

FASES DEL PODER NAVAL EN LA EDAD MEDIA HISPANA

Manuel FLORES DÍAZ
Historiador

Introducción

Hace algún tiempo, en 1997, presenté una comunicación en los II Estudios de Frontera. En ella indicaba la limitación que se venía aplicando en los estudios y temas fronterizos, al referirse casi con exclusividad al ámbito terrestre, y que el acercamiento mayoritario se hacía desde una perspectiva político-militar. El análisis se basó en el empleo de fuentes escritas directas que poseían información significativa sobre el tema a tratar. Más tarde, a finales de 1999 y con motivo de los III Estudios de Frontera, presenté otra comunicación en la que mantenía el protagonismo del medio marino, pero ahora en el proceso histórico que conocemos como Reconquista. El acercamiento al tema de la segunda comunicación se realizó teniendo en cuenta la relación existente entre las fronteras terrestre y marítima desde una perspectiva político-militar. Además, la aproximación al tema se realizó valorando procesos históricos conocidos y perfectamente contrastados, reseñando unas breves nociones terminológicas y conceptuales referidas al poder naval. Una de las ideas más importantes que podían sacarse de estas comunicaciones es la flexibilidad, la elasticidad de la frontera marítima, en un grado mucho mayor que la terrestre. Esto permite que la primera pueda extenderse mucho más allá respecto a la segunda, situación muy importante desde un punto de vista político-militar (1).

Trabajando en esas comunicaciones, sobre todo en la segunda, se planteó la necesidad de aclarar las acciones de dominio del mar durante la Edad Media hispana e intentar realizar una división pautada, destacando el marco temporal entre 711 y 1492. Este período de nuestra Historia, desde el punto de vista militar, no fue sólo de actividad bélica terrestre. Sin embargo, la mayoría de las monografías sobre la guerra en la Edad Media deberían ser consideradas estudios sobre la guerra terrestre en la Edad Media, ya que casi todas obvian la faceta naval de la guerra en el Medievo. Por otro lado, gran parte de las aportaciones referidas a la historia naval militar, al menos en España, hasta muy recientemente han sido elaboradas por militares interesados en el tema, entre otras cuestiones porque los historiadores «civiles» no han querido o no han podido hacerlo, con lo que ello supone desde el punto de vista de la

(1) Para la primera comunicación, FLORES DÍAZ, Manuel: «La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón», *II Estudios de Frontera*, Alcalá la Real, 1997. Actas, Jaén, 1998, pp. 245-255. La segunda comunicación fue: «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista», *III Estudios de Frontera*, Alcalá la Real, 1999. Actas, Jaén, 2000, pp. 253-268.

aplicación de procedimientos científicos y herramientas específicas de la Historia (2). Pero, para lo que a nosotros nos interesa, también las acciones navales o realizadas desde el mar tuvieron gran significación tanto en la lucha entre los poderes peninsulares como en la influencia y expansión de estos poderes fuera del ámbito de la península ibérica. En un recuento rápido de procesos tenemos, por ejemplo, la expansión andalusí por el Mediterráneo; la expansión omeya por el norte de África; la expansión aragonesa también por el Mediterráneo, más militar en el occidental y central, más económica en el oriental, y la expansión de los marinos castellanos por el mar Cantábrico y el canal de la Mancha, como prolegómeno al gran salto trasatlántico del año 1492.

Por otra parte, la motivación de este análisis parte también del divorcio que creo que existe —y no debiera existir— entre tratadistas militares y civiles en el campo de la historia militar y más concretamente en el de la naval. Divorcio que, según mi criterio, lo único que posibilita es una incomunicación de ideas que si se pusieran en contacto proporcionarían unos frutos más notables, tanto para los estrategas como para los historiadores.

Algunas consideraciones sobre el poder naval

Señalé brevemente en el punto anterior el abandono de la Historia militar, y sobre todo de la naval, por parte de los historiadores civiles. Ello puede ser debido, entre otras razones, a que el campo de la poliorcética mantiene un lenguaje y unos procedimientos técnicos propios, más o menos complejos. El conocimiento de alguno de éstos se necesita, aunque sea someramente, para después aplicarlos al estudio concreto en el campo de la Historia. Esta labor de aprendizaje y control de un nuevo lenguaje, una nueva técnica de análisis —el propio de las operaciones de una marina de guerra—, en definitiva, de una cierta visión, que podemos denominar *naval*, de las cosas es lo que ha podido actuar como freno en los estudios históricos en estos campos (3). Por lo que he señalado anteriormente conviene, antes de seguir analizando la parte meramente histórica, hacer una serie de aclaraciones terminológicas y técnicas referidas a conceptos del poder naval, como un concepto eminentemente estratégico-militar.

En primer lugar, el propio concepto de «poder naval». Éste nació ajeno a los estudios históricos o al resto de las denominadas ciencias sociales, aunque

(2) A este respecto, es muy significativo y subrayo completamente lo indicado por GARCÍA FITZ, Francisco: *Castilla y León frente al Islam. Estrategias de expansión y tácticas militares (siglos XI-XIII)*. Sevilla, 1998. En la introducción indica el abandono por parte de los historiadores actuales de la historia militar. Puedo añadir que en el caso de la historia naval, al menos en la Edad Media, es aún más desolador.

(3) Estoy de acuerdo en que, como dice García Fitz en la introducción señalada, el historiador no deba ser necesariamente militar para poder intervenir en este campo, al igual que no es necesario ser economista para hacer historia económica o agrimensor para hacer historia agraria. Pero sí es necesario un conocimiento, cuanto más profundo mejor, para poder ofrecer una visión lo más completa posible.

