Muhammad I de Granada fracasa ante Ceuta.

1262. Alfonso X toma Niebla.

Últimos intentos alfonsíes de convencer a Inglaterra y Noruega

Granada ofrece un pacto para conquistar Ceuta y pasar a África pero Alfonso X pide los puertos de Algeciras y Tarifa al rey nazarí para ello.

1264 Sublevación Mudéjar en Andalucía, Murcia y Valencia, contando con apoyo Granadino.

Ceuta ordena la destrucción de las murallas de Arcila ante preparativos de cruzada castellana

1265 Navíos portugueses participan en el control de la rebelión mudéjar en Castilla

Repoblamiento definitivo de Cádiz por Castilla.

Tratado de Acalá de Abenzaide

1266-7 Alfonso X apoya a los arraeces (uno de los cuales controla Málaga)

Jaime I ayuda a Alfonso X a retomar Murcia (incluye flota)

Granada vuelve a someterse a Castilla

1267 Tratado de Badajoz: Alfonso renuncia al Algarbe

San Luis toma la Cruz

Período de paz (hasta 1269 inclusive) con Granada, Aragón y Ceuta.

1268 Alfonso III de Portugal toma la Cruz.

Cortes de Jerez de la frontera.

1269 Cruzada Aragonesa a Tierra Santa (Acre)

Nueva revuelta baronial en Castilla.

Ataque cristiano (Castellano?) sobre Larache y Sams

Tratado entre Ceuta y Aragón

1270 VII Cruzada, a Túnez. Muerte de San Luis y de Teobaldo II de Navarra

1272 Alfonso X crea la Orden Militar de Santa María

Abú Yusuf, después de derrotar a Yagmurasán (febr. 1272), se hace con Tánger, Melilla y Taount (1272-1274)

1273 Negociaciones entre Alfonso X y Granada sobre el tema de los nobles rebeldes y los arraeces.

Alfonso X propone quedarse siempre con Algeciras y Tarifas a cambio de diversas cosas (entre ellas la devolución de Málaga al rey nazarí)

Rodolfo de Habsburgo, nuevo rey de los romanos, toma la Cruz

1274 Alfonso marcha a Baucaire (noviembre)... "Ida al Imperio"

Noviembre. Tratado entre Aragón y los benimerines para la conquista de Ceuta. Ceuta se somete a los benimerines (que rompen acuerdo con Aragón)

II Concilio Ecuménico de Lyon. Jaime I presente.

1275 Revuelta de los barones en Aragón.

1ª Invasión Benimerí de Castilla.

1276 Alfonso X abandona la lucha por el Imperio/Cortes de Burgos

Génova inicia rutas comerciales atravesando el estrecho de Gibraltar (1274)

1278 Tercera expedición benimerí

Ataques aragoneses contra Ceuta y Túnez

1279 Fallido sitio de Algeciras.

Refortificación de Algeciras (-1286)

1281 Inicio de la guerra civil en Castilla

1282 Vísperas Sicilianas. Pedro III de Aragón rey de Sicilia