

LA MARINA ALFONSÍ AL ASALTO DE ÁFRICA (1240-1280)

Consideraciones estratégicas e historia

José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA
Universidad de Salamanca

Después de la toma de Sevilla por Fernando III el Santo (1248), África se presentó como el siguiente objetivo de las monarquías peninsulares, especialmente de la castellana. El presente trabajo se enmarca al inicio de la llamada guerra por el estrecho de Gibraltar (1).

Bases ideológicas y justificación

El interés del Reino de Castilla y León por la zona norteafricana se justifica en dos puntos. Uno, de carácter puramente estratégico, no es otro que la concidencia de la permanente comunicación entre al-Andalus y los Estados musulmanes norteafricanos y, por tanto, la necesidad de controlar 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 siglo IX aboga por la recuperación de las antiguas tierras pertenecientes a la Hispania romano-cristiana y al reino visigodo, empresa que entronca plenamente con el ideal cruzado defendido por los papas de la época, que consideraban la recuperación de antiguas tierras cristianas causa legítima para lanzar una cruzada en toda regla.

Asegurando esta ecuación Reconquista-actuación contra los musulmanes de la Península y del norte de África-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

(1) El tema de la «batalla del Estrecho» también ha sido analizado por diferentes autores extranjeros, como ROSENBERG, G.: «Le controle du Détroit de Gibraltar (XII^e-XIII^e siècles)», 15-42, en *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*. Rabat, 1955, pp. 15-42; LEWIS, A. R.: «Northern European Sea Power and the Strait of Gibraltar, 1031-1350», pp. 139-164, en *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^e siècle: la "Croisade d'Afrique"», en *Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, 1, 1966, pp. 20-102; *idem*: *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIII^e et XIV^e siècles*. París, 1969; *idem*: «Rapports entre l'Afrique et l'Espagne au XIII^e siècle», en *Medievalia*, 1, 1980, pp. 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, y del mismo autor: *Relaciones políticas y guerra. La experiencia castellano-leonesa frente al Islam. Siglos XI-XIII*. Sevilla, 2002.

Alfonso X (con antecedentes desde la época del obispo Gelmírez, a principios del siglo XII), de que el mejor camino para liberar los Santos Lugares era la penetración en el Magreb, para de ahí continuar hacia Oriente (2).

Antecedentes

La intervención por parte de las potencias cristianas en el escenario magrebí no es una iniciativa original de Alfonso X. Ya su padre, Fernando III, había dado muestras de su interés por 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 de ciertas libertades religiosas (3). Más tarde es su hijo Alfonso X quien, tras la conquista de Sevilla, recoge las intenciones de su padre de llevar la lucha allí, proyecto en principio frenado por la muerte de Fernando (4). Tanto Portugal como Castilla y León y la Corona de Aragón darán muestras de su interés en el escenario norteafricano.

Por otro lado, el Papado lleva operando en la zona desde los años treinta del siglo XIII, intentando reimplantar antiguos obispados para velar por las almas de la población cristiana bajo dominio musulmán (comerciantes, esclavos-prisioneros, mercenarios) (5). 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 1246 (6). 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 desta-

(2) Acerca del contexto cruzado, véase 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)», en *Henry III and his Time*. Ed. B. Weiler, Ashgate, 2002, pp. 99-120.

(3) Sobre este reinado, véase 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 ocurría en el interior de ese reino musulmán norteafricano, al tiempo que 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 el almohade por entonces, para servir como Estados tapón ante el nacimiento de otros poderes musulmanes en la zona.

(4) MENÉNDEZ PIDAL (ed.): *Primera Crónica General*, cap. 1131, B.A.E., Madrid, 1977 (ed. orig., 1906); *Crónica de los veinte reyes*, p. 346.

(5) Sobre cristianos en el norte de África, BOISSE, Ph.: «Cristianos en el norte de África», *Casa de Velázquez. Almohades III* (en prensa).

(6) *Bullarium O.M. de Santiago*, p. 166.

cada importancia marinera (7). El antecedente más directo de lo que será la política alfonsí es el designio papal de conseguir fortalezas seguras —específicamente, se pide que sean costeras— para la protección, en caso de necesidad, de la población cristiana bajo soberanía de los almohades (8). El último intento en este sentido será la misiva de 1251 de Inocencio IV al rey de Marruecos (9). Ante la falta de respuesta, el Papado pasará a una política más agresiva, apoyando decididamente la cruzada castellana en el norte de África (1252-1263).

Desde un punto de vista estratégico, la conciencia de la permanente comunicación entre al-Andalus y los Estados musulmanes norteafricanos hace 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 socorrer Sevilla, infructuosamente, en 1247-1248. Por tanto, el controlar esa amenaza naval o la zona de comunicación (el Estrecho) era un objetivo prioritario de la política exterior del Rey Sabio (10).

Además, Alfonso podía inspirarse en el ejemplo aragonés; para contrarrestar el poder de las flotas de Mallorca y Túnez, Jaime I había llevado a cabo una agresiva política naval que se saldó con la conquista de las Baleares (1229) y el pacto con Túnez, factores que facilitaron la conquista de Valencia (1239). Después de esa primera fase, y aun con una cierta actividad pirática (11), la política aragonesa en el escenario norteafricano se mostró mucho más conciliadora, 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 Túnez (12).

(7) 1246/10/18. Del mismo modo escribe a los arzobispos y obispos de Tarragona, Narbona, Majorca, Bajena, Valentia, Barcelona, Génova, 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, véase 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) *Ibidem*, docs. 712, 718 y 719.

(10) Véase, por ejemplo, la carta que redacta para su hijo mayor, Fernando, en 1273, cuando éste se halla a cargo de la frontera sur. En ella le aconseja vivamente que lo primero que debe hacer es proteger el Estrecho con una flota, «que la cosa que primero devieredes parar mientes, era las galeras, como fuesen aguzadas ca si ellas agora estoviessen en el estrecho, non podría pasar Abenyuzuf, nin otro». GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. (ed.): *Crónica de Alfonso X*, Murcia, 1998, cap. LII.

(11) Sobre la situación de 1255, véase RODRÍGUEZ DE LAMA, I.: *La documentación pontificia de Alejandro IV*, 83. En realidad, la piratería era una actividad que se mantuvo, tanto por parte de cristianos como 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», en *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 quizá planeando otra campaña para 1281-1282. Probablemente, ese ataque de 1278

Conceptos estratégicos navales

Como ya explicara Manuel Flores (13), hay dos conceptos marítimos a tener en cuenta. Uno es el de dominio positivo/negativo del mar; el otro, el de la flexibilidad/profundidad de la frontera marítima.

En cuanto al primero, se da el dominio positivo del mar cuando una potencia, a través de su flota, logra controlar activamente una determinada zona proyectando sobre las costas su poder de forma efectiva e impidiendo que otros lo hagan. Exponente del dominio negativo sería la actividad submarina de Alemania durante las dos guerras mundiales, o de Génova durante la primera fase de su guerra contra Venecia (1257-1270). La potencia que lo ejerce logra realizar una serie de ataques que imposibilitan el total dominio del mar o las costas por parte del enemigo, hostigando sus convoyes mercantiles, interrumpiendo sus comunicaciones o asestando golpes de mano contra sus instalaciones costeras. Muchos medievalistas sostienen que hablar durante la Edad Media de «dominio positivo» del mar, tal como lo entiende la teoría clásica de Mahan, resulta anacrónico, ya que en esta época 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, parece que flotas como las de Génova, Venecia y, más tarde, Aragón sí lograron establecer un cierto dominio positivo del mar, al menos en determinadas áreas.