se empleó en su elaboración hechos históricos, y, en la actualidad, la historiografía asume este concepto para el estudio de ciertos acontecimientos. Concebido, o al menos definido, a finales del siglo XIX en el mundo anglosajón y de carácter básicamente militar es el término conocido como *sea power*. Refiere la importancia de la posesión de una flota de guerra, pero también la voluntad política de usarla —con lo que conlleva—, cara a la consecución de determinados objetivos considerados estratégicos o vitales. Los españoles tuvimos un doble papel significativo como sujeto paciente en el nacimiento de esta idea, así como en su puesta en práctica por parte de políticos y militares norteamericanos del siglo XIX, lo que permitió ensanchar sus fronteras e influencias más allá del territorio continental de América del Norte. La influencia española fue debida a que, por un lado, su autor, Alfred Thayer Mahan, en su obra *Influence of the Sea Power upon History*, editada en Nueva York en el año 1890, tomó en consideración elementos de la historia marítima española, como ejemplo de lo que según él, *grosso modo*, era o había sido un dominio incompleto del mar. Por otro lado, Mahan ideó el concepto del *sea power*; mientras que los políticos y la marina estadounidense lo aplicaron pronto, de manera práctica y contundente, en el corto pero intenso, y para España militarmente desastroso, conflicto hispano-norteamericano de 1898. Éste se desarrolló en Cuba y Filipinas, el Caribe y Extremo Oriente como escenarios principales, y los ecos del mismo, más pacíficos, culminaron momentáneamente en el año 1999, con el centenario de la venta de los archipiélagos de las Marianas —excepto de la isla de Guam, ocupada por la marina estadounidense— y las Carolinas a Alemania. Diferente, y abarcando una idea más amplia que este concepto, es otro. Se trata del denominado «poder marítimo». Además de las cuestiones básicamente militares reseñadas en el anterior, engloba los aspectos civiles relacionados con una serie amplia de facetas de la vida marítima. Una de ellas sería con la navegación, ya sea de carácter pesquero, comercial o deportivo. También incluiría el desarrollo, avance y evolución científica tanto en la navegación como en la construcción naval. Un tercer aspecto de este «poder marítimo» es la propia consideración que una sociedad tenga respecto a las cuestiones náuticas y su tratamiento cotidiano, a la mentalidad marítima o no de un país. Refiriéndonos aquí únicamente al «poder naval», manteniéndose el concepto básico, éste ha sido desarrollado, matizado, puntualizado y sometido a un sinnúmero de elucubraciones teórico-estratégicas, cuya aplicación práctica final es obtener lo que se denomina «dominio del mar», un tercer concepto que a los profanos conviene conocer. En España, pese a la importancia del mar como medio condicionante y protagonista de nuestra historia como nación, el pensamiento estratégico marítimo no ha tenido mucha importancia. En época más reciente, en contestación a las teorías de Mahan, tenemos a finales del siglo XIX la obra de Joaquín Sánchez de Toca *El poder naval en España y política económica para la nacionalidad ibero-americana* (La Coruña, 1898). Tras el desastre del 98 sería ministro de Marina; en los inicios del siglo XX, destacarían Pedro Novo Colson, *El poder naval. Discurso de su recepción. Real Academia de la Historia, 14 de fe-*

brero de 1909 (Madrid, 1909); también tenemos en esta época, y un poco más adelante, la obra de Adolfo Navarrete, *El problema marítimo de España* (Madrid, 1917); desde finales de los años treinta y en los años cuarenta a Luis Carrero Blanco, *España y el mar* (Madrid, 1941), que llegaría a ser jefe de Gobierno en el último período franquista; en los años sesenta y setenta tenemos a Eliseo Álvarez Arenas, *El español ante el mar* (Madrid, 1969). En los años ochenta y noventa existen tratadistas, militares, como Ricardo Cerezo Martínez, *España y el poder marítimo* (Madrid, 1975); Fernando Bordejé Morencos, *España, poder marítimo y estrategia naval* (Madrid, 1985); José Cervera Pery, *La estrategia naval del Imperio* (Madrid, 1982), o *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media* (Madrid, 1992), que realizan trabajos desde una perspectiva histórica. Más recientemente, en un proceso que se inició en 1953, el pensamiento estratégico marítimo español es prácticamente nulo, y no es sino un apéndice de las necesidades estratégicas a escala mundial de los Estados Unidos de América. En este sentido son claras las palabras de Juan Luis Coello Lillo, quien en *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización* (Madrid, 1991) dice: «... en general, las Fuerzas Armadas españolas no tenían más remedio que caer en una fuerte dependencia doctrinal y táctica de los EE.UU., como contrapartida de su modernización y puesta al día...».

Esta es la situación desde los años cincuenta hasta la actualidad. En los últimos años, tras la caída del muro de Berlín, y la integración española en los instrumentos europeos de defensa, el incremento de la participación militar de España en «misiones humanitarias» en el extranjero hace que se tomen en consideración otras prioridades estratégicas a escala regional y, en la medida de las posibilidades españolas, mundial, lo que ha hecho modernizar y potenciar la capacidad anfibia de la Armada. Pero también, en el último caso, no deberíamos olvidar la protección de los intereses económicos españoles, como, por ejemplo, los posibles yacimientos petrolíferos en aguas de Canarias, disputadas por Marruecos. Tampoco debiera olvidarse la flota pesquera española, extendida en el ámbito mundial, amenazada en sus actividades por países tan civilizados como Canadá, que no dudan en saltarse el Derecho Internacional y, además, aplicar la fuerza en esa irregularidad. Por ello, el Gobierno español se vio obligado a desplazar un barco de guerra —en este caso una patrullera de altura— en defensa de los intereses de nuestros pescadores y de nuestros intereses nacionales, además de denunciar a Canadá ante los tribunales internacionales correspondientes, que al final dieron la razón al Estado español, aunque el daño ya estaba hecho. Terminado el inciso y regresando al concepto de dominio del mar, éste puede ser de dos formas, y aquí introducimos nuevamente otros términos. Uno, «dominio positivo del mar», permite imponerse sobre el enemigo o impedirle actuar de forma efectiva. Otro, «dominio negativo del mar», consiste en que teniendo en cuenta la aceptación de la imposibilidad de obtener un dominio positivo, se efectúan acciones que impidan al adversario obtenerlo, o al menos dificultándose lo máximo posible. Las acciones típicas de este dominio negativo son las de pira-

tas y corsarios, más recientemente la guerra submarina. El dominio, positivo o negativo, se suele alcanzar con barcos con capacidad bélica, y son tres los tipos de misiones básicas que ha de desarrollar una marina de guerra. A saber:

- asegurar las comunicaciones marítimas propias e impedir las del enemigo;
- defender la costa propia y atacar la del enemigo;
- ayudar en la realización de asaltos anfibios.

Como se desprende de lo dicho, el elemento de cultura material, imprescindible, necesario para la consecución del poder naval, consiste en la posesión de una flota o en la posibilidad de tenerla —concepto anglosajón de *fleet in being*—, cuya unidad mínima es el barco, elemento que hasta la invención del avión era el instrumento técnico más complejo fabricado por el hombre. Pero un barco, y por lo tanto una flota, no surgen de la nada. En la época preindustrial eran necesarios unos conocimientos artesanos que mediante una observación empírica de años permitían la lenta evolución de los diseños. Aparte de esto, los barcos necesitan mantenimiento y cuidados técnicos específicos, a la vez que el dominio concreto de las técnicas de navegación. Todo esto realizado por hombres que con actividades tradicionales de tipo familiar, como la pesca, la navegación de cabotaje o el comercio, han ido recibiendo la carga de conocimientos necesaria para el dominio de las actividades de navegación. Por lo tanto, otro aspecto que debe quedar claro es que ni el componente material de una flota ni el humano se pueden improvisar, sino que han de ser fomentados, supervisados, cuidados —si se me permite la expresión, mimados al máximo—, para obtener su mejor rendimiento y su mantenimiento a largo plazo. La palabra clave a este respecto sería constancia.