En cuanto al segundo aspecto, la «flexibilidad» de la frontera marítima, el mar siempre se ha caracterizado por ser una vía de comunicación más que una frontera natural. 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, utilizando vías fluviales, pueden llegar a otros puntos de la costa o del interior enclavados mucho más allá de esa primera línea de demarcación. Además, los recursos para mantener una flota y abastecer los puertos muchas veces tienen que venir del interior, lo que le da otra faceta a esa profundidad (14).

se debiera a una posible colaboración tunecina en 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.

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

(14) De ahí que se concediera Medina Sidonia a la naval Orden de Santa María, que tenía una de sus bases en El 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», *ibidem*, pp. 501-505.

Presupuestos geoestratégicos

Condicionantes geofísicos

Es evidente que las características físicas de las costas, el régimen de los vientos, las mareas, las corrientes y, en general, el clima tienen un peso importante en la navegación marítima durante toda la Edad Media, período en el que tal navegación está caracterizada por el cabotaje y por la existencia de navíos con un sistema de velamen limitado, cuando no inexistente (propulsión por remos). 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, esta circunstancia 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. En cuanto a las corrientes, siguen una dirección paralela a las costas y en sentido contrario a las agujas del reloj, de tal manera que corren hacia el norte por la costa de Tierra Santa y hacia el sur por el Levante español, mientras que en la vertiente atlántica del Estrecho suelen ir de norte a sur. Dichas condiciones climatológicas limitan las épocas de navegación. Venecia prohibía cualquier tipo de actividad entre noviembre y enero. Las condiciones en el estrecho de Gibraltar, con importantes vientos que van del nornoroeste en su vertiente atlántica al sursuroeste en la mediterránea, acompañados de fuertes corrientes marinas este-oeste, hacían que la navegación en dicha zona fuera impracticable de octubre a febrero, y que en el mes de marzo y, sobre todo, en el de septiembre presentara riesgos. Los mejores meses para la navegación iban de mayo a julio, espacio de tiempo que además coincide con la llamada ordinaria a las flotas en época de Alfonso X (15). 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 determinantes para el establecimiento de puertos. El olvidar los condicionantes físicos de la navegación nos puede llevar a conclusiones erróneas al analizar determinadas campañas.

Recursos del área

Además del interés militar, el área del Estrecho poseía valores añadidos de tipo comercial, como la existencia de minas de cobre en la zona del condado de Niebla, la riqueza pesquera del área, la Ruta del Oro, que acaba en Salé, el mercado de esclavos norteafricano, o el propio control de las rutas marítimas

(15) Así, en 1258 manda reunir la flota de Galicia y Asturias, a fin de 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.

período de la rebelión mudéjar, 1264-1266, como demuestra el reconocimiento alfonsí a la colaboración por mar y tierra en ese período (23), que sería fundamental para la recuperación de zonas como Medina Sidonia y Jerez de la Frontera y para la protección de Sevilla. Otros ejemplos clásicos de ataque a la costa serían la toma del castillo de Taount en 1256-1257 (24) y el ataque a Larache/Tsmis de 1269 (25).

Por cierto, el tema de Taount/Tawunt se presenta conflictivo, sobre todo en lo tocante a su localización. La documentación nos habla de «Tagunt», «Tegens», «Çagnut», en el reino norteafricano de «Tenetu», «Thenecci». 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 a requerimiento del

Se resaltarán la nueva fundación de Cádiz y el hecho de que sea puerto para atacar al mar sarraceno. RODRÍGUEZ DE LAMA, I.: *La documentación pontificia de Urbano IV (1261-1262)*, 1981, pp. 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» (BALESTEROS: *Alfonso X*, p. 367, ap. 210); 1262/03/06, Sevilla, el rey Alfonso X da instrucciones a seis caballeros que vuelven al arzobispo Domingo de Toledo, que les armó (su predecesor Sancho de Castilla), y que se usó para el servicio del rey en Cádiz (FERNÁNDEZ, F. J.: «Cádiz...», *Historia, instituciones y documentos*).

(23) Badajoz, 16/02/1267, 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.

(24) Las fuentes críticas recogen esta «victoria», no así las musulmanas. El 10 de julio de 1257, Alfonso X se dirige al concejo de Alicante comunicándole diversos privilegios, y señala que la petición de ellos vino de cuando «io fue en Alicante... que envié a recibir 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, p. 28, lo data el 10/5/57. Sobre el mismo episodio hay otra referencia en la reparación 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 saçom que embiamos recevir el castiello de Tagunt allent mar...» *Documentos de la época de Alfonso X el Sabio*. Memorial Histórico Español, I-II, Madrid, 1851, doc. LXIII; TORRES FONTES, J.: *Fueros y privilegios...*, XLXI. 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, 1268/12/14. RYMER: *Foedora, conventione, literae... et acta publica*. I, 1739, 38, II, pp. 367-372; Enrique III, al tiempo que se excusa por no poder ayudarle en el empeño imperial frente a su hermano Ricardo, alaba a Alfonso X por su lucha a la cabeza de la ciudad 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...»); pontificios, 1258/09/26. Bula del papa Alejandro IV para que el rey de Castilla Alfonso, que había sometido el reino de Tenetu [¿Túnez?], erigiese iglesia catedral y la dotase en la ciudad de Tenetu. VILLAR GARCÍA, L. M.: *Documentación medieval de la catedral de Segovia*. Segovia, 1990, p. 166; O'CALLAGHAN, J.: *El Rey Sabio. El reinado de Alfonso X de Castilla*. Taount, 1996, p. 214.

(25) Ver MANZANO, p. 12. Sobre la problemática Larache/Tsamis, ver ELBOUDJAY, A.: «Larache: Des origines jusqu'au XVI^{ème} siècle», *Actas II Congreso Internacional «La ciudad en al-Andalus y el Magreb»*. Algeciras, 2002, pp. 511-534; DUCLÓS BAUTISTA, G., y CAMPOS JARA, P.: «Evolución urbana de Larache. Siglos XV-XIX», en *Actas del II Congreso Internacional «La ciudad en al-Andalus y el Magreb»*. Granada, 2002, pp. 535-540.

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 cinco leguas al este de la frontera marroquí; el otro, también un castillo, que se levantaba cinco leguas al este-sureste del precedente. Teóricamente dependiente de la cercana Tremecen, sería definitivamente conquistado por los benimerines en 1272-1276 (26). Sabemos que en esa época también sirvió de refugio para caudillos independientes. Se encuentra situada a unos 380-400 kilómetros de Alicante (aunque se podría acortar la distancia de aguada si se partiera de Carbonara o Vera, a unos 200 kilómetros, pero acercándose a la musulmana Almería). Otra posibilidad es que se tratase del puerto de Tenes, villa marítima emplazada unas 28 leguas al oeste de Argel (por tanto al oeste de Orán). Esa zona costera estaba dominada por los Maghraoua, en esa época bajo la égida de Mohammed-ibn-Mendil, y se encontraba en equilibrio entre Tremecen y Túnez, normalmente reconociendo la soberanía de los Hafsíes de Túnez, para mejorar su posición respecto a la vecina Tremecen, aunque con independencia de ellos (27). Se encuentra a unos 230-240 kilómetros de Alicante y Cartagena. Esto supondría una navegación a mar 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 (1260) (30). El apoyo de la flota a la fuerza que opera junto a la

(26) IBN JALDUN (barón de Slane, ed.): *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, t. IV. París, 1925 (reprod. L. Geuthener, 1995), t. IV, p. 62. MANZANO (p. 13) adelanta la fecha a 1272-1273.

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

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

(29) Unas breves consideraciones sobre estrategia y logística en las dos campañas terrestre-navales de Algeciras (1278/1279 y 1294/1295). GARCÍA FITZ, F.: «¿Hubo estrategia en la Edad Media?», en *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, pp. 837-854. Oporto, 1998. Acerca del relacionado cerco y defensa de Tarifa (1292-1294), *idem*: «La defensa de la frontera del bajo Guadalquivir ante las invasiones benimerines del siglo XIII», en *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb, siglos XIII-XVI*. Madrid, 1988, pp. 275-323.

(30) El asalto castellano a Salé ha sido tratado por diversos historiadores, desde el pionero trabajo de Ballesteros Beretta (1943) hasta el ultimísimo de M. Flores (2003). Ver HUICI MIRANDA, A.: «La toma de Salé por la escuadra de Alfonso X el Sabio», en *Hesperis*, 39, 1952, pp. 41-74; MARÍN BUENADICHA, M. I.: «Una contradicción historiográfica: el suceso de Salé», en *Alfonso X el Sabio: vida, obra y época*. S.E.M., Madrid, 1989, pp. 225-236; O'CALLAGHAN, J.: *El Rey Sabio*. Sevilla, 1996, pp. 211-224; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M.: «La idea y práctica de la cruzada en la España medieval: las cruzadas de Alfonso X», en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar*. V *Jornadas de Historia Militar*. Sevilla, 1997, pp. 171-186.

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).

Las galeras, núcleo militar de una flota medieval (31)

Antes de avanzar hay que señalar que todos los buques tenían un doble uso comercial, galeras y tarides incluidas (32). 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 tiempos de Alfonso X, se trataría de un birreme impulsado por remos (y quizá con una vela latina), con una tripulación de unos 100-108 remeros/galeotes, a los que habría que sumar tres o cuatro oficiales (cómite, naochero, probero, notario) y la tropa embarcada («sobresalientes») hasta una cantidad normal de 50 infantes (hombres de armas y ballesteros). Es decir, hablamos de una tripulación media de 150 personas, aunque se conocen algunos casos en que estos birremes pudieron transportar hasta 200 hombres (33). Las galeras prefieren la navegación de cabotaje, pernodiando en tierra si es posible, aunque con buenas condiciones de viento y corriente pueden seguir la estela de buques mayores con velamen. Su radio de acción se ha calculado en unos 75 kilómetros diarios, y su autonomía, en tres o cuatro días tan sólo, por su limitada capacidad de almacenaje de agua.

(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*, 2001, 32; 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», en *Journal of Military History*, 1999, 63, pp. 561-578; *idem*: *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. Londres, 2002. Clásicos modernos son: PRYOR, J. H.: *Geography, Technology and War: Studies on the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988; *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ships 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, pp. 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 200 hombres (30 de armas, 10 ballesteros, y galeotes armados), mientras que el resto de los cómites que figuran en el mismo repartimiento de Sevilla se comprometen a mantener 100 hombres equipados por cada una de sus galeras (*Repartimiento*, II, 172-174, 308). Para 1300, la galera de guerra estándar, por ser la mejor, es el trimestre, con una tripulación total, incluida infantería, de 200-220 hombres.

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 enclaves fortificados (34). En este sentido quizá no sea una coincidencia que la frontera costera entre Granada y Castilla en época alfonsí coincidiera, *grosso modo*, con esa distancia de 75 kilómetros desde los puertos con flota de Cádiz a El Puerto de Santa María y Cartagena.

Los grandes buques redondos, típicos del gran comercio, podían llegar a convertirse en auténticas fortalezas flotantes gracias a su alto bordo (a veces reforzado con castillo en proa/popa), que se elevaba muy por encima del nivel de la galera, y a su superior capacidad de carga, lo que se traducía en una mayor cantidad de gente de armas embarcada. Algunas de estas grandes naves podían llevar hasta 150 hombres de armas además de su tripulación normal, e incluso tenemos noticia de casos en que los hombres de las galeras de un convoy en condiciones de inferioridad pasaron a refugiarse en su totalidad en el gran buque redondo que les acompañaba. Como desventajas de este género de naves cabe mencionar su escasa maniobrabilidad (dependen por completo del viento), si la comparamos con la de la galera, y su excesivo calado, que impide aproximarse a la costa y obliga a la existencia de ciertas facilidades portuarias.

El armamento que transportaban, además del espolón (que no siempre aparece mencionado en las fuentes), se componía de las armas individuales de la dotación (espadas, capacetes, lorigas, escudos, lanzas para los galeotes), las que llevasen los obligados ballesteros y posibles hombres de armas, garfios para la trabazón de las naves, ballestas de tipo medio y pesado, y otros ingenios para el lanzamiento de fuego griego, cal y jabón. Tanto la infantería embarcada como las ballestas medias (y otros posibles ingenios de torsión), así como las máquinas usadas para lanzar el fuego griego, eran susceptibles de ser usadas contra tropas apostadas en la costa o contra fortificaciones ligeras costeras. Debido al carácter mixto de la lucha en el mar, donde los enfrentamientos muchas veces se deciden por la infantería embarcada en galeras y tarides, y dado el carácter anfíbio 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, especialmente desde aquellos buques que se podían acercar más a la costa, esto es, galeras y tarides. A continuación se producía el desembarco de esas tropas de misiles, a lo que seguía una decidida carga de la caballería embarcada en las tarides,

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

(35) Así, en 1264, una flota veneciana compuesta por casi 50 galeras, y que tenía como objetivo prioritario abrir paso 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 Tiro como un objetivo de ocasión. DOTSON, J. E.: «Fleet Operations in the First Genovese-Venetian War, 1264-1266». *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, núm. 30, 1999, pp. 165-180.

apoyada por la infantería de las galeras. Luego llegaba el turno de los hombres de armas y, por último, una vez asegurada una porción de costa o un muelle, se producía al desembarco de la tropa e impedimenta restantes.

Bases, puertos y atarazanas para la flota

En el caso alfonsí, sus principales puertos sureños eran Alicante, Cartagena, Cádiz y El Puerto de Santa María, mientras que las principales atarazanas reales se localizaban 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 lucha marítima contra los musulmanes «de aquen y de allent del mar» (36). Recordemos asimismo que, cuando Alfonso X funda la orden militar de Santa María, le otorga como bases del sur los puertos fortificados de Cartagena y El Puerto de Santa María (37). Las atarazanas de Sevilla fueron reconstruidas a fines de 1253, aunque los cómitres y sus galeras no se comprometieron a estar listos hasta el 1 de enero de 1255 (38).

Recursos económicos y materiales

La creación y el mantenimiento de una flota era un negocio caro. Los contratos que firmó Alfonso X con los cómitres sevillanos, la Orden de Santiago y su almirante aseguraban la dotación económica de estos personajes, al tiempo que les procuraban tierras boscosas donde obtener madera para sus navíos. Para financiar las flotas, el Rey Sabio tuvo que recurrir a peticiones extraordinarias de crédito ante las Cortes y a todo el dinero que pudo recaudar de la Iglesia so capa de la cruzada (limosnas, décimas, vigésimas y tercias reales, etc.) (39).

(36) 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 DE LAMA, I.: *La documentación pontificia de Urbano IV*. Salamanca, 1981, docs. 140-141.

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

(38) *Repartimiento*, II, pp. 170-171.

(39) La construcción y el mantenimiento de galeras y personal cualificado era especialmente costoso, y casi acaparaba los gastos para campañas con participación marina. Sobre la importancia de la economía en las batallas, véase CHAMBERLIN, C. L.: «The King sent them Very Little Relief», en *Crusaders, Condottieri and Cannon: Medieval Warfare Societies around the Mediterranean*. Leiden, 2003.

Recursos humanos

Tan necesario como los buques era disponer de personal cualificado para la construcción, el mantenimiento y la dirección de la flota, capítulo donde había que incluir a la marinería y a los 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 pérdida de personal cualificado, como almirantes, cómitres, navegantes y remeros expertos. Era mucho más difícil, largo y costoso reponer este tipo de bajas que construir una nueva embarcación.