La bibliografía sobre el pensamiento estratégico marítimo es muy extensa, y me limitaré a realizar una pequeñísima reseña muy general, necesariamente falta de autores y títulos significativos. En el campo militar, pero teniendo en cuenta que emplean muchas veces acontecimientos históricos para sus análisis, tenemos las obras del mencionado Mahan, continuando por el francés Castex, y, más recientemente, el soviético Gorshkov, el también francés La Coste, el británico Till y muchos más. También las aportaciones constantes de las academias navales como la de la Royal Navy en Portsmouth o la Academia estadounidense de Annapolis (4). En España, destacaba la labor de la Escuela Naval de Marín y la Escuela de Guerra Naval. Haciendo un nuevo

(4) CASTEX: *Teorías estratégicas*, 5 vols. Buenos Aires, 1974; GORSHKOV, S. G.: *The Sea Power of the State*. Nueva York, 1979; LA COSTE, P.: *Estrategias navales del presente*. Madrid, 1987; TILL, G.: *Modern Sea Power*. Londres, 1987; ROYAL NAVY: *The Fundamentals of British Maritime Doctrine*. Londres, 1995; VV. AA.: *Naval Operation Analysis*. Annapolis, 1977. Traducido al español *Análisis de operaciones navales*. Marín, 1977. También, VV. AA.: *Sea Power: A naval History*. Annapolis, 1982. De autores españoles es la síntesis colectiva *La estrategia naval y su evolución*. Madrid, 1992.

paréntesis, merece mencionarse cómo la ubicación geográfica de esta última, hasta la reciente desaparición de la Escuela como institución, era significativa de la poca consideración de lo naval en la mentalidad española, y en el caso de la desaparición de la Escuela, de los dirigentes políticos nacionales. De otra manera no se explica, salvo razones administrativas profundas, su localización en la meseta, en la capital de nación europea de mayor altura sobre el nivel del mar y a más de trescientos kilómetros de la costa más cercana. Volviendo a nuestro hilo argumental, respecto al campo de dominio eminentemente historiográfico sobre el militar destacan autores como Calwell, Bragadin, Meirat, Mordal, Palmer (5), y muchos más, así como las aportaciones que encontramos en el coloquio de historia militar y naval celebrado en Atenas y editadas en el año 1987.

Los vaivenes del poder naval (711-1492)

Como consideración previa, no podemos considerar la marina de esta época una marina, armada en España, propiamente nacional, al igual que en el caso del ejército. No dejan de ser armadas o tropas tribales/étnicas o señoriales, puestas al servicio del califa o del rey. Sin embargo, en la medida en que, respondiendo a la solicitud del califa o del rey, se ponen a su servicio —por obligación señorial o por alquiler— y ejecutan sus directrices, sí que podemos considerarlas «armadas nacionales», incluso aunque procedan de otros ámbitos geográficos ajenos. Aclarado esto, y llegados a este punto, realizaremos una visión cronológica de la evolución del poder naval en España desde el 711 hasta el año 1492. Primero veremos la evolución naval de las acciones islámicas con influencia directa en la península ibérica, para después ver la situación desde el lado cristiano. Sin embargo, antes de entrar propiamente en el marco cronológico propuesto, pienso que, previa a la invasión islámica de Hispania, ya se produjo un hecho significativo, con repercusión terrestre en la Península, y en la que intervendría el incipiente poder naval islámico. Esta acción en el ámbito terrestre peninsular sería la expulsión de los bizantinos de *Spania*. En ella tiene mucho que ver, a mi entender, la imposibilidad imperial de mantener las líneas de comunicación marítima que le permitían la obtención de refuerzos. Esto se debió a la presión ejercida en Oriente por la incipiente marina islámica y a la imposibilidad bizantina de mantener a la vez dos frentes tan alejados el uno del otro. Esta idea tendría que ser analizada con más detalle, pero no es el momento ni el objetivo hacerlo en estas breves líneas.

(5) CALWELL, C. E.: *Effect of maritime command on land campaigns since Waterloo 1815*. Edimburgo-Londres, 1897; BRAGADIN, M. A.: *Histoire des Républiques maritimes italiennes*. París, 1955; MEIRAT, J.: *Marines antiques de la Méditerranée*. París, 1964; MORDAL, J.: *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*. París, 1959; PALMER, M. A.: *Origins of the maritime strategy*. Washington, 1988.

El poder naval islámico y la dinámica fronteriza

Sabemos de la llegada de tropas islámicas a través del lado sur del estrecho de Gibraltar. Lo indudable es que este paso se realizó, como no podía menos de ocurrir, por mar, en varias ocasiones, y en una de ellas en numerosas veces. Esto indica capacidad logística y de intervención naval, bien con una fuerza naval propia, bien forzada o de «alquiler». Es decir, la invasión terrestre vino propiciada por el «dominio positivo del mar», que permitió a las huestes musulmanas moverse impunemente sin oposición alguna. En este caso estaríamos ante una acción en la que la marina auxilia a las tropas terrestres para un asalto anfíbio que culminaría con el dominio, prácticamente total, de la península ibérica. La magnitud de las cifras que se suelen dar de las tropas musulmanas habla muy a las claras de la capacidad de transporte y organización (es decir, de la logística) de la flota con la que franquearon el Estrecho. Es un caso claro en el que la movilidad de la frontera marítima modifica una frontera terrestre, al lograr la capacidad de enfrentarse contra otro poder político asentado anteriormente, en este caso el visigodo, que por cierto había llegado a la Península por tierra.

Tras el valiato y la consolidación de la presencia islámica, primero con el emirato y luego con el califato omeya de Córdoba, se aprecia un hervidero de actividad naval, en especial en la costa mediterránea (6). Los marinos andaluces se asientan sobre bases avanzadas, como las que les brindaban las islas Baleares o el enclave de Fraixenetum, y después extenderán sus acciones. El Mediterráneo se convirtió en un mar islámico, prácticamente andalusí, por lo que el poder político omeya pudo extender su influencia más allá del marco terrestre peninsular. Todas estas acciones tendrán como marco cronológico los siglos IX y X y serán combinación de iniciativa privada de tipo corsario e iniciativa oficial omeya. En el siglo IX se tienen multitud de noticias acerca de acciones de la flota andalusí. Así, en el 806 se conquista Córcega a los bizantinos, en el 829 Creta, en el 824 se remonta el Ródano hasta Arlés, en el 848 contra Mallorca y Menorca —hasta entonces sólo nominalmente bajo poder musulmán—, en el 848 contra Marsella y la costa hasta Pisa. Desde el siglo X destaca la presencia y acción omeya en el norte de África, a fin de contrarrestar la presencia de los Abasíes y luego de los Fatimíes. A tal fin, los Omeyas,

(6) Son especialmente interesantes las obras de LIROLA DELGADO, Jorge: *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, 1993, y PICARD, Claud: *La mer et les musulmanes d'Occident au Moyen Âge. VIII-XIII siècle*. París, 1997. También el capítulo VII de la obra de RADHI, Mamad Bashir Hasan: *El ejército en la época del Califato de Al-Andalus*. Tomo 1, cap. VII. Madrid, 1990. En esta última, en la página 92, se dice literalmente respecto a los motivos de la invasión de la península ibérica «Para asegurar la frontera musulmana en el Norte de África en el mar Mediterráneo». Sobre la marina nazarí, destaca un artículo de SECO DE LUCENA, Luis: «El ejército y la marina de los Nazaríes», *Cuadernos de la Alhambra*, VII, 1971, pp. 35-40. Además, aunque un poco más antigua, HOENERBACH, W: «La navegación omeya en el Mediterráneo y sus consecuencias político-culturales», *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, II, 1953, pp. 77-79, y MORALES BELDA, Francisco: *La marina de Al-Andalus*. Barcelona, 1970.

desde Abd-al-Rahaman III impulsan una política expansionista que les lleva a conquistar Melilla en el 927 y Ceuta en el 931, así como a emprender diversas expediciones contra las costas norteafricanas en los años 935, 942-943, 944-945 y 946-947, por mencionar sólo algunas. Estas expediciones marítima permitieron aumentar la frontera terrestre omeya por el norte de África, controlando prácticamente toda la navegación por el Mediterráneo occidental. También tenemos el asentamiento atlántico andalusí de Salé.

Otro tipo de acciones fueron las realizadas contra quienes las fuentes islámicas identifican como «francos». Muhammad I intentó un ataque marítimo contra Galicia que no llegaría a cristalizar debido a las inclemencias meteorológicas. Ya en el siglo x, Abd-al-Rahaman III intentó varias expediciones navales contra los «francos». La primera, en el 933, también resultó fallida por la climatología; la segunda en el 935 y, aunque la población atacada estaba alertada, fue derrotada, dirigiéndose la expedición contra Barcelona y su costa; esta expedición contra Barcelona se repitió en el año 940, así como contra las costas catalanas en el 939-940, en concreto a Barcelona y el cabo de Creus; en el 942 se alcanza las costas de Francia; en el 985 y 997, Almanzor organiza sendas expediciones contra las costas catalanas y gallegas, lo que habla muy bien de la capacidad de intervención de la marina tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico.

Un elemento destacable en la formación y consolidación de la marina omeya serán las incursiones normandas a las costas de Al-Andalus, en el siglo ix, en los años 844, 858, 859 y 860 y el siglo x en el año 966 y dos en el año 971. Estas incursiones tuvieron, en especial las primeras, una gran influencia, tanto en el aspecto terrestre como en el marítimo. En el terrestre, la creación de una línea de atalayas dedicadas a la vigilancia de la costa, además de influir en la fortificación de núcleos urbanos como el de Sevilla. Respecto a la influencia marítima la acción más notable fue la creación de una especie de guardia costera —término que ha de ser empleado con reserva—, que patrullaba la costa atlántica, incluso más allá de las aguas «territoriales» andalusíes, la frontera marítima nuevamente se adelanta para proteger a la terrestre. Además, se preparó una flota de combate para enfrentarse con las incursiones una vez localizadas, bien sea por la vigilancia marítima, bien por la terrestre, tal y como ocurrió con los asaltos del siglo x. Estas acciones navales no tendrán gran repercusión en el territorio cristiano hispano, debido a la inexistencia de unas entidades políticas significativas y al dominio musulmán sobre la práctica totalidad de las costas ibéricas, desde Oporto y Lisboa hasta Tortosa y Barcelona, pasando por el Algarve —destacando Alcaçer do Sal—, Sevilla, Tarifa, y sobre todo Almería, verdadera base naval, desde la cual partirán expediciones tanto hacia el sur como hacia el norte, el este como el oeste.

La consistencia de este poder naval en la zona costera, en especial mediterránea, se aprecia de forma evidente si contemplamos un mapa del proceso de Reconquista. Veríamos cómo el avance cristiano es más rápido y consistente por el centro peninsular, mientras que por los flancos costeros, excepto en el

caso de las tomas de Oporto y Barcelona, el avance es mucho menos importante. Esta presencia y dominio tanto del mar como de las zonas costeras permitirá el contraataque musulmán en varias ocasiones, las denominadas invasiones africanas, realizadas impunemente, como la de los Almorávides en 1086, Almohades en 1195 y 1211 y Benimerines, muy proliferos y activos, en varias ocasiones más concretamente en los años: 1232, 1275, 1277, 1283, 1284, 1285, 1291, 1292, 1294. Todos ellos cruzaron el estrecho de Gibraltar a su voluntad a sabiendas de la ineficacia cristiana en el campo náutico. Aunque a la larga estos coletazos no variaron el final del proceso —sin hacer historia predeterminada—, sí que permitieron prolongar la presencia islámica en España. Desde el lado cristiano, aparentemente, no se prestó en un primer momento la debida importancia a la cuestión de mantener la primera línea de defensa/ataque no en el suelo de la Península, sino en el mar del Estrecho. Esta situación cambió, no mucho, a finales del siglo XIII, cuando la monarquía castellana se dio cuenta de tal situación, aunque no se mantuvo una constancia, necesaria para un fin rápido mediante el bloqueo de la costa andalusí, a través de una flota castellana permanente. La tónica general fue actuar al páiro de las necesidades puntuales con motivo de tal y cual expedición, de tal y cual cerco, etcétera.

Hasta el momento de inflexión del siglo XIII, las conquistas de ciudades costeras, como Valencia (1092-1102) por el Cid († 1099), o Almería (1147-1158) por Alfonso VII, resultaron inoperantes —excepto en el caso de Lisboa, también del año 1147—, al no poder mantenerse la ocupación en un territorio hostil, sin la posibilidad de un constante apoyo por vía marítima que hubiese permitido su mantenimiento. Estas acciones muestran indicios de una línea política y estratégica en la que se manifiesta la importancia dada al mar, en concreto al Mediterráneo, ya que los objetivos apuntados no son casuales, sino que son importantes focos de actividad marítima, tanto civil como militar. Pero desde el siglo XIII el poder naval islámico entrará en franco declive en todo el Mediterráneo, aunque ya venía siendo disputado desde largo tiempo. Por ello, si bien las ciudades costeras italianas como Amalfi, Trani y Bari en un primer momento —siglos X y XI— o Pisa, Génova y Venecia después —desde el siglo XII— mantuvieron una confrontación en el Mediterráneo, podemos tomar como punto de partida el inicio de las Cruzadas, en las que la participación naval va a ser fundamental y en algunos casos determinante. Dicha participación naval cruzada también se hará sentir en la península ibérica, en especial en Portugal, como veremos más adelante, con la participación de gentes del norte de Europa, mientras que en el Mediterráneo la colaboración de las flotas venecianas y genovesas se harán imprescindibles en los estados del Oriente latino. En España, reflejo de esto son las tomas cristianas de Sevilla, Cádiz, Cartagena, Mallorca, Reino de Valencia, etc. El canto de cisne del poder naval islámico español se producirá en el siglo XIV. Los musulmanes peninsulares tienen que recurrir a pedir el auxilio de flotas norteafricanas ajenas a ellos. Desde ese momento, con el resultado final de las campañas del Estrecho —conquistas cristianas de Algeciras, Tarifa y Gibralt-