Movilización

Se ha calculado que la flota «permanente» del Estrecho con la que teóricamente podía contar el rey Alfonso rondaba las 20 galeras. En el repartimiento de Sevilla aparecen 17 cómitres (cada uno con su galera) (41). A ello hay que sumar la galera de la Orden de Santiago y las dos del Almirante (42). Además, es probable que el rey castellano pudiera contar con la colaboración de la Orden de Avis, al menos con la de sus bases de Albufeira (43) y Calatrava (44), y puede que con la de otros navíos santiaguistas de la costa del Algarve o de la castellana (45). Es de suponer que la Orden de Santa María (desde 1272) apor-

(40) Alfonso ya se preocupó de todo ello en sus Partidas, como señalamos en una nota anterior.

(41) Algunos autores rebajan a 13 la cifra de las galeras sevillanas. 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 elevado número 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 10 (a veces 15) por un período de tres meses (excepcionalmente cuatro).

(42) *Repartimiento*, II, pp. 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 y León en la época de Alfonso X». *Revista de la Facultad de Derecho*, núm. 9, 1988, pp. 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 ZÚÑIGA: *Anales de la Corona de Aragón*, año 1259, núm. 1).

(43) Las crónicas portuguesas ya hacen mención de la actividad naval que se llevaba a cabo desde Albufeira, atribuyendo expresamente a la orden de Avis acciones de corso contra los musulmanes. ROMERO MAGALHAES, J.: «Uma interpretação da crónica da conquista do Algarve», en *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, I. Oporto, 1987, pp. 123-133; BRANDÃO, Fr. Antonio (A. de Magalhes Basto, ed.): *Crónicas de D. Sancho e D. Alfonso III*. Oporto, 1946, pp. 365-366; 232-270; 270. CUNHA, M., y PIMENTA, M. C.: «Algunas considerações sobre as relações entre os monarcas castelanos e a orden de Avis no século XIII». *Boletín do Arquivo Distrital do Porto*, II, 1985, pp. 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 ésta disponía de un barco en el Guadalquivir (GONZÁLEZ, M.: *Diplomatario andaluz de Alfonso X*. Sevilla, 1991, p. 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 sacar cualquier

tase algunas naves o recursos desde su base de El Puerto de Santa María. Además, el Rey siempre podía requerir la contribución del resto de las villas marítimas del sur y del norte. No obstante, la reunión de las galeras mediterráneas y las atlánticas era algo problemática, al menos durante su reinado, por la dificultad de navegar por el Estrecho y el impedimento de tener que salvar la más que probable oposición de las naves musulmanas con base en Algeciras (46) y Almería (47).

Con todo y con eso, 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 las galeras de la Orden de Santiago tenían un período de servicio de tres meses, de ahí el interés de Alfonso en que los cómitres de Sevilla firmaran (junto con sus naves y equipo) por un período mucho más largo, casi indefinido. Por otro lado, había que llamar con antelación al conjunto de las tropas (en el caso de las levadas 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 (eran flotas de «carácter mixto», valga la definición), por lo que es probable que pasaran temporadas fuera de puerto o que opusieran reparos a la continuación de las campañas militares durante un período prolongado. A todo ello se unían las adversidades meteorológicas y las lagunas tecnológicas de la época como dificultades añadidas a la hora de mantener una flota permanente en la mar.

A esas tropas, Alfonso buscó añadir otros navíos, bien por alianza, bien por alquiler. Sabemos que firmó contratos de esta índole con los genoveses, y que suscribió pactos políticos, en 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 fueron fugaces, y de los acuerdos con Inglaterra y Noruega no pudo sacar nada en limpio (48). Por último, en determinadas fases pudo contar con la colaboración portuguesa y aragonesa.

tipo de material de sus puertos (probablemente con destino a Castilla), mientras que la situación de la orden de Avis en 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», en *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, II. Oporto, 1998, pp. 1279-1312.

(46) Algeciras era puerto estratégico fundamental, de ahí las diferentes campañas para su conquista. Una idea del daño que hacían los buques y el 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. Archivo de la Catedral de Badajoz, carp. III, núm. 7, inserto en testimonio notarial de 19 de mayo de 1292. Publicado en SOLÍS RODRÍGUEZ, Carmelo: «Archivo de la catedral de Badajoz. Documentos en pergamino medievales». *Memorias de la Real Academia Extremeña de las Letras y las Artes*, t. IV, 1998, pp. 684-685.

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

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

Rutas de comunicación, puntos de apoyo, dársenas y fondeaderos

Hay ciertas zonas de paso o rutas comunes, muy utilizadas en el Mediterráneo, donde se pueden establecer puntos de control o forzar actividades armadas, siendo un ejemplo típico de ello los estrechos. Además, son necesarios ámbitos de descanso para la flota, donde ésta al menos pueda aguar o protegerse durante las tormentas. Pero los puertos por sí solos, cuando se está huérfano de una flota, no impedirán la acción naval del enemigo.

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 unidas en la Edad Media (casi del mismo modo que comercio y guerra), hasta el extremo de que muchas veces son los mismos mercantes los que pueden informar de las rutas de navegación, de los puertos e, inclusive, de 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 alfonsí, los poderes musulmanes parecieron gozar de un envidiable servicio de información (tienen noticias de casi todos los planes castellanos, 1252, 1260, 1264) (50), 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 1275) (51).

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, se va a tener que tratar.

(49) Ejemplos de esa importante actividad de información/desinformación se pueden hallar en DOTSON, J. E.: «Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264-1266». *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, 30, 1999, pp. 165-180; CHRISTIDES, V.: «Military Intelligence in Arabo-Byzantine Naval Warfare», en OIKONOMIDE, N. (ed.): *Byzantium at War*. Atenas, 1997, pp. 165-180. Operaciones de comandos navales también se pueden considerar algunas de las acciones ordenadas por Bonifaz durante el cerco de Sevilla.

(50) Por ejemplo, consúltese la abundante información de que parecían disponer los ceutíes. Bien es cierto que la preparación de cruzadas, al ser empresas públicas y requerir importantes recursos, difícilmente podía pasar desapercibida. Véanse n. 63 y 66.

(51) En la carta ya mencionada a su hijo Fernando, en el verano de 1273, se descarta cualquier posible acción armada de tropas africanas. No cree que el benimerí esté 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, a fines de 1272, se había ya asegurado las principales plazas costeras norteafricanas (a excepción de Ceuta).

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 y León (nobleza), Portugal, Aragón, Granada, los arráeces, almohades, benimerines, Ceuta, milicias cristianas en el norte de África. Medio: Tremecén, Túnez, Génova, Pisa, Marsella, Sicilia. Largo: Inglaterra, Noruega. El Papado y la Iglesia desempeñarían 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, un vez acabada su reconquista peninsular, también parece que se planteó una expansión ultramarina, a la vez que mantenía la tensión fronteriza con Castilla, especialmente en el Algarve (52).

Potencias marítimas como Pisa y, sobre todo, Génova también mantenían su presencia comercial en el área, interesadas tanto por el comercio local mediterráneo como por la posible vía de comunicación que la zona abría a los puertos de Flandes y Calais (especialmente desde 1274). Ambas potencias rivales (53) buscaban la continuidad de dicha presencia, tuviera quien tuviera el control de los puertos de la zona y del 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 interés en dominar el área del Estrecho, tanto por motivos comerciales como por controlar el «flujo» de tropas que pudieran provenir del norte de África (54). Afortunadamente para Castilla, Alfonso pudo jugar contra el reino granadino la baza de los arráeces (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 zona (55) (incluidos los benimerines, hasta 1280). A este respecto parece ser que el relativo control que pudo tener Fernando III sobre las tropas mercenarias castellanas

(52) MACÍAS GONZÁLEZ, P.: «El problema historiográfico de los Algarves, 1245-1281», en *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II. Oporto, 1998, pp. 987-1016. Ver n. 37.

(53) 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, véase VIDAL CASTRO, M.: «Historia política», en *El Reino Nazarí de Granada*. Tomo VIII, vol. 3 de *Historia de España* de Menéndez Pidal. Madrid, 2000, pp. 60-114.

(55) De milicias cristianas al servicio islámico: BARTON, S.: «Traitors to the Faith? Christian Mercenaries in al-Andalus and the Maghreb, c. 1100-1300», en *Medieval Spain. Culture, Conflict and Coexistence*. Nueva York, 2002, pp. 23-45; ALEMANY, J.: «Milicias cristianas al servicio de los sultanes de al-Magreb», en *Homenaje a Codera*. Madrid, 1904, pp. 133-169; GIMÉNEZ SOLER, A.: «Caballeros españoles en África y africanos en España», en *Revue Hispanique*, vol. 12, 1905, pp. 299-327; BURNS, R. I.: «Renegades, Adventurers and Sharp Businessmen: The 13th Century Spaniards in the Cause of Islam». *The Catholic Historical Review*, vol. 58, 1972, pp. 341-366.

destacadas en África desapareció por completo en la época de Alfonso, cuyas huestes se nutrían de un abultado número de renegados, rebeldes y desnaturalizados (además de otros aventureros) (56). Por el contrario, Aragón sí pareció ejercer un cierto dominio sobre sus mercenarios, tanto en Tremecén como, especialmente, en Túnez, durante toda la mitad del siglo XIII (57).

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

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 la que Castilla tenía interés (Marraquesh, Mequinez, Fez, Tremecén), al ser ciudades del interior, no son susceptibles de sufrir 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 Tremecén.

En al-Andalus, los principales puertos militares (con atarazanas) eran Algeciras (58) y Almería. En una segunda línea podríamos citar los puertos de Tarifa, Gibraltar y Málaga (ésta con una importante comunicación con Badis, al otro lado del Estrecho). En una tercera línea, también con capacidad militar, estarían los puertos de Salobreña y Almuñécar. Mientras tanto, Ceuta (59) era

(56) A los que hay que añadir aquellos caballeros que, en rebeldía contra Alfonso X, se hallaban refugiados en Granada y prestaron sus servicios allí.

(57) Incluso Muntaner nos informa de 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». DESCLOT, Bernat (M. Coll i Alentorn, ed.): *Crònica*. Barcelona, 1999, p. 156.

(58) Refortificada en el siglo IX, al igual que Sevilla, ante los ataques vikingos. TORREMOCHA SILVA, A.: *Algeciras. Entre la Cristiandad y el Islam*. UNED, 1992-1994; TORREMOCHA SILVA, A.; NAVARRO LUENGO, I., y SALADO ESCAÑO, J. B.: *Al-Binya, la ciudad palatina meriní de Algeciras*. Algeciras, 1999.

(59) GONZALBES CRAVIOTO, C.: «Las fortificaciones de la Ceuta medieval. Una aproximación a su estructura», en *I Congreso Internacional de Fortificaciones en al-Andalus*. Algeciras, 1998, pp. 401-408; HITA RUIZ, J. M.; MILLADA PAREDES, F.: «De Septem Fratres a Sabta», en *II Congreso Internacional «La ciudad en al-Andalus y el Magreb»*. Granada, 2002. Las fortificaciones ceutíes se basaban en las obras bizantinas.

el puerto clave para el control del Estrecho desde el Magreb, seguido por Orán como principal puerto militar. En una segunda línea estarían Salé/Rabat y Tánger. Y en una tercera posición, Arcila, Tsamis/Larache, Melilla y Taount (60).

Mientras que los puertos del Estrecho habían sido ampliamente fortificados entre los siglos IX y X y mantenidos durante las centurias posteriores, una buena parte de los puertos atlánticos africanos provenían de la época romana (Salé, Tsamis, Tánger) y contaban con unas fortificaciones preferentemente orientadas hacia el interior (contra los beréberes, ya que el dominio del mar era romano) que habían sido escasamente reformadas con posterioridad. 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 benimerines.

La capacidad naval musulmana en esta época y área era limitada y estuvo fragmentada durante el primer tiempo. Ceuta poseía la flota más importante, seguida de Túnez. Los benimerines tendrán que esperar hasta 1272-1274, tras conquistar las ciudades de Tánger, Melilla y Taount y someter la de Ceuta (1274-1275), para atreverse a lanzar un desembarco en las costas peninsulares (1275) (61). La impunidad con que al parecer actuó la flota castellana entre 1257-1269 (aunque no pudo frenar el paso de algunas naves en 1264-1266) es una muestra de la ineficacia de la marina benimerí. Granada, que contaba con las decisivas bases de Algeciras, Málaga y Almería, verá cómo la segunda pasa a poder de los arráeces independientes en tratos con el castellano. Pero, además de la pugna entre Castilla y los poderes musulmanes, a partir de 1275 se establecería otra sórdida lucha entre benimerines y granadinos por ganar los principales puertos para el control del Estrecho.

(60) Últimas aportaciones en PICARD, Ch.: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (XI^e-XIII^e siècles)*. París, 1997. También VIGUERA MOLINS, M. J.: «La marina», pp. 451-455; *El Reino nazarí de Granada*. Tomo VIII, vol. 3 de *Historia de España* de Menéndez Pidal. Madrid, 2000; TORRES DELGADO, C.: «La costa», *ibidem*; ABBOUD HAGGAR, S.: «La defensa del litoral a través de al-Ihata de Ibn al-Hatib», en *I Congreso Internacional «Fortificaciones en al-Andalus»*. Algeciras, 1998, pp. 157-167; GONZALBES CRAVIOTO, C.: «Las murallas urbanas de Marruecos en la alta Edad Media. Tradición clásica e innovación», en *I Congreso Internacional «Fortificaciones en al-Andalus»*. Algeciras, 1998, pp. 409-416; TORREMOCHA SILVA, A., y SÁEZ RODRÍGUEZ, A.: «Fortificaciones islámicas en la orilla norte del Estrecho», en *I Congreso Internacional «Fortificaciones en al-Andalus»*. Algeciras, 1998, pp. 169-265. Por supuesto, consultar en este mismo volumen: GONZALBES CRAVIOTO, C.: «El otro lado de la frontera: atalayas de la costa norte de Marruecos», en *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, véase MANZANO RODRÍGUEZ, M. A.: *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, 1992, p. 13.

Objetivos y desarrollo de la estrategia y campañas

La estrategia naval de Alfonso X era construir una flota que cumpliera las dos funciones esenciales de proteger la costa propia y atacar la del enemigo. Dicha campaña iría *in crescendo* desde 1255 hasta 1279, con los paréntesis de la rebelión mudéjar (1264-1266) y del período de recuperación y reorganización de la frontera (1267-1269).

Tanto las Cantigas (62) como otras fuentes cronísticas y diplomáticas ceutíes y granadinas nos informan de que los puertos norteafricanos deseados por Alfonso X eran Arcila y Ceuta. Otra documentación peninsular nos habla de que los puertos peninsulares ambicionados por el monarca castellano eran Algeciras y Tarifa (63). En cualquier caso, estos cuatro emplazamientos eran claves para el control marítimo del Estrecho (especialmente si cambiamos Arcila por Gibraltar).

De todas las campañas navales llevadas a cabo por Alfonso X contra puertos fortificados musulmanes quizá la más controvertida sea la toma de Salé en 1260 (64). Este acto tiene una serie de antecedentes ya comentados y una serie de precedentes inmediatos: las acciones navales castellanas en 1256-1258 de control del mar (65), el marco de la cruzada alfonsí —con presión papal en 1259— (66), los tratos con Aragón y las relaciones entre Ceuta, Granada, Castilla y los benimerines.