tar—, el tiempo de la presencia islámica estaba llegando a su fin, aunque aún agonizase una centuria más. Estas campañas, las del Estrecho, dan la medida de la importancia y conciencia en la posesión de fuerzas navales. Tanto cristianos como musulmanes realizaron ímprobos esfuerzos por vencer en el mar, sabedores de la importancia de esa victoria en la consecución de la victoria en tierra. En este caso se aprecia cómo la movilidad de la frontera marítima, es decir, la capacidad de enviar la flota más allá del marco político propio, permite la expansión/consolidación de las fronteras terrestres.

El poder naval cristiano y la dinámica fronteriza (7)

De forma más bien inconsciente, los diversos poderes cristianos peninsulares van cayendo en la cuenta de que, para lograr el final definitivo de la presencia islámica en España, no basta con las tropas y fuerzas terrestres. Se necesita algo más. El momento de inflexión, tal y como avanzamos, es el siglo XIII. Antes hay una serie de datos que nos permiten ver el cambio de percepción de los cristianos peninsulares. Es en el Mediterráneo donde primero se aprecia ese cambio, en la ya mencionada expedición de Súnier de Ampurias contra Almería (889), o en los intentos de genoveses y pisanos de apoderarse de Mallorca, todos ellos fracasados, como la efímera ocupación de las islas realizada por Ramón Berenguer III con auxilio genovés y pisano entre los años 1114 y 1115. No así la definitiva toma de Tortosa (1148) por parte de Ramón Berenguer IV con auxilio nuevamente de Génova. En el Atlántico, la reacción es algo más tardía y se refleja en el encargo que el arzobispo Gelmírez († 1140) realiza a unos constructores navales italianos para construir barcos de guerra con los que enfrentarse a las incursiones islámicas y realizar ellos mismos ataques depredatorios navales contra territorio andalusí. También tenemos la toma de Lisboa (1147) aprovechando la presencia de una flota, en el marco de la Segunda Cruzada, proveniente del norte de Europa y con destino a Tierra Santa. Estas dos acciones obtuvieron más éxito. Aun así, el flanco costero oriental islámico permanece prácticamente incólume, si bien es verdad que allí la tradición naval era mucho mayor, lo que permitirá a los musulmanes cierta ventaja que perdurará hasta el siglo XIII. Pero, dejando a un lado estas acciones militares, en la documentación se hace perceptible ese progresivo cambio de mentalidad de mayor impulso de la actividad marítima. Desde el siglo XI hasta mediados del XIII, los fueros de las villas costeras de Galicia, Asturias y Cantabria y los *furs* y *costums* en la fachada marítima de la

(7) Algunos datos generales sobre la marina de los Reinos Hispánicos en la Edad Media los tenemos en: BALLESTEROS BERETTA, A.: *La marina cántabra*. Vol. 1. Santander, 1968; CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Castilla, potencia marítima*. Madrid, 1985. Separata *Revista de Historia Naval*, 1985, 8, pp. 5-14, y *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991; CERVENA PEREY, José: *La estrategia naval del Imperio*. Cap. 1. Madrid, 1982, y *El poder naval en los Reinos Hispánicos. La marina de la Edad Media*. Madrid, 1992.

Corona de Aragón, configuran un panorama en el cual desde las iniciales y finiseculares actividades pesqueras y aprovechamiento de los restos de naufragios en el Atlántico o la contemplación pasiva, como escala o centro suministrador, del comercio «internacional» en el Mediterráneo (8), desde esos momentos decía, se pasa a una participación, potenciación y regulación de tales actividades. Así, sin considerar los privilegios esporádicos, tenemos la aplicación castellana, Leyes de Layrón, de los usos marítimos del Atlántico reflejados en los Rôles d'Oleron. En la Corona de Aragón, toda la carga de tradición e innovación contenida en el Libro del Consulado del Mar. De tal modo se preparaba el ataque definitivo contra el islam peninsular, que se iniciará en el siglo XIII y en el siglo XV restablecerá las fronteras de la Hispania romana y visigoda, si hacemos excepción de la provincia Mauritania Tingitana, que pertenecía a la diócesis de Hispania y ésta, a su vez, a la prefectura de las Galias.

Tras la batalla de las Navas de Tolosa (1212) y las posteriores conquistas de Córdoba (1236) y Jaén (1246), la frontera terrestre quedaba nuevamente vulnerable desde el mar. Se hacía imprescindible su control, impensable sin la concurrencia de fuerzas navales. Las acciones principales serán las tomas de Mallorca (1229) y Sevilla (1248), completadas por un corolario de acciones como la conquista de Valencia y su reino (desde 1231), la de Cádiz o, enmarcada en la conquista del Reino de Murcia, las de Cartagena (1245) y Alicante (9). Desde ambos lados del extremo norte del Estrecho se preparan las fuerzas navales que se enfrentarán duramente en el siglo XIV e inicios del XV a la fuerza naval musulmana, también a ambos lados del Estrecho. La frontera marítima se adelanta a la terrestre para que las tropas cristianas puedan avanzar y asentarse mejor en territorio conquistado sin arriesgarse a un posible

(8) El aprovechamiento de los restos de naufragios o la devolución de éstos a su legítimo dueño, si aparecía y los reclamaba, viene reflejado, por ejemplo, en fueros como los de Santander, concedido en 1187, en su precepto trigésimo segundo: «Si aliqua navis veniens ad villa Sancti Emetherii periclitada et fracta fuerit, quicquid domini sui, de rebus qua navis continebat poterint invenire, nullus eis auferant nec vine eis inferre presumat». He extraído este precepto de la obra de BARRERO GARCÍA, Ana María: «Los Fueros de Sahagún», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1972, pp. 385-597. Para este precepto, página 593. Respecto al marco mediterráneo, la prueba vendría dada por las observaciones de Benjamín de Tudela acerca de la ciudad en su *Libro de Viajes*, tal y como se ve en las páginas 159 y 160 de la edición pamplonesa de 1994. «Desde allí hasta Barcelona hay dos jornadas de camino (...) Es una pequeña y hermosa ciudad sobre la orilla del mar a la que vienen con mercaderías comerciantes de todas partes: / de Grecia. Pisa, Alejandría de Egipto, de la tierra de Israel (*sic*); de África y todos sus confines».

(9) En esta acción participaron, adelantándose a la conquista de Sevilla, naves y hombres del norte peninsular, destacando el nombre de Ruy García, de Santander, quien también tomaría parte en la conquista de Sevilla. Por otra parte, en el fuero de Cartagena, concedido en 1246, es significativa la importancia que se dará a las actividades bélicas por mar. Se observa en él una clara vocación marinera eminentemente militar, tal y como sucede en la actualidad, respecto al puerto y la población marítima de la ciudad. Lo mismo ocurre, aunque en menor grado, en el fuero de Sevilla. Véase GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomas de Fernando III*. Volumen III, Córdoba, 1986, pp. 297-300, para el fuero de Cartagena, y pp. 408-412, para el de Sevilla.

contraataque desde el sur. Esto permitió un poso y experiencia que aprovecharon los aragoneses para su expansión por el Mediterráneo, tras la derrota de Muret (1213), final de las pretensiones ultra pirenaicas. A los castellanos les servirá para la dura prueba de las campañas del Estrecho y para, clarificada la situación interna en 1369, expandirse por los mares del norte de Europa y también por el Mediterráneo. Fue este avance de la frontera marítima respecto al solar peninsular lo que permitió cierta primacía aragonesa en el Magreb y la conquista de las Canarias o la finalización de la conquista del sureste peninsular por parte castellana, aplicando un «dominio positivo del mar» al ejercer un bloqueo naval que impidió la recepción de refuerzos y de ayuda de cualquier tipo desde la otra orilla. Sin esta acción, el final de la Reconquista se hubiese alargado quién sabe cuántos años más; pero si, como dijo Miguel Ángel Ladero Quesada en un estudio ya clásico, opinión después retomada por muchos otros historiadores, las actividades navales no tuvieron relevancia en la conquista del Reino de Granada, ello se debió a que más de cien años antes las fuerzas navales cristianas ya se habían impuesto sobre las islámicas. Sólo había que esperar para que aislado y carente de apoyos exteriores, que sólo podían llegarle por mar, el último reino islámico peninsular cayese en manos cristianas (10). De tal manera se decantó el dominio del mar del lado cristiano, que es comúnmente admitida la ausencia de una marina de guerra de entidad por parte del sultanato nazarí, quedando ésta reducida a barcos ligeros propios para acciones de «dominio negativo» del mar frente a, generalmente, barcos mercantes; también ejerció una labor de protección de la costa y vigilancia adelantada de posibles amenazas sobre ésta. Desde el final de la Reconquista, el islam norteafricano ejercerá también cierto «dominio negativo» mediante acciones piráticas e incursiones sobre la costa del levante peninsular hasta bien entrado el siglo XVIII, e incluso se prolonga a los inicios del siglo XIX. Estas acciones propiciaron, entre otros factores, las intervenciones terrestres en el norte de África en los siglos XVI y XVIII, la fortificación de toda la costa mediterránea peninsular y el mantenimiento de una escuadra de galeras para guardar el Estrecho.

Pero ya rebasamos ampliamente el marco cronológico propuesto. Manteniendo lo dicho para la mayor parte de la península ibérica, me gustaría hacer una ligera mención del caso portugués. Este reino finalizó su proceso de reconquista antes de mediados del siglo XIII. La mayoría de los núcleos urbanos significativos portugueses, por no decir todos, son costeros o fácilmente accesibles desde el mar mediante navegación fluvial. Si en el caso de la pronta toma de Oporto por parte de la monarquía leonesa parece ser que no hubo participación de fuerza naval o fluvial alguna, no ocurre lo mismo con la ocupación—por parte del reino independiente de Portugal— de otros centros, como Lisboa, mencionada anteriormente y ocurrida en el año 1148; Silves, en el año 1189 y Alcaçer do Sal, ya en el año 1217. En las tres acciones la activi-

(10) Véase la más reciente edición de la que tengo noticia de *La guerra de Granada (1482-1491)*. Granada, 2001, pp. 34 y 35.

dad naval fue fundamental, pero también en las tres acciones ésta corrió a cargo principalmente, como la actividad terrestre, de cruzados provenientes del norte de Europa y cuyo destino final era Tierra Santa. Mencionamos a alemanes, ingleses y flamencos en la toma de Lisboa. La de Silves fue protagonizada por renanos, flamencos, frisonos y daneses. La de Alcaçer do Sal, por cruzados provenientes de Renania y Flandes (11). Con todo lo mencionado anteriormente parece que la confrontación, en especial entre musulmanes y cristianos, lo es todo en este prolongado período de nuestra historia. Pero me gustaría destacar una serie de cuestiones que hicieron que durante los siglos de relaciones el poso cultural y científico adquiriese una importancia significativa. Por ello, si bien los musulmanes hicieron propia la tradición naval mediterránea de época clásica, el devenir de los siglos aumentó el poso científico, teórico y material, que permitió un desarrollo y aceptación de novedades, tanto en técnicas de navegación —el astrolabio, la brújula— como en técnicas auxiliares —la cartografía—. Todo este avance científico fue elaborado, asimilado, adoptado, desarrollado —no necesariamente por este orden—, junto con chinos y hebreos, pasando a Occidente principalmente a través de la península ibérica —aunque existiesen otros puentes— (12). Pero, además de las aportaciones científicas, otra muestra de la influencia islámica en la navegación nos la ofrece el léxico empleado para cuestiones náuticas. En este ámbito, la influencia se hace patente en la actualidad. Primero, en español, con la propia palabra *barco*, procedente del árabe *bahr*; además, términos como *almirante* < *al-amir*; *atarazana* < *dar al-sana*; *dársena* < *dar sinaa*; *arsenal* < *al-sinaa*; *patache* < *al-fattasa*; e, indirectamente, *alcázar* < *al-qasr*, que hace referencia al nuevo nombre que recibió el castillo de popa de las embarcaciones conforme éste fue adquiriendo mayor entidad. Con esta breve muestra de voces, la mayoría de ellas relacionadas con asuntos militares, se aprecia la honda impronta árabe en las actividades náuticas. Sin embargo, si profundizásemos en el lenguaje de las gentes de mar de las costas peninsulares, no cabe la menor duda de que muchas de las palabras relacionadas con las labores más tradicionales tendrían un especial sabor árabe-islámico. Sin entrar en muchos detalles, viene rápidamente a la cabeza la peculiar forma de pesca del atún mediante el complejo sistema conocido como de «almadrabas».