Estas 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 1257-1258 nos hablan de un clima de entendimiento entre nazaríes, ceutíes y benimerines. Entendimiento que duraría poco, ya que un año más tarde (1259) Ceuta sufriría el golpe, momentáneo, de la pérdida de Tánger a manos benimerines, mientras

(62) WETMAN, W. (ed.): *Las Cantigas de Santa María*. Madrid, 1986, cantigas 169 y 328.

(63) Negociaciones con el rey granadino (1259-1260). Posteriormente (1266-1279) negociaciones a varias bandas con granadinos, meriníes y arráeces (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 (1278-1279). Málaga pasaría por diferentes manos musulmanas sin unidad de acción: arráeces, meriníes y granadinos.

(64) Ver n. 28.

(65) Recordemos la toma de Taount en 1256-1257. Asimismo, 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 la cruzada oscilaba entre tres y seis 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 GARCÍA, L. M.: *Documentación medieval de la catedral de Segovia*. Segovia, 1990, p. 171). 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 o esfuerzos en dicha carrera imperial.

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 del ascenso al poder de Azafi) y 1251. Al menos eso es lo que se desprende de una carta, fechada hacia 1253, en la que el ceutí se dirige al sultán almohade en busca de ayuda económica para satisfacer las parias derivadas de una nueva tregua con el castellano, al tiempo que le da cuenta de los amplios preparativos cruzados de éste (67). Otros autores marroquíes no admiten la existencia de pacto alguno con Castilla, aunque piensen que pudo haber contactos con Fernando III hacia 1250, y consideran que Granada era aliada de Castilla en su lucha contra Ceuta (68). 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, 1259-1260 y 1265 (69).

Los datos conocidos sobre la campaña en sí, por medio de las escasas referencias a ella en la *Crónica de Alfonso X* y en las Cantigas y las fuentes musulmanas (éstas más detalladas), son 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, de donde partiría entre el 2 y el 4 de septiembre, para llegar a Salé y tomarlo al asalto por sorpresa entre el 6 y el 8. La lograrán retener durante doce-catorce días, hasta que se ven sitiados por las fuerzas terrestres enviadas por el emir benimerí. La retirada de la flota, en torno al día 22, cargada de esclavos y botín, se efectuará con orden, pero su vuelta a casa será lenta, obligada a parar por la escasez de agua a bordo y las adversas 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 fracaso (70). Sus restos (25 naves) llegarían a Sevilla hacia el 2 de noviem-

(67) Sobre Ceuta, ver DUFOURCQ, Ch. E.: «La question de Ceuta au XIII^e siècle». *Hesperis*, núm. 42, 1995, pp. 67-127; MOSQUERA MERINO, M. C.: *La señoría de Ceuta en el siglo XIII*. Ceuta, 1994.

(68) CHERIF, M.: *Ceuta aux époques almohade et mérini*. Rabat, 1995; FERHAT, H.: *Sabta, des origines au XIV^e siècle*. Rabat, 1994.

(69) Ver nota anterior. Cómo fuentes epistolares utilizan: Jala al Qabtawari, «Rasá il al-Dawaniyya min Sabta fi-l-'ahd al-'Azir» (Cartas de Ceuta en la época de los 'Azafíes), en *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 que iban más cargados y que, muy probablemente, la escasez del agua embarcada les obligaría a detenerse con cierta frecuencia a repostar (al menos se menciona Larache), aparte de las adversas condiciones de la travesía, con corrientes y vientos. Sin embargo la tardanza, parece que algunos barcos arriban a las costas portuguesas. ¿Serían sorprendidos por una tempestad que dispersaría la flota? ¿Eran algunos barcos realmente portugueses, quizá de la orden de Avis y de la de Santiago, con sede en Albufeira y alrededores? Las fuentes islámicas informan de que el propio almirante «buscó refugio en Lisboa». Esto también es dudoso, habida cuenta que las relaciones con Portugal, aunque siempre tensas, eran amistosas en ese momento y un elemento extraño

bre. Poco después, enviados benimerines a la ciudad hispalense para la negociación por el rescate de cautivos comentarían que Alfonso X estaba preparando nuevos refuerzos. Mientras, Salé era refortificada por los benimerines, que construían nuevas defensas para precaverse de un ataque por mar.

Hay varias razones por las que creo que Salé debe ser considerado más 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. Por de pronto, el número de navíos es insuficiente. Todos los ataques anteriores y posteriores contra 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 san Luis, a Túnez, en 1270; el propio sitio de Algeciras en 1278-1279; o la flota aragonesa que tomaría Sicilia en 1282, que se había levantado bajo el paraguas de un ataque a las costas magrebíes (71).

Una segunda razón es que todas esas expediciones cruzadas anteriormente mencionadas habían sido acaudilladas por un rey. Una tercera razón es que, aun 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 y totalmente rodeada de fuerzas enemigas por tierra. La experiencia anterior ya hablaba de los fracasos de ese tipo de intentos, como el de la conquista de Almería (1147), y recordemos que Alfonso era bien consciente de que la historia es maestra.

Por otra parte, septiembre es un mes en el que la navegación cerca del área del Estrecho es ya frecuentemente peligrosa, y no se podría confiar en que llegaran refuerzos en 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 que así los tres meses de servicio de los buques coincidieran con el mejor período para la navegación (como ya se había hecho en 1258) (72). Lo cierto es que hasta fines de abril de ese año se

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 de estar muy descontento.

(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 las tropas embarcadas se dirigían a un puerto seguro, Acre, por lo que no se suponía necesaria una fuerza de asalto. CARRERAS CANDI, F.: «La Creuada a Terra Santa», en *I Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Dedicado a Jaime I y su época*, 1999, pp. 106-138 (cfr. *Miscelánea histórica catalana*, t. II, 1906, pp. 273-306). Un estudio actualizado en AYALA MARTÍNEZ, C. de: «Reflexiones en torno a la Cruzada aragonesa de 1269», en VILLA, Juan de la (dir.): *Homenaje al profesor D. Francisco Torrent*. 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.

(72) Quizá esa posible participación de una flota del norte en las fechas normales de convocatoria (del 1 de mayo al 30 de julio) se refiera el documento del 21 de enero de 1260 en

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 (el 27 de julio de 1260) se nombra un nuevo almirante en la figura de Juan García de Villamayor (74), cuando probablemente ya era hora de que la flota que pudiera venir del norte regresase a sus puertos (a riesgo de invernar anclados en el sur) (75).

Por tanto, el tamaño de las fuerzas empleadas, su composición y el hecho de que la campaña se realizara en una época comprometida nos habla de otro tipo de propósitos. A mi entender, Salé fue un objetivo oportunista. Probablemente, sometido a las presiones papales y, sobre todo, ante las noticias de disensión entre los benimerines y la oferta de acoger tropas/armas castellanas por parte del nuevo gobernador independiente, Alfonso decidió sacar 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. Por lo demás, este tipo de ataques es parecido a la estrategia que ya se llevaba a cabo en tierra durante el período de la Reconquista, es decir, campañas limitadas de castigo y saqueo conjugadas con otras de mayor envergadura. Además, es verosímil que Alfonso también pensara en recabar información de primera mano de la zona y en 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, doctrina 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 que se cita a Ruy García de Santander en «el servicio que nos ffará en este fecho que avemos comenzado por allend mar, a servicio de Dios et a onrra et a pro de nos e de todos nosotros regnos». TORRES FONTES, Juan: *Fueros y privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*, t. 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 de iniciarse a mediados de marzo, a tiempo, si todo hubiera ido bien, de contar con ayuda aragonesa para mayo (ya el 3-4-1260 Jaime I daba permiso a sus infanzones y vasallos para 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 confirma que sólo da permiso a vasallos fieles suyos para 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*, t. I-II, 1851, LXXII, LXXIII, LXXV). Por otro lado, no tenemos ninguna otra fuente que nos confirme la participación efectiva aragonesa ni en Salé ni en otra campaña castellana de 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 5 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*, t. I-II. Madrid, 1851, LXXIX; *Diplomatario*, n. 231.