(11) Gran información, a este respecto, es la que proporciona la obra de FERRERO ALEM- PARTE, Jaime: *Arribadas de normandos y cruzados a las costas de la Península Ibérica*. Madrid, 1999. Especialmente entre las páginas 77 y 82, de donde he sacado la mayoría de los datos referidos a Portugal.

(12) Juan Vernet ha dejado patentes en muchos de sus artículos estas cuestiones científicas y prácticas de la navegación islámica en el Mediterráneo occidental. Por ejemplo, de entre las muchas obras de este autor que hacen referencia a este tema, tenemos, «La cartografía náutica ¿tiene un origen hispano-árabe?», *Revista del Instituto de Estudios Islámicos*, I, 1953, pp. 66-91; también, «Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico», *Revista General de Marina*, CXLIV, 1953, 6, pp. 67-79. Es interesante también, a nivel general, la obra de PRYOR, J. H.: *Geography, Technology and War. Studies on the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988.

Un campo que merecería más atención por parte de los historiadores, tanto de los islamistas como de los especializados en los reinos cristianos —si es que debiera existir tal distinción—, es el de la labor islámica —principalmente peninsular— en materia de Derecho marítimo-mercantil y su influencia en los reinos cristianos. Así, existe un texto andalusí del siglo X que a mi modo de ver no ha merecido la atención suficiente por parte de los historiadores del Derecho, y que seguramente depararía muchas sorpresas; se trata del denominado *Kitab akriyat al-sufun*, si bien existen otros textos jurídicos andalusíes que hacen referencia a asuntos marítimos, tales como formularios notariales y otro tipo de textos, como las fetuas (13).

Una propuesta de periodización (14)

A tenor de la información reflejada en los puntos anteriores, se constata la existencia de una serie de fases o etapas en lo que podemos denominar *traslatio* del poder naval desde las manos islámicas a las cristianas durante la Edad Media. Este paso se observa mejor, como se verá más adelante, en la posesión del «dominio positivo del mar». Lo que no quiere decir que, aun teniendo este «dominio positivo», no se emprendan acciones de «dominio negativo». No hay que olvidar que las actuaciones de piratas y corsarios se caracterizan más que por ser de tipo bélico por su importante función económica, incluso en momentos de paz oficial. También conviene indicar que, aunque en un momento dado el «dominio positivo del mar» esté predominantemente en manos de uno de los contendientes, ello no significa que el otro no pueda realizar acciones que se podrían englobar dentro de este dominio positivo. El caso más significativo, ya mencionado en una nota anterior, serían las constantes acciones de desembarco de los benimerines, realizadas impunemente desde el siglo XIII para auxiliar a los nazaríes frente a los cristianos o para asolar a los propios nazaríes. Acciones todas ellas posibles gracias al paso impune del estrecho de Gibraltar. Por último, esta propuesta de división cronológica se basa en una combinación de factores, tanto cronológicos como cualitativos, que permiten vislumbrar una serie de fases claramente diferenciadas. Ésta no es una

(13) La mayoría de esta información está extraída de la obra ya mencionada de LIROLA DELGADO, Jorge: *El poder naval...*, pp. 349-361, y de la de AGUILERA PLEGUEZUELO, José: «El Derecho mercantil marítimo en Al-Andalus», *Temas Árabes*, 1 de agosto de 1986, pp. 93-106. De este mismo autor también hemos manejado *Estudios de las normas e instituciones del Derecho Islámico en Al-Andalus* (Sevilla, 2000), trabajo somero que recoge una traducción del mencionado *Kitab* entre las páginas 85 y 101. Por último, hemos utilizado la edición del texto original fotocopiado y sin paginar del manuscrito de la Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

(14) Existen otras periodizaciones que toman como referencia la historia naval de los pueblos. A nivel de historia del mundo, véase SCHMITT, Carl: *Tierra y Mar. Consideraciones sobre la Historia Universal*. Madrid, 1952, pp. 3-24, resumen de lo ya considerado por otro autor, Ernest Kapp, en su obra de 1845 *Geografía General Comparada*. Respecto a la Edad Media, la obra ya mencionada de J. H. Pryor.

propuesta cerrada, y sin duda habrá que investigar más; primero, para definir mejor estos períodos que aquí propongo. Segundo, para acotar en cada uno de ellos, debido a su amplitud cronológica, una subdivisión interna, en especial en la primera y tercera de las fases que a continuación voy a proponer. Una vez realizadas estas matizaciones previas, podemos concretar la existencia de tres fases o períodos principales:

1.ª fase. Dominio islámico del mar

Esta primera fase se extiende cronológicamente desde el mismo siglo VIII hasta, aproximadamente, el siglo XI, inclusive. La caracterización básica de este período sería el incontestable «dominio positivo del mar» por parte islámica, mientras que por parte cristiana, en el mejor de los casos, sólo se registran ciertas acciones de «dominio negativo». El poder naval islámico en la cuenca mediterránea, recién adquirido en el siglo VII tanto en la vertiente oriental como en la occidental, se muestra imparables ante la ausencia de un enemigo de entidad que se le pueda oponer, si exceptuamos, en cierta medida, la Flota bizantina.

2.ª fase. Período de transición

Este período se ubica entre el siglo XII y mediados del XIII. Su caracterización principal sería el intento decisivo, por ambos contendientes, de lograr el «dominio del mar» e imponerse al contrario. En esta fase vemos cómo tanto desde el lado islámico como desde el cristiano se acometen acciones tanto de «dominio positivo» como de «dominio negativo» del mar. La importancia de esta fase es clave. Aunque de hecho no sea así, parece que ambos bandos tienen conciencia de que quien finalice victorioso en la batalla naval tendrá ganado el ámbito terrestre. Esta fase vendría a coincidir además con el aumento de la presencia castellana en las aguas del norte de Europa, que supondría una acumulación de experiencia de cara a la última fase. Es la fase más breve, pero en ella las acciones de uno y otro bando, en especial el cristiano, se ven multiplicadas debido al reconocimiento, más explícito que implícito, de la importancia estratégica del mar.

3.ª fase. Dominio cristiano del mar

Esta fase abarca desde mediados del siglo XIII hasta finales del XV. Sus características serían, por un lado, que el «dominio positivo» pasa a manos cristianas y, por otro, acciones islámicas de «dominio negativo». En el caso

cristiano, esta fase coincide con la expansión política hacia el sur de la Península, en la que tendrá gran importancia el factor naval. Por otra parte, asistimos a la imposición de la hegemonía castellana en la navegación por el Cantábrico y el canal de la Mancha, en dura pugna con los navegantes ingleses y, en menor medida, con los flamencos y hanseáticos (15). Del lado islámico encontraríamos básicamente accionesseudopiráticas —«dominio negativo del mar»—, de desembarco, agresión y rápida huida que tanto han contribuido a determinar históricamente al levante español, en especial la costa del antiguo sultanato de Granada y que se prolongan hasta los inicios del siglo XIX.