(75) Ballesteros (*Alfonso X*, p. 367) recoge un documento, que fecha el 16 de mayo de 1264, donde el Rey Sabio recuerda a los ovetenses el servicio que habían realizado para el «fecho de Calez». ¿Se refiere esto a Salé, o más bien a la participación de navíos ovetenses en el control del área de Cádiz en 1258? (pp. 1262-1264).

el *passagium generale*, que defendía el lanzamiento de una serie de campañas preventivas/preparatorias de carácter limitado (*passagium particulare/primum passagium*), las cuales antecederían y prepararían el camino para el gran ataque (*passagium generale*).

Salé se enmarca inequívocamente dentro del proyecto de la cruzada africana iniciada en 1252, amplificada por su proyecto imperial desde 1257. Sin embargo, no creemos que la plaza africana fuera la meta última. Entre los años 1261-1264 hay amplias muestras de que la actividad cruzada alfonsí no cesa (76): sigue pidiendo en las Cortes dinero para la campaña africana (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 internas (77) 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 de que Alfonso estaba preparando «refuerzos» (probablemente éstos no tuvieran nada que ver con Salé) tras la conquista de la ciudad atlántica, y mencionan 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 castellano (78).

Como ya hemos dicho, parece que se estaba preparando una nueva acción naval en 1264, cuando estalla la rebelión mudéjar, 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 en 1269 hubo un par de ataques contra 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 arrasadas sus tierras por granadinos y benimerines. La invasión vino favorecida por un fallo de apreciación del Rey, quien consideraba imposible que los benimerines tuvieran la unidad y la capacidad naval suficientes para realizar un desembarco (79). La posterior reacción castellana, sin embargo, iría encaminada a conseguir con un golpe el

(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 Subsídios, n.a(9); RODRÍGUEZ DE LAMA, I.: *La documentación pontificia de Urbano IV (1261-1262)*, 1981, pp. 84-86.

(77) El gobierno personal de Guillermo Bocanegra, «capitano del popolo» (de orientación gibelina), que se había impuesto en 1257, sería derrocado en 1262 por la rebelión de la «nobleza» (de orientación guélfica), que reinstaura el tradicional sistema comunal.

(78) Arcila, reforzada por los Omeyas en el siglo 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 XIV^e siècle*. Rabat, 1994.

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

control del Estrecho y limitar así la llegada de refuerzos, lo que se materializó en el fallido sitio de Algeciras (1278-1279).

Conclusiones

Alfonso X, a pesar del escaso eco que de ello se hacen 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, El Puerto de Santa María, Cartagena y Cádiz. Esa política se quiso reforzar implicando en ella a las órdenes militares existentes y creando una nueva de carácter naval y control real: la fallida Orden de Santa María.

Las campañas navales de Alfonso X se extienden a lo largo de todo su reinado, durante el que 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 África. La rebelión mudéjar (1264) le obligaría a plantear con más fuerza la necesidad de controlar los puertos y costas peninsulares, aunque ya antes era consciente de ello, como demuestra la conquista efectiva de la zona de Niebla, Jerez y Cádiz entre 1260-1262.

La necesidad de controlar las costas propias antes de lanzarse a la conquista de las tierras allende el Estrecho también fue demostrada por los «meriníes», quienes se aseguraron las principales plazas costeras: Salé (1260), Larache (1269), Tánger, Melilla, Taount (1272-1275), antes de lanzarse a cruzar el Estrecho en gran escala en el verano de 1275.

Fueron muy escasos los enfrentamientos puramente navales, y el único de esta naturaleza, el que se desarrolló a consecuencia del cerco de Algeciras, constituyó un rotundo fracaso de las armas castellanas, que por problemas logísticos perdieron gran parte de sus naves (no así su gente cualificada). De resultas de este percance, Alfonso tuvo 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 bisonñez 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 los núcleos de población y los recursos. Pero, además, se han 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 (éstos mantuvieron un diseño clásico desde principios del siglo XIII hasta la segunda mitad del siglo 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 defensivos. 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 rediseñar por completo sus sistemas de fortificación, orientándolos hacia el nuevo peligro, que procedía del mar, no del interior. Por su parte, 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.

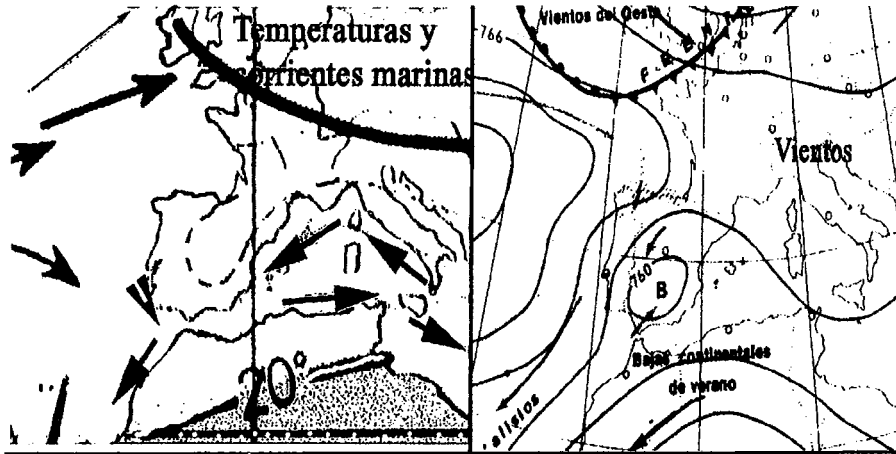
Finalmente, quisiera hacer hincapié en los dos conceptos o elementos estratégicos básicos de este artículo: la flexibilidad/profundidad de la frontera marítima y el carácter mixto de las flotas de la época.

Cronología

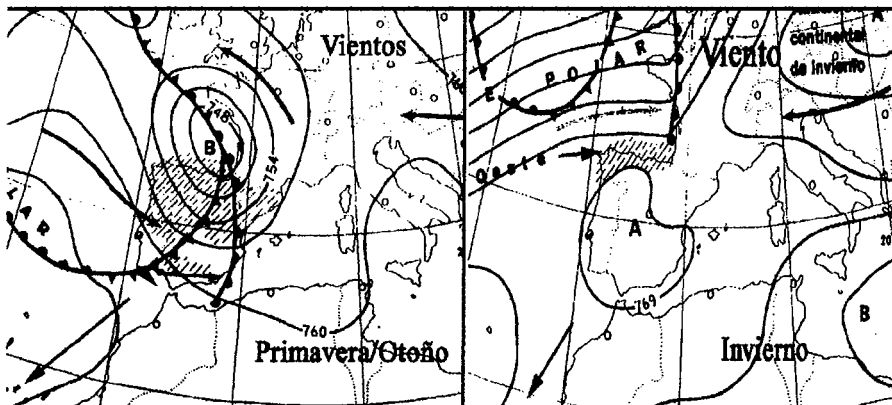
1252. Muerte de Fernando III, teniendo en mente planes para invadir África. Alfonso X, rey de Castilla y León (1 de junio). Privilegios cruzados.
1253. Fundación de las atarazanas reales de Sevilla.
1254. Tratado entre Inglaterra y Castilla.
1255. Las primeras galeras sevillanas salen al mar.
1257. Comienza el «Fecho Imperial». Pacto con Pisa, Marsella y Génova. Toma del castillo de Taount (en el reino de Tenetu, N. África, ¿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 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 a cambio los puertos de Algeciras y Tarifa.
1264. Sublevación mudéjar en Andalucía, Murcia y Valencia, contando con apoyo granadino. Ceuta ordena la destrucción de las murallas de Arila, ante los preparativos castellanos de cruzada.
1265. Navíos portugueses participan en el control de la rebelión mudéjar en Castilla. Repoblamiento definitivo de Cádiz por Castilla. Tratado de Alcalá de Abenzaide.
- 1266-7. Alfonso X apoya a los arráeces (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 Algarve. 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.

JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ GARCÍA

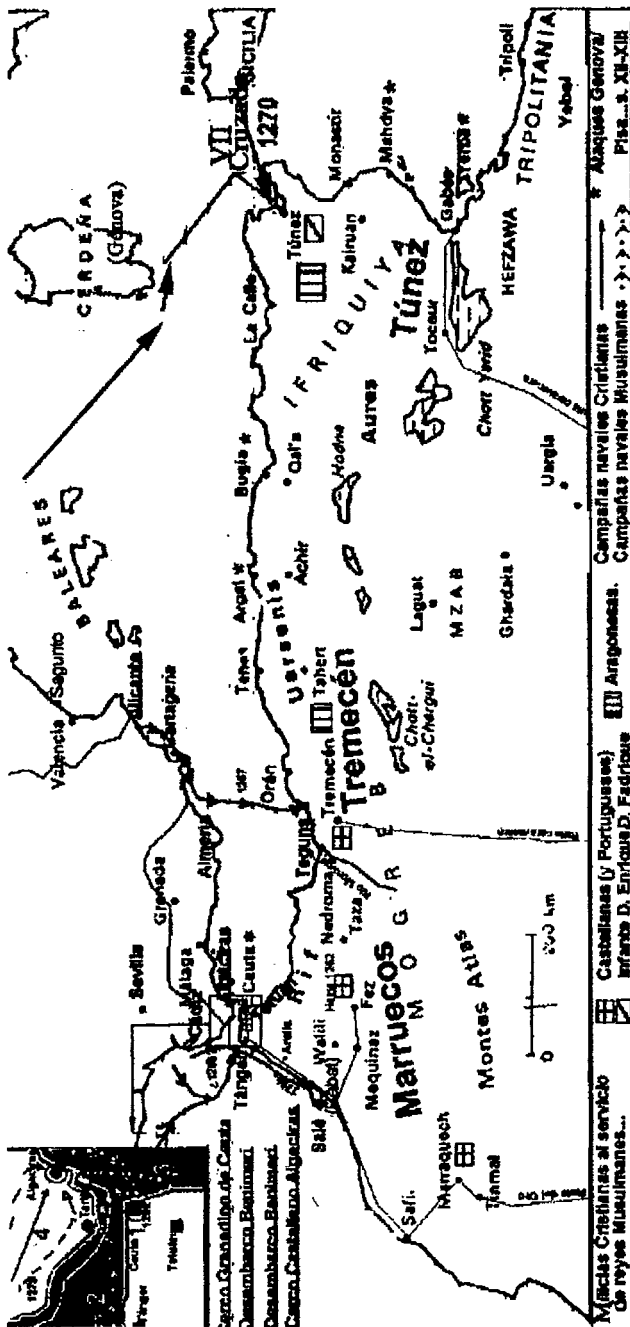
- 1269. Cruzada aragonesa a Tierra Santa (Acre).
Nueva revuelta baronil en Castilla.
Ataque cristiano (¿castellano?) sobre Larache y Sams.
Tratado contra Ceuta y Aragón.
- 1270. VII Cruzada, a Túnez. Muerte de San Luis y de Teobaldo II de Navarra.
- 1272. Alfonso X crea la Orden Militar de Santa María.
Abu Yusuf, después de derrotar a Yagmurasán (febrero 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 arráeces. Alfonso X propone quedarse siempre con Algeciras y Tarifa 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 el acuerdo con Aragón).
II Concilio Ecuménico de Lyon, al que asiste Jaime I.
- 1275. Revuelta de los barones en Aragón.
Primera 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.
Refortificación de Algeciras (-1286).
- 1281. Inicio de la guerra civil en Castilla.
- 1282. Vísperas sicilianas. Pedro III de Aragón, rey de Sicilia.



Esquema de vientos y corrientes dominantes

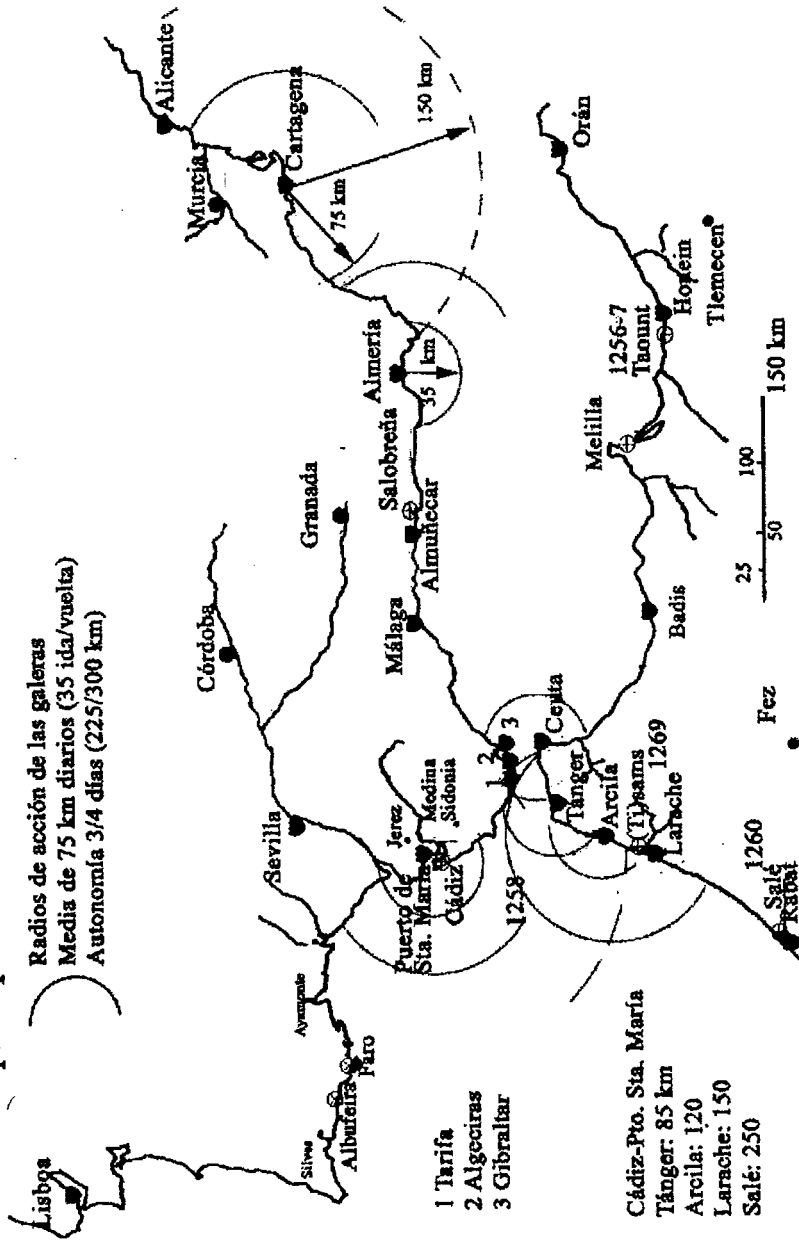


Condiciones climáticas en el área del Estrecho.



Mapa geopolítico del sur de la península ibérica y el Magreb.

● Principales puertos con fortificaciones durante el reinado de Alfonso X



Mapa con los principales puertos del área del Estrecho.