Plantear estas tres fases obedece a una consideración de la cronología y de los acontecimientos históricos, así como una visión cualitativa, básicamente realizadas desde el punto de vista de la historia militar. Pero es que, además, también tendrían su corroboración en una serie, amplia, de elementos extramilitares. Éstos pueden ser, entre otros: el auge de las actividades comerciales por vía náutica, la regulación legal de tales actividades, o los avances científicos y tecnológicos relacionados con la navegación. Así, por ejemplo, en lo referido a la regulación legal vimos cómo un texto de significativa importancia en el Derecho marítimo medieval es árabe-andalusí y además del siglo X, el mencionado *Kitab akriyat al-sufun*. En el siglo XIII, ya en su segunda mitad, vemos cómo los grandes textos de Derecho marítimo se sitúan en el lado cristiano, como por ejemplo, la adopción del texto de los *Rôles d'Oleron* en su versión castellana, el Fuero de la Mar o Leyes de Layron. También la Partida V, Título IX —con catorce Leyes—, de la obra alfonsí en Castilla, o el denominado Libro del Consulado del Mar, en Aragón (16). De igual manera, la introducción de elementos tecnológicos de mejora de la navegación, como el astrolabio o la brújula, pasan por manos islámicas mucho antes de ser transmitidos por éstos a los cristianos. No nos vamos a detener en más ejemplos; esta simple muestra es a mi entender suficientemente significativa.

(15) A este respecto es reveladora la obra de SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Navegación y comercio por el golfo de Vizcaya*. Madrid, 1959. Con algunos años encima, pero imprescindible para ver la situación del duro enfrentamiento castellano en las aguas del Norte. En menor medida también se desprende esta situación en la obra de CHILDS, Wendy R.: *Anglo Castilian trade in the later Middle Age*. Manchester, 1978.

(16) Sobre los *Rôles d'Oleron* en Castilla y su comparación con el Libro del Consulado del Mar, véase, FLORES DÍAZ, Manuel: *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, 1998. Respecto a Partidas es recomendable el más que interesante artículo de ARIAS BONET, José Antonio: «El Derecho marítimo en las Partidas». *Revista de Derecho Mercantil*, 99, 1966, pp. 91-108. Las obras relacionadas con el Libro del Consulado del Mar son innumerables; nos limitaremos a citar alguna de ellas, como ROHE, C. F.: *The Origins and Development of the Catalan Consulates Ultramarinos from the Thirteenth to the Fifteenth Centuries*. Los Angeles, 1966, o IGLESIAS FERREIRÓS, Aquilino: «Libro do Consulado da Mar», *Anuario de Historia del Derecho Español*. LVI, 1986, pp. 219-440. Para Mallorca, PIÑA HOMS, Ramón: *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800*. Palma de Mallorca, 1985; para Valencia, FAIRÉN GUILLÉN, Víctor: *Importancia de los tribunales consulares: el Consulado del Mar de Valencia*. Valencia, 1984.

Conclusiones

La gran mayoría de los tratadistas civiles o militares sobre asuntos estratégico-militares, no dejan lugar a la duda al reseñar la importancia del factor naval, es decir, del «dominio del mar», en el respaldo y consecución de logros de las acciones y campañas terrestres o en la obtención de determinados objetivos estratégicos. Aun existiendo otros factores, sin el ejercicio del poder naval y la supremacía en el mar no se entenderían una larga serie de acontecimientos y hechos históricos como, por ejemplo, la victoria de los griegos sobre los persas, el triunfo de Roma sobre Cartago o la expansión talasocrática urbana medieval, tanto en el Mediterráneo como en la fachada atlántica europea; tampoco sería inteligible en modo alguno la expansión española por Europa, América, África y Asia, el imperialismo británico quedaría sin su misma base y no se comprenderían las victorias aliadas en la primera y segunda guerra mundial; más recientemente, la denominada «guerra fría» se ha resuelto a favor de quienes manifiestamente disponían del «dominio del mar», en este caso EE.UU., pese a los intentos de disputa por parte de la URSS, de los que la mencionada obra de Gorshkov es un ejemplo. Volviendo al caso concreto aquí analizado, se abre un amplio abanico de interrogantes. ¿Podrían los musulmanes haber invadido la península ibérica sin el concurso de una flota? La respuesta es no. ¿Habrían podido llevar a efecto la invasión si se les hubiese enfrentado una hipotética flota visigoda? Quién sabe. El caso es que el paso del Estrecho se realizó impunemente y permitió disponer en tierra en poco tiempo de una gran fuerza militar que possibilitó vencer a las huestes visigodas. Una vez ubicados en España, ¿podrían los musulmanes haberse asentado en Fraixenetum, Creta, Alejandría o Salé sin capacidad naval? Evidentemente no, y en el caso de Creta, como en el de la invasión de la Península, hubiese sido hasta físicamente imposible. Respecto a los cristianos, ¿podrían sus tropas haber concluido el proceso denominado Reconquista sin el concurso de la fuerza naval? Seguramente sí, pero en un plazo de tiempo mucho más largo y con un mayor coste económico y humano. ¿De qué otra manera se hubiesen podido tomar Sevilla, Cádiz, Valencia, Mallorca, Algeciras, Gibraltar...? En el caso de Mallorca, habría sido imposible y, en los demás, muy complicado, por no decir que también imposible si estas ciudades no hubieran gozado de una comunicación marítima fluida.

La posesión de una flota permitió dos tipos de acciones. Por un lado, una expansión política y militar más allá de las fronteras terrestres establecidas. De manera precaria como los asentamientos andalusíes, por ejemplo, en Fraixenetum o la conquista cristiana de Almería en el año 1147. O de manera definitiva, como la conquista cristiana de Lisboa, también en el año 1147, o la de Tortosa en el año 1148. Por otra parte, el segundo tipo de acciones permite sobrepasar, en el caso peninsular, la frontera terrestre y con ello bien producir pánico y desconcierto, como en el caso de las incursiones musulmanas sobre Galicia, bien el estrangulamiento de las posibilidades de comunicación y abastecimiento, como lo ocurrido en las campañas del Estrecho por parte de los cristianos

frente a los musulmanes. Por otro lado, si intentamos contemplar la Reconquista en un contexto mediterráneo y no sólo peninsular, este proceso histórico se puede poner en relación con la consecución de una hegemonía no tanto religiosa o política cuanto económica y tecnológica, entre la orilla sureste frente a la noroeste de este mar. En este marco, el dominio de la península ibérica se muestra imprescindible desde la perspectiva musulmana como plataforma expansiva por el Mediterráneo occidental, mientras que, desde la perspectiva cristiana, la concepción estratégica sería justo la contraria